



สำนักขานบโบายและพบนการขงสงและจราจร
กระทรวงคมนาคว



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น
เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

(Executive Summary)

มีนาคม 2568

จัดทำโดย : AEC M PSK LIAE

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น

เส้นทางท่อก๊าซเชื่อมสายฝั่มทะเลอันดามัน

ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

(Executive Summary)

มีนาคม 2568

จัดทำโดย :     

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูโนเทค แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน	1-2
1.4 เนื้อหาองค์ประกอบของรายงาน	1-2
1.4.1 การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	1-2
1.4.2 การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร	1-3
1.4.3 การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	1-4
1.4.4 การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	1-4
1.4.5 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ	1-4
1.4.6 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	1-4
1.4.7 การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	1-5
1.4.8 การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	1-8
บทที่ 2 การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	2-1
2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	2-3
2.2 งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ	2-7
2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม	2-7
2.2.2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-15
2.2.3 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง	2-19
2.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว	2-26
2.2.5 ข้อมูลการกีดขวางชายฝั่งในพื้นที่โครงการ	2-31

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.6 การทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-35
2.3 งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยว เลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	2-38
2.3.1 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในประเทศ	2-38
2.3.2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ	2-38
บทที่ 3 การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร	3-1
3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงข่ายคมนาคม พร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ	3-3
3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง	3-3
3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง	3-7
3.2.1 การสำรวจข้อมูลจราจร	3-9
3.2.2 ผลการสำรวจข้อมูลจราจร	3-10
3.3 งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ	3-21
3.4 งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ	3-21
3.4.1 ผลการวิเคราะห์ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) และระดับ การให้บริการ (LOS)	3-22
3.4.2 สรุปผลการวิเคราะห์ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) และระดับ การให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ	3-25
3.5 งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ	3-25
3.5.1 บทสรุปจากการทบทวน	3-26
3.6 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ	3-27
3.6.1 การสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	3-27
3.6.2 การปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (National Model : NAM)	3-28
3.6.3 การคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีอนาคต	3-30
3.6.4 การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	3-37

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	4-1
4.1 กรอบแนวคิดของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ	4-1
4.2 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-2
4.2.1 หลักเกณฑ์การประเมินเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว	4-2
4.2.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียง	4-2
4.2.3 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-3
4.2.4 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา	4-5
4.3 การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ	4-17
4.3.1 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินเพื่อคัดเลือกแนวสายทาง	4-17
4.3.2 การกำหนดค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือก	4-18
4.3.3 ผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ	4-18
4.4 การกำหนดรูปแบบถนนโครงการ	4-53
บทที่ 5 การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	5-1
5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)	5-1
5.1.1 แนวคิดการออกแบบงานทาง	5-1
5.1.2 แนวคิดการออกแบบโครงสร้างสะพาน / โครงสร้างอาคารประกอบงานทาง	5-11
5.1.3 แนวคิดการออกแบบอาคารระบายน้ำ	5-14
5.1.4 แนวคิดการออกแบบด้านงานสถาปัตยกรรม	5-15
5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ	5-49
5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม	5-49
5.2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน	5-76
5.2.3 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม	5-81

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ	6-1
6.1 งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่เกิด ขวางทางระบายน้ำ	6-1
6.1.1 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา	6-1
6.1.2 งานสำรวจด้านวิศวกรรมชายฝั่ง	6-3
6.1.3 งานสำรวจด้านอุทกวิทยา รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่เกิดขวางทางระบายน้ำ	6-5
6.2 งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)	6-5
6.3 งานประมาณมูลค่างานโครงการ	6-6
6.3.1 การคำนวณปริมาณงาน	6-6
6.3.2 การประเมินค่าก่อสร้าง	6-6
บทที่ 7 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-1
7.1 บทนำ	7-1
7.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-1
7.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-1
7.4 พื้นที่ศึกษาโครงการ	7-2
7.5 การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	7-5
7.6 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน	7-5
7.7 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-6
7.8 สรุปแผนงาน / โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-7
บทที่ 8 การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	8-1
8.1 หลักการและเหตุผล	8-1
8.2 แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580)	8-2
8.2.1 วิสัยทัศน์	8-3
8.2.2 พันธกิจ	8-3

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
8.2.3 วัตถุประสงค์	8-3
8.2.4 เป้าหมาย	8-3
8.2.5 แนวทางการพัฒนาและตัวชี้วัด	8-4
8.3 โครงการสำคัญ (Flagship Projects)	8-15
8.4 กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580)	8-17
8.4.1 กลไกการขับเคลื่อนแผนงานด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐานและระบบสนับสนุนการเดินทาง	8-17
8.4.2 กลไกการขับเคลื่อนโครงการด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว	8-17
8.5 การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการ	8-20
8.6 ข้อเสนอแนะ	8-20
8.6.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	8-20
8.6.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ	8-22
บทที่ 9 การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-1
9.1 การประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ	9-5
9.2 ผลการสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	9-7
9.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I)	9-9
9.4 ผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II)	9-10
9.5 ผลการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 1	9-12
9.6 ผลการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 2	9-13
9.7 การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	9-15

สารบัญญรูป

	หน้า
1.3 - 1 ผลการดำเนินงาน ณ เดือนมีนาคม 2568	1-4
2 - 1 ความเชื่อมโยงของข้อมูลจากการศึกษาทบทวน และกระบวนการวางแผน และกำหนดแนวสายทางโครงการ	2-2
2.1 - 1 ความเชื่อมโยงของแผนต่าง ๆ และกรอบแนวทางการศึกษาโครงการ	2-4
3 - 1 ความเชื่อมโยงของการศึกษาด้านการขนส่งและจราจรและการดำเนินการของโครงการ	3-2
3.1 - 1 ภาพถ่ายทางอากาศครอบคลุมพื้นที่โครงการ	3-3
3.1 - 2 ภาพถ่ายทางอากาศความละเอียดสูง	3-4
3.2 - 1 ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงในพื้นที่โครงการปี พ.ศ. 2566	3-8
3.2 - 2 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC1 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2	3-11
3.2 - 3 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2	3-12
3.2 - 4 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2	3-12
3.2 - 5 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC4 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2	3-13
3.4 - 1 โครงข่ายถนนของกรมทางหลวงที่ใช้ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS)	3-22
3.4 - 2 โครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบทที่ใช้ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS)	3-22
3.4 - 3 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง ในพื้นที่โครงการ	3-23
3.4 - 4 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบท ในพื้นที่โครงการ	3-24
3.4 - 5 สภาพถนนช่วงตลาดเก่า - คลองท่อม (ตอนควบคุม 1102 จุดสำรวจ 979+327)	3-25
3.6 - 1 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ	3-32
3.6 - 2 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ	3-34
3.6 - 3 ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ	3-36
3.6 - 4 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ	3-39
3.6 - 5 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ	3-41

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
3.6 - 6 ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ	3-43
4 - 1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทาง และรูปแบบโครงการ	4-1
4.2 - 1 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-4
4.2 - 2 การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา	4-5
4.3 - 1 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงผ่าน อุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง	4-19
4.3 - 2 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงที่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง	4-21
4.3 - 3 แนวสายทางโครงการเบื้องต้นในพื้นที่จังหวัดระนอง	4-23
4.3 - 4 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงผ่านพื้นที่อำเภอคุระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า	4-24
4.3 - 5 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่อำเภอคุระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า	4-27
4.3 - 6 แนวทางเลือกเบื้องต้น ช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ห้ายเหมือง	4-28
4.3 - 7 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ห้ายเหมือง	4-30
4.3 - 8 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา	4-32
4.3 - 9 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	4-34
4.3 - 10 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว	4-35
4.3 - 11 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงที่ตัดผ่านหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว	4-38
4.3 - 12 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดกระบี่	4-40
4.3 - 13 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา	4-41
4.3 - 14 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา จังหวัดตรัง	4-44
4.3 - 15 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดตรัง	4-46
4.3 - 16 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า	4-47
4.3 - 17 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น ช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า จังหวัดสตูล	4-50

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
4.3 - 18 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดสตูล	4-52
4.4 - 1 ตัวอย่างของระบบสาธารณูปโภคบนถนนทางหลวง	4-54
4.4 - 2 ตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบช่องทางเดียวกับแบบสวนทางกัน	4-54
4.4 - 3 ตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบแยกจากทางรถยนต์	4-55
4.4 - 4 ทศนียภาพจำลอง Landmark ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-55
4.4 - 5 ทศนียภาพจำลองส่วนประกอบถนน ทางจักรยาน ทางเดินเท้า	4-56
4.4 - 6 ทศนียภาพจำลองสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล	4-56
5.1 - 1 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนถนนที่ใช้แนวเส้นทางเดิม	5-2
5.1 - 2 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนถนนที่ใช้แนวเส้นทางเดิม และมีการเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน	5-2
5.1 - 3 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนถนนที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่	5-3
5.1 - 4 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร สำหรับบนถนนที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ และมีการเพิ่มทางจักรยานและทางเท้า	5-3
5.1 - 5 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนแนวเส้นทางที่ตัดผ่านลำน้ำและแม่น้ำช่วงสั้น	5-4
5.1 - 6 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ	5-4
5.1 - 7 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดระนอง	5-5
5.1 - 8 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา	5-6
5.1 - 9 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	5-7
5.1 - 10 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดกระบี่	5-8
5.1 - 11 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดตรัง	5-9
5.1 - 12 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดสตูล	5-10
5.1 - 13 โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องกลวง (Box Beam)	5-11
5.1 - 14 โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ (I Girder)	5-12
5.1 - 15 ตัวอย่างรูปตัดขวางของสะพานคอนกรีตอัดแรงขึ้นส่วนสำเร็จรูปหน้าตัดรูปกล่อง	5-13
5.1 - 16 ภาพจำลองจุดจอดรถแบบจอดด้านข้างของถนน และช่องจอดรถยนต์สำหรับผู้พิการ	5-15
5.1 - 17 ภาพจำลองการออกแบบช่องจอดรถยนต์แบบอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า	5-16
5.1 - 18 ผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดเล็กบริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)	5-17

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
5.1 - 19 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดเล็กบริเวณถนนเลียบชายหาด	5-17
5.1 - 20 ผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดกลางบริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)	5-17
5.1 - 21 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดกลางบริเวณถนนเลียบชายหาด	5-18
5.1 - 22 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดใหญ่บริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)	5-18
5.1 - 23 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดใหญ่บริเวณถนนเลียบชายหาด	5-19
5.1 - 24 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวนขนาดเล็ก (Top View)	5-20
5.1 - 25 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวิททัศน์ขนาดเล็ก	5-20
5.1 - 26 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวนขนาดกลาง (Top View)	5-20
5.1 - 27 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวิททัศน์ขนาดกลาง	5-21
5.1 - 28 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวนขนาดใหญ่ (Top View)	5-21
5.1 - 29 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวิททัศน์ขนาดใหญ่	5-22
5.1 - 30 ตัวอย่างอาคารแนวตั้งสำหรับหลบภัยคลื่นยักษ์สึนามิ (Tsunami Vertical Evacuation Building) ประเทศญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา	5-22
5.1 - 31 ตัวอย่างอาคารหลบภัยคลื่นยักษ์สึนามิ บริเวณหาดประพาสและแหลมปะการัง จังหวัดพังงา	5-23
5.1 - 37 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดพังงา	5-29
5.1 - 40 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดภูเก็ต	5-33
5.1 - 41 สภาพพื้นที่ปัจจุบันของสนามกีฬาอำเภอเมืองภูเก็ต (เขาแดง)	5-34
5.1 - 42 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบพื้นที่แลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต จุดชมวิวนทะเลอันดามัน 360 องศา	5-35
5.1 - 43 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบพื้นที่จุดชมวิวนทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ตำบลเชิงทะเล	5-36
5.1 - 44 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดกระบี่	5-38
5.1 - 45 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวนแหลมโตนด	5-39
5.1 - 46 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดชมวิวนแหลมโตนด	5-40
5.1 - 47 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดตรัง	5-42
5.1 - 48 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวนหาดหยงหล้า	5-43
5.1 - 49 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดสตูล	5-46

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
5.1 - 50 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวต้นหยงโป	5-48
5.1 - 50 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวต้นหยงโป (ต่อ)	5-49
5.2 - 1 แนวทางในการวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ	5-76
6.1 - 1 สภาพพื้นที่โครงการ ในช่วงที่ตัดผ่านภูเขา	6-2
6.1 - 2 สภาพพื้นที่โครงการ ในช่วงที่เลียบชายฝั่งทะเล	6-2
6.1 - 3 สภาพพื้นที่และลักษณะผิวทางโครงการ	6-3
8.4 - 1 กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสนับสนุนการเดินทาง	8-17
9 - 1 ภาพรวมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-2
9.1 - 1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	9-7
9.5 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอ ฯ ครั้งที่ 1	9-13
9.6 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอ ฯ ครั้งที่ 2	9-15

สารบัญตาราง

	หน้า
2.1 - 1 ตัวชี้วัดหลักจากการทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-5
2.2 - 1 จำนวนประชากรกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2561 - 2567	2-7
2.2 - 2 จำนวนครัวเรือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2560 - 2566	2-7
2.2 - 3 จำนวนรถจดทะเบียนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2568	2-8
2.2 - 4 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2561 - 2565	2-8
2.2 - 5 จำนวนโรงงานและจำนวนคนงานของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2567	2-9
2.2 - 6 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-9
2.2 - 7 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-10
2.2 - 8 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-10
2.2 - 9 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-11
2.2 - 10 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-11
2.2 - 11 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2562 - 2567	2-12
2.2 - 12 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ.2565 - พ.ศ.2567	2-13
2.2 - 13 รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ.2565 - พ.ศ.2567	2-14
2.2 - 14 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2564	2-15
2.2 - 15 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2564	2-16
2.2 - 16 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563	2-16
2.2 - 17 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2563	2-17
2.2 - 18 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2563	2-18
2.2 - 19 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2564	2-18
2.2 - 20 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-22
2.2 - 21 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีนาในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-22
2.2 - 22 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	2-26
2.2 - 23 ข้อจำกัดและแนวทางการดำเนินการในการสร้างถนนหรือทางผ่านพื้นที่ของโครงการ	2-37
3.1 - 1 ตัวอย่างผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด	3-5
3.2 - 1 การสำรวจข้อมูลจราจรและขนส่งของโครงการ	3-9

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
3.2 - 2 ภาพรวมการเดินทางของผู้สัญจรจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง	3-14
3.2 - 3 ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของผู้สัญจร	3-16
3.2 - 4 ภาพรวมการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง	3-17
3.2 - 5 ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของรถขนส่งสินค้า	3-20
3.6 - 1 คาดการณ์ประชากรในอนาคต	3-28
3.6 - 2 คาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ในอนาคต	3-28
3.6 - 3 คาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคต	3-29
3.6 - 4 คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต	3-29
3.6 - 5 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคตของโครงการ	3-30
3.6 - 6 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคตของโครงการ	3-30
3.6 - 7 ภาพรวมการเดินทางในอนาคต	3-30
3.6 - 8 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ	3-31
3.6 - 9 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ	3-33
3.6 - 10 ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ	3-35
3.6 - 11 ระดับการให้บริการ และค่า V/C ratio ของถนน	3-37
3.6 - 12 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ	3-38
3.6 - 13 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ	3-40
3.6 - 14 ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ	3-42
4.2 - 1 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดระนอง 3 อันดับแรก	4-5
4.2 - 2 ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน หรือใกล้เคียงของจังหวัดระนองจากการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-6
4.2 - 3 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดพังงา 3 อันดับแรก	4-7
4.2 - 4 ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน หรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-7
4.2 - 5 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดภูเก็ต 3 อันดับแรก	4-9
4.2 - 6 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ของจังหวัดภูเก็ต	4-9

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
4.2 - 7 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดกระบี่ 3 อันดับแรก	4-11
4.2 - 8 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน หรือใกล้เคียงของจังหวัดกระบี่จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-12
4.2 - 9 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดตรัง 3 อันดับแรก	4-13
4.2 - 10 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน หรือใกล้เคียงของจังหวัดตรัง	4-14
4.2 - 11 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดสตูล 3 อันดับแรก	4-15
4.2 - 12 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน หรือใกล้เคียงของจังหวัดสตูล	4-16
4.3 - 1 การกำหนดคะแนนของปัจจัยหลักที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบ	4-18
4.3 - 2 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง	4-20
4.3 - 3 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงผ่านพื้นที่อำเภอคุระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า	4-26
4.3 - 4 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ห้ายเหมือง	4-29
4.3 - 5 ตารางสรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว	4-37
4.3 - 6 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา	4-43
4.3 - 7 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า	4-49
5.2 - 1 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดระนอง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-50
5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-52
5.2 - 3 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดภูเก็ต ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-57
5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-60
5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-66
5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร	5-71
5.2 - 7 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแยกรายจังหวัด	5-77
5.2 - 8 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในภาพรวม	5-78
5.2 - 9 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ แบ่งตามประเภทโครงการในแต่ละจังหวัด	5-79

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
6.1 - 1 สถานภาพชายฝั่งทะเลอันดามัน ประจำปี พ.ศ. 2566	6-4
6.3 - 1 ตารางสรุปประมาณการมูลค่าโครงการทั้ง 6 จังหวัด	6-8
7.8 - 1 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดระนอง	7-8
7.8 - 2 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดพังงา	7-9
7.8 - 3 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดภูเก็ต	7-11
7.8 - 4 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดกระบี่	7-12
7.8 - 5 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดตรัง	7-14
7.8 - 6 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดสตูล	7-15
8.2 - 1 ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ	8-8
8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ	8-9
8.3 - 1 แผนงาน / โครงการสำคัญ (Flagship Projects)	8-15
9 - 1 รายละเอียดของการดำเนินกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-3

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมา

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2564 รายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศจะลดน้อยลงจากปี พ.ศ. 2562 ถึงร้อยละ 91 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งจากเดิมในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึงร้อยละ 19.21 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดรองจากกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 23 ของรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศ และจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีรูปแบบพฤติกรรมการท่องเที่ยวเปลี่ยนไป โดยนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยการขับรถ (Road Trip) มากขึ้นจากเดิมร้อยละ 69.7 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นร้อยละ 85.9 ในปี พ.ศ. 2564

ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นการสร้างควมหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว โดยแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นต้น

ดังนั้น การส่งเสริมให้การท่องเที่ยวขยายตัวประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ ซึ่งจะต้องเป็นโครงข่ายที่แยกออกจากการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกในพื้นที่ภาคใต้เลียบชายฝั่งทะเลอันดามันจึงเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

ทั้งนี้ จากการประชุมร่วมกันระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน และผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 ณ จังหวัดกระบี่ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ประสานกับสำนักงานงบประมาณ เพื่อพิจารณาบรรจุเรื่องการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามันไว้ในแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2566 ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

1.2 วัตถุประสงค์

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์หลักของโครงการ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม (Feasibility Study) ของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล)
- 2) เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล)
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นด้านการท่องเที่ยว

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วยงานหลักต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- 2) การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร
- 3) การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น
- 4) การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- 5) การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ
- 6) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- 7) การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- 8) การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.4 เนื้อหาองค์ประกอบของรายงาน

รายงานการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ประกอบด้วย

1.4.1 การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

จากการทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ พบว่า โครงการศึกษาในปัจจุบัน มีความสอดคล้องกับ

- 1) ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
- 2) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)
- 3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
- 5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 6) ผังนโยบายระดับประเทศ
- 7) ผังนโยบายระดับภาค
- 8) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2566 - 2570
- 9) แผนพัฒนาจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 10) แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน พ.ศ. 2566 - 2570
- 11) แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
- 12) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

นอกจากนี้ ได้ทำการทบทวนผลการศึกษาโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งที่ประสบความสำเร็จ โดยแบ่งเป็น เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในประเทศ จำนวน 3 โครงการ และเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ จำนวน 4 โครงการ จากการศึกษาทบทวนโครงการที่ประสบความสำเร็จแล้วนั้น ทำให้เกิดแนวคิดที่จะนำไปประยุกต์ใช้กับโครงการ อันประกอบด้วย

- 1) การจัดทำแผนปฏิบัติการเชิงบูรณาการ
- 2) แนวทางในการออกแบบจุดชมวิวกุญแจ การออกแบบรายละเอียดถนน และตราสัญลักษณ์ของแต่ละจังหวัด
- 3) แนวทางในการบริหารจัดการด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก

1.4.2 การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

ได้ทำการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร เพื่อนำมาพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเพื่อทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในอนาคตเพิ่มเติม โดยทำการปรับปรุงข้อมูลนำเข้าแบบจำลองให้สอดคล้องกับข้อมูลล่าสุดที่ได้รับมาจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อาทิเช่น ข้อมูลคาดการณ์เศรษฐกิจและสังคม และปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด 77 จังหวัด เป็นต้น รวมทั้งข้อมูลการวิเคราะห์ที่ได้รับจากโครงการศึกษาพัฒนานวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะที่ 1 ของ สนข. ทั้งนี้ เพื่อให้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการฯ ที่พัฒนาขึ้นมีความสอดคล้องกับข้อมูลปัจจุบันและนำไปใช้ในการคาดการณ์สภาพการจราจรและขนส่งในอนาคตได้อย่างถูกต้องมากขึ้น

1.4.3 การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น

ได้จัดทำเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทาง คำนวณน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย สำหรับใช้ในการให้คะแนน เพื่อการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยได้ดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการครบทุกช่วงการคัดเลือก และได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมเรียบร้อยแล้ว

พร้อมกันนี้ ได้กำหนดกรอบแนวคิดในการพัฒนารูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น จากนั้นจึงได้กำหนดรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการเบื้องต้น จุดตัดทางร่วม - ทางแยกรวมถึงกำหนดขอบเขตบริเวณถนนปัจจุบันที่จะปรับปรุงเป็นถนนโครงการ กำหนดแนวเส้นทางตัดใหม่ และการปรับปรุงภูมิทัศน์บนแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งแนวเส้นทางและรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดและได้นำไปพัฒนาในการออกแบบ Conceptual design

1.4.4 การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ได้ทำการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เพื่อใช้ในการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น ได้แก่ แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม ที่ได้จากการคัดเลือกแนวสายทางและเป็นแนวเส้นทางที่ได้รับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานและขอบเขตในการออกแบบ กำหนดรูปแบบถนนโครงการ รูปแบบโครงสร้าง แนวคิดการออกแบบระบบระบายน้ำ รวมถึงแนวคิดการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม และจัดทำเป็นแบบแนวคิดเบื้องต้น เพื่อประกอบการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ

1.4.5 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ

ได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ภูมิวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ นอกจากนี้ยังได้นำแบบแนวคิดเบื้องต้น มาพัฒนาเป็นแบบเบื้องต้น และประมาณราคา ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาของโครงการ

1.4.6 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบันของโครงการทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งได้ดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันดังนี้

1) ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาบริเวณแนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

2) การสำรวจและเก็บตัวอย่างน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน บริเวณตัวแทนแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

3) การสำรวจและเก็บตัวอย่างน้ำทะเล บริเวณตัวแทนแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ / ตัดผ่าน

นอกจากนี้ ยังได้ลงพื้นที่หารือกับหน่วยงานทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะช่วงที่แนวเส้นทางโครงการมีการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ ขยายไหล่ทาง ทำทางจักรยาน การตัดถนนใหม่ เพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ในบริเวณพื้นที่อนุรักษ์ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เช่น อุทยานแห่งชาติเขตน่าน้ำจืดป่า สำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ และศูนย์อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เป็นต้น เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาแนวทางการออกแบบให้เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่อย่างยั่งยืน

การศึกษาผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) โดยวิธี Check List ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 18 ปัจจัย มาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามรูปแบบกิจกรรมการก่อสร้างใน 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว 2) ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ และ 3) ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ทั้งนี้ ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญที่มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อให้โครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการน้อยที่สุด

1.4.7 การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ได้ดำเนินการนำผลการศึกษาของโครงการมาจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาทางคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) โดยประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่ 1 แผนงานโครงการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และส่วนที่ 2 แผนงานโครงการด้านการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาโครงการถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความสำคัญของโครงการ กำหนดแนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ และตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ ตามกระบวนการจัดทำแผน รวมถึงได้นำเสนอโครงการสำคัญ (Flagship Projects) กลไกการขับเคลื่อน การติดตามและประเมินผล รวมถึงข้อเสนอแนะของแผนปฏิบัติการ โดยสรุปจำนวนโครงการและงบประมาณของแผนปฏิบัติการได้ ดังนี้

แผนปฏิบัติการการพัฒนาทางคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) มีจำนวนโครงการรวม

89 โครงการ งบประมาณรวม 102,540.08 ล้านบาท โดยสามารถสรุปรายละเอียดของแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ ได้ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน มีจำนวนโครงการรวมทั้งสิ้น 40 โครงการ งบประมาณรวม 102,291.08 ล้านบาท ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1.1 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาถนนใหม่ ปรับปรุงถนนเดิม รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง มีจำนวนโครงการรวม 33 โครงการ งบประมาณรวม 100,632.39 ล้านบาท

กลยุทธ์ที่ 1.2 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ของสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการ มีจำนวนโครงการรวม 7 โครงการ งบประมาณรวม 1,658.69 ล้านบาท

แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว มีจำนวนโครงการรวม 49 โครงการ งบประมาณรวม 249.00 ล้านบาท ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 2.1 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน มีจำนวนโครงการรวม 32 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)

กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน มีจำนวนโครงการรวม 17 โครงการ งบประมาณรวม 249.00 ล้านบาท

โดยจำนวนโครงการและงบประมาณของแต่ละจังหวัด ตามแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์สรุปได้ดังนี้

1. จังหวัดระนอง

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 6 โครงการ งบประมาณรวม 4,664.77 ล้านบาท

1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 1 โครงการ งบประมาณรวม 209.01 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว

2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 4 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)

2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 3 โครงการ งบประมาณรวม 51.00 ล้านบาท

2. จังหวัดพังงา

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 7 โครงการ งบประมาณรวม 24,865.20 ล้านบาท

1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 1 โครงการ งบประมาณรวม 87.10 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการ
การท่องเที่ยว

- 2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 7 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)
- 2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 2 โครงการ งบประมาณรวม 37.50 ล้านบาท

3. จังหวัดภูเก็ต

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

- 1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 5 โครงการ งบประมาณรวม 4,410.38 ล้านบาท
- 1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 2 โครงการ งบประมาณรวม 567.31 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการ
การท่องเที่ยว

- 2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 9 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)
- 2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 3 โครงการ งบประมาณรวม 46.50 ล้านบาท

4. จังหวัดกระบี่

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

- 1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 7 โครงการ งบประมาณรวม 30,057.07 ล้านบาท
- 1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 1 โครงการ งบประมาณรวม 136.63 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการ
การท่องเที่ยว

- 2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 4 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)
- 2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 2 โครงการ งบประมาณรวม 18 ล้านบาท

5. จังหวัดตรัง

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

- 1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 3 โครงการ งบประมาณรวม 22,418.74 ล้านบาท
- 1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 1 โครงการ งบประมาณรวม 211.14 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการ
การท่องเที่ยว

- 2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 4 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)
- 2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 5 โครงการ งบประมาณรวม 73.50 ล้านบาท

6. จังหวัดสตูล

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

- 1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 ประกอบด้วย 5 โครงการ งบประมาณรวม 14,216.24 ล้านบาท
- 1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 ประกอบด้วย 1 โครงการ งบประมาณรวม 447.51 ล้านบาท

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการ
การท่องเที่ยว

2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 ประกอบด้วย 4 โครงการ (ไม่มีการใช้งบประมาณ)

2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 ประกอบด้วย 2 โครงการ งบประมาณรวม 22.50 ล้านบาท

1.4.8 การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย

1) การสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

1.1) ช่วงที่ 1 ระหว่างวันที่ 13 - 15 มีนาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล

1.2) ช่วงที่ 2 ระหว่างวันที่ 19 - 21 มีนาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา และภูเก็ต

2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

2.1) ช่วงที่ 1 ระหว่างวันที่ 23 - 26 กรกฎาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา และภูเก็ต

2.2) ช่วงที่ 2 ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดกระบี่

ตรัง และสตูล

3) การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้อย่างน้อยระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 1 ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ระหว่างวันที่ 23 - 27 กันยายน 2567 ในพื้นที่จังหวัดระนอง
พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

4) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

4.1) ช่วงที่ 1 ระหว่างวันที่ 15 - 18 ตุลาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล

4.2) ช่วงที่ 2 ระหว่างวันที่ 21 - 22 และ 24 - 25 ตุลาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดระนอง

พังงา และภูเก็ต

5) การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้อย่างน้อยระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 2 ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ระหว่างวันที่ 13 - 17 มกราคม 2568 ในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา
ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

6) การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ระหว่างวันที่
5 - 13 มีนาคม 2568

บทที่ 2

การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 2 การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วยการศึกษาทบทวน 3 ด้าน ได้แก่

2.1 งานศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ในพื้นที่โครงการ

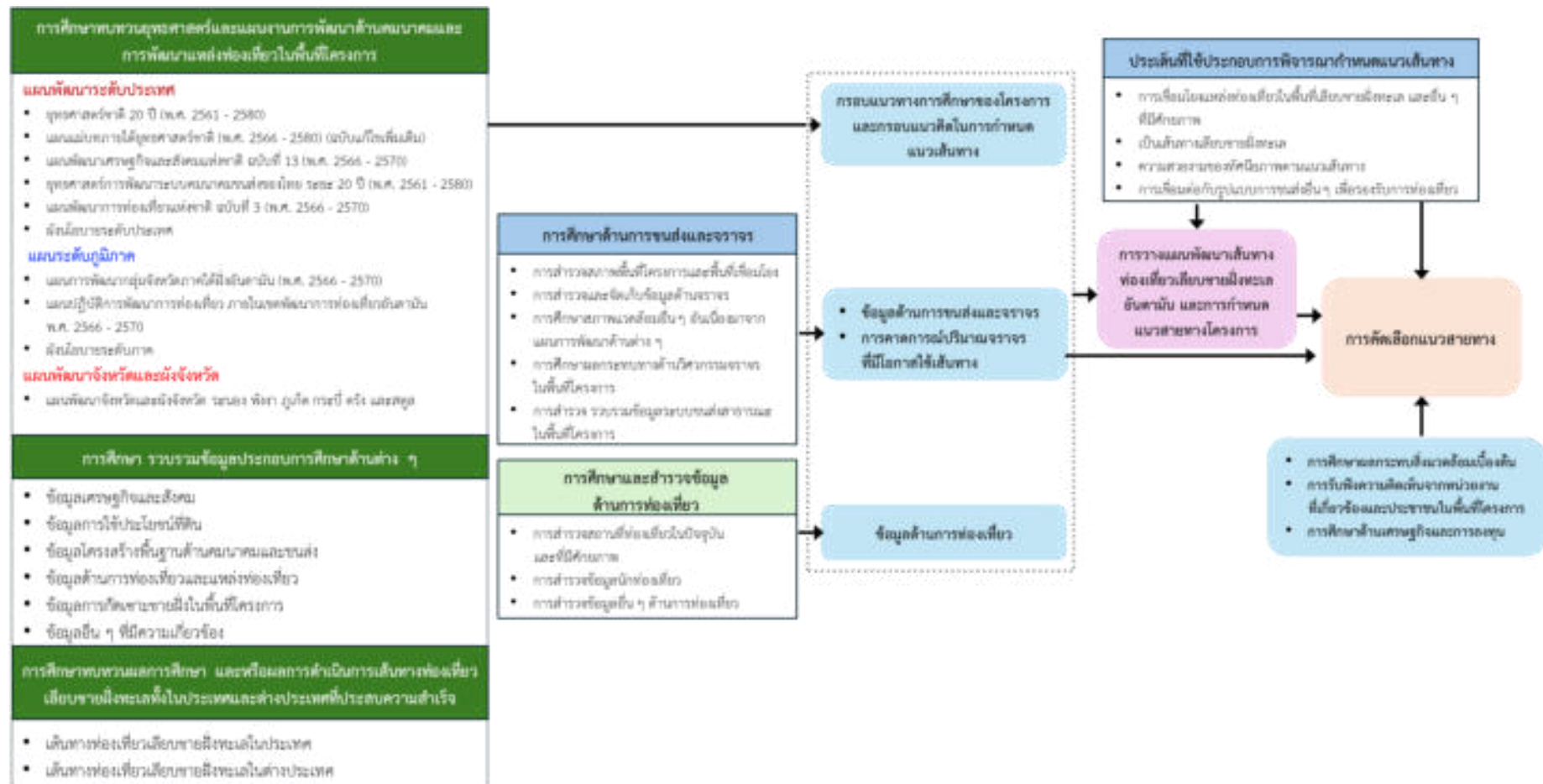
2.2 งานศึกษารวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย

- 2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม
- 2.2.2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 2.2.3 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง
- 2.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว
- 2.2.5 ข้อมูลการกีดขวางชายฝั่งในพื้นที่โครงการ
- 2.2.6 ข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

2.3 งานศึกษาทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ ประกอบด้วย

- 2.3.1 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในประเทศ
- 2.3.2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ

ข้อมูลจากการศึกษาทบทวน จะนำไปประยุกต์ในการวางแผนดำเนินการศึกษาและกำหนดแนวสายทางโครงการ โดยความเชื่อมโยงของข้อมูลจากการศึกษาทบทวนข้างต้น และข้อมูลจากการศึกษาแต่ละด้านของโครงการ ได้แก่ การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง การท่องเที่ยว ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่ ด้านเศรษฐศาสตร์ รวมถึงกระบวนการวางแผนและการกำหนดแนวสายทางโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 2 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

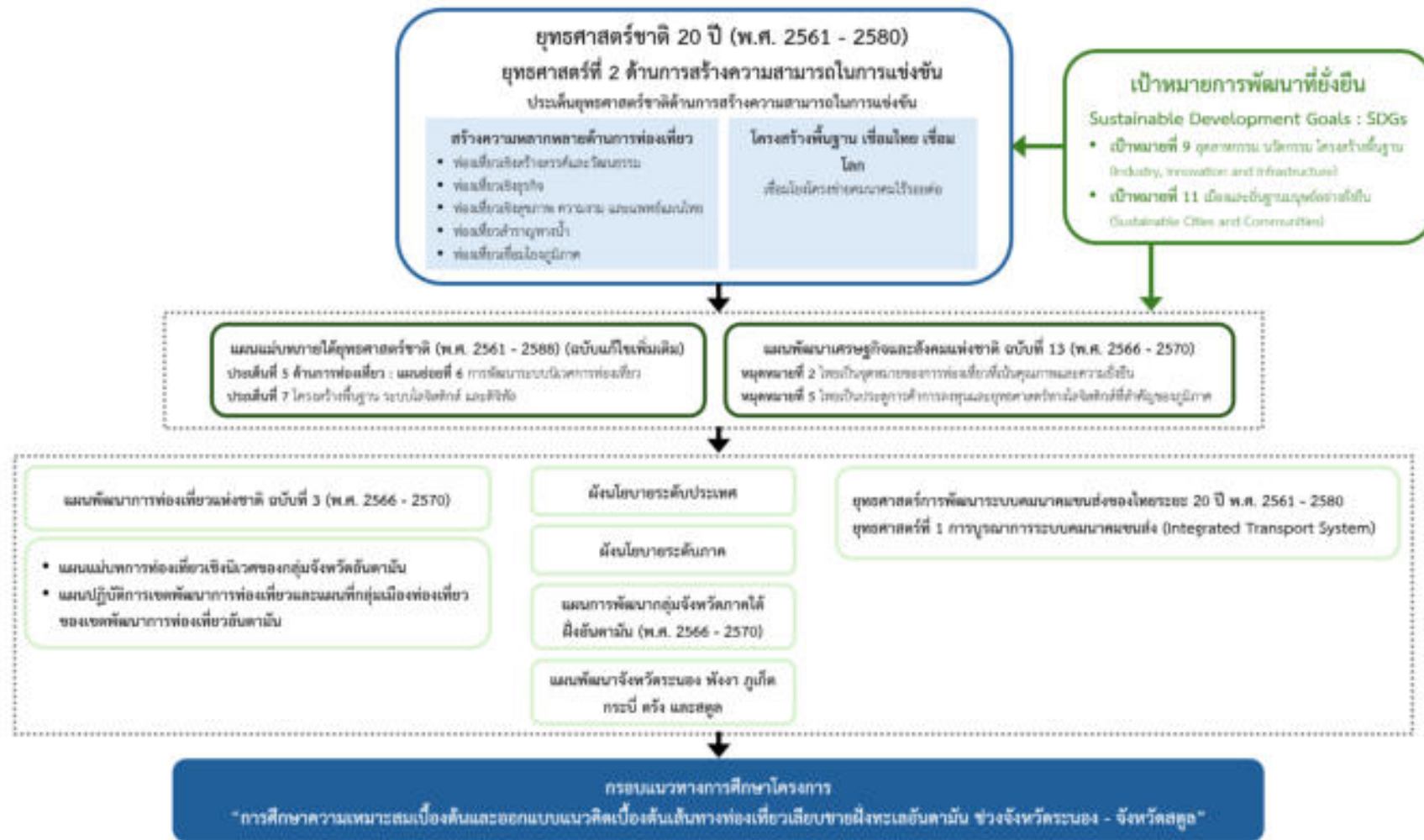
รูปที่ 2 - 1 ความเชื่อมโยงของข้อมูลจากการศึกษาทบทวนข้อมูลจากการศึกษาด้านต่าง ๆ และกระบวนการวางแผนและกำหนดแนวเส้นทางโครงการ

2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคม และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ในพื้นที่โครงการ ประกอบด้วยแผนหลักที่สำคัญ ดังนี้

- 2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
- 2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)
- 2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580
- 2.1.5 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570
- 2.1.6 ผังนโยบายระดับประเทศ
- 2.1.7 ผังนโยบายระดับภาค
- 2.1.8 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.1.9 แผนพัฒนาจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.1.10 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยวของเขตพัฒนา การท่องเที่ยวอันดามัน
- 2.1.11 แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
- 2.1.12 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

โดยความเชื่อมโยงของแผนต่าง ๆ จนนำไปสู่การกำหนดกรอบแนวทางการศึกษาของโครงการ ดังแสดงใน รูปที่ 2.1 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 2.1 - 1 ความเชื่อมโยงของแผนต่าง ๆ และกรอบแนวทางการศึกษาโครงการ

จากการทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปตัวชี้วัดสำคัญที่นำไปประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการได้ ดังตารางที่ 2.1 - 1

ตารางที่ 2.1 - 1 ตัวชี้วัดหลักจากการทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ / แผนแม่บท	เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการศึกษา	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	เป้าหมาย - ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน - ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นที่เกี่ยวข้อง - สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว - โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก	- รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และการกระจายรายได้ - ผลิ ต ภา พ การ ผลิต ของ ป ระ เ ท ศ ทั้งในปัจจัยการผลิตและแรงงาน - การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา - ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
แผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว แผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว เป้าหมาย : นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น	อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว (TTDI) ด้านความปลอดภัยจากการจัดอันดับของสภาเศรษฐกิจโลก (WEF) จะต้องไม่เกิน - อันดับที่ 50 ในปี 2566 - 2570 - อันดับที่ 45 ในปี 2571 - 2575 - อันดับที่ 40 ในปี 2576 - 2580
	ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับภายในปี 2570/2575/2580) จะต้องไม่เกิน - อันดับที่ 38 ในปี 2566 - 2570 - อันดับที่ 31 ในปี 2571 - 2575 - อันดับที่ 25 ในปี 2576 - 2580
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน โดยลดการท่องเที่ยวที่เน้นปริมาณ สร้างการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์	- ค่าใช้จ่ายต่อวันของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี - รายได้จากการท่องเที่ยวเมืองรองเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี - ชุมชนที่ผ่านมาตรฐานการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นปีละ 50 ชุมชน
	หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค	- อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจสูงขึ้น - มูลค่าการลงทุนรวม ขยายตัวไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี - ดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ อยู่ใน 25 อันดับแรก (ปี พ.ศ. 2566 - 2570 คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60)

ตารางที่ 2.1 - 1 ตัวชี้วัดหลักจากการทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ / แผนแม่บท	เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการศึกษา	ตัวชี้วัด
แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570)	เป้าหมายหลัก 1) การท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งและสมดุล (Resilience & Re - balancing Tourism) 2) การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity) 3) การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง (Entrusted Experience) 4) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)	ตัวชี้วัดหลัก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) 1) สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 2) จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Standard) และ อาเซียน (Asean Standard) เพิ่มขึ้นปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ราย 3) จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ - ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ต่ำกว่า 10 วัน - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี - ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3 วัน - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี 4) สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางครั้งแรก (First Visit) และกลุ่มเดินทางซ้ำ (Revisit) เป็น 40 : 60 5) อันดับผลการดำเนินงานภาพรวมตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) อยู่ใน 35 อันดับแรก 6) อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม โดย TTDI อยู่ 1 ใน 67

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

หมายเหตุ : TTDI ย่อมาจาก Travel and Tourism Development Index หรือ อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว
WEF ย่อมาจาก World Economics Forum หรือ สภาเศรษฐกิจโลก

2.2 งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ

2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม

ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการ สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1) ประชากร

จำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2567 ดังแสดงใน

ตารางที่ 2.2 - 1

ตารางที่ 2.2 - 1 จำนวนประชากรกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2561 - 2567

พื้นที่	ปี พ.ศ. (พันคน)						
	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ทั่วประเทศ	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009	66,053	65,951
ระนอง	191	193	194	194	194	193	193
พังงา	268	269	268	268	267	267	266
ภูเก็ต	410	416	414	419	417	424	430
กระบี่	473	476	477	479	469	482	484
ตรัง	643	643	640	639	638	637	635
สตูล	321	323	324	324	325	325	325

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

2) จำนวนครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2566 ดังแสดงใน

ตารางที่ 2.2 - 2

ตารางที่ 2.2 - 2 จำนวนครัวเรือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2560 - 2566

พื้นที่	ปี พ.ศ. (พันครัวเรือน)						
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566
ทั่วประเทศ	21,387.16	21,568.57	21,870.96	22,301.64	22,624.35	23,577.78	23,949.87
ระนอง	78.82	81.60	80.39	85.17	82.94	92.88	97.01
พังงา	83.65	83.86	85.10	88.92	89.53	77.55	83.81
ภูเก็ต	173.47	162.38	161.15	164.30	167.16	193.74	209.63
กระบี่	113.29	113.28	115.31	116.90	118.16	132.48	137.82
ตรัง	192.62	194.95	194.56	199.75	197.93	194.53	204.27
สตูล	77.68	80.53	80.58	80.55	81.06	84.17	84.14

ที่มา : การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม, 2566 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จากข้อมูลกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ข้อมูล ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2568 ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 3

ตารางที่ 2.2 - 3 จำนวนรถจดทะเบียนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2568

จังหวัด	จำนวนรถจดทะเบียนสะสม (คัน)	รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (คัน)	รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (คัน)
ระนอง	109,418	105,827	3,591
พังงา	133,003	128,536	4,467
ภูเก็ต	554,298	541,110	13,188
กระบี่	294,178	286,404	7,774
ตรัง	375,729	367,524	8,205
สตูล	144,617	141,977	2,640

ที่มา : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2568 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (Gross Provincial Products : GPP)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (Gross Provincial Products : GPP) ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันระหว่าง ปี พ.ศ. 2561 - 2565 จากข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 4

ตารางที่ 2.2 - 4 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2561 - 2565

จังหวัด	ปี พ.ศ.				
	2561	2562	2563	2564	2565
ระนอง					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	28,263	27,929	30,054	30,063	29,866
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	104,891	101,861	107,789	106,102	103,800
พังงา					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	75,954	79,206	53,815	46,623	55,941
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	303,764	317,077	215,684	187,115	224,869
ภูเก็ต					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	236,213	248,473	139,206	100,416	153,478
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	407,301	422,669	433,871	166,790	252,279
กระบี่					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	83,757	83,459	70,338	71,912	82,055
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	200,412	198,145	165,731	168,203	190,573
ตรัง					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	62,889	62,493	64,548	68,991	73,425
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	99,894	99,097	102,199	109,085	115,957
สตูล					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ล้านบาท)	29,953	31,011	32,630	33,531	33,595
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	103,157	106,018	110,758	113,038	112,502

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

5) อุตสาหกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีโรงงานอุตสาหกรรมกระจายตัวอยู่เป็นจำนวนกว่า 1,766 แห่ง ตามข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ปี พ.ศ.2567 โดยจังหวัดตรังมีจำนวนโรงงานมากที่สุดที่ 440 แห่ง เงินลงทุนรวม 20,898 ล้านบาท ในขณะที่มีจำนวนคนงานรวม 24,204 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 5

ตารางที่ 2.2 - 5 จำนวนโรงงานและจำนวนคนงานของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2567

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)			แรงม้าเครื่องจักรรวม
			ชาย	หญิง	รวม	
ระนอง	241	4,869	3,433	3,429	6,862	258,939.68
พังงา	274	5,758	3,368	1,276	4,644	256,193.14
ภูเก็ต	282	12,053	5,106	1,970	7,076	238,205.89
กระบี่	343	32,419	6,442	2,448	8,890	1,381,880.84
ตรัง	440	20,898	12,212	11,992	24,204	826,784.94
สตูล	186	4,767	2,494	1,878	4,372	166,894.28
รวม	1,766	80,764	33,055	22,993	56,048	3,128,898.77

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลธุรกิจอุตสาหกรรม ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6) แรงงาน

6.1) จังหวัดระนอง

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดระนองปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 6

ตารางที่ 2.2 - 6 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	204,131	205,137	205,985	228,966	232,665	236,213
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	132,235	132,828	139,704	147,840	147,825	153,790
1.1 ผู้มีงานทำ	130,747	130,374	135,540	146,623	147,142	152,634
1.2 ผู้ว่างงาน	1,282	2,455	4,021	1,217	493	1,155
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	206	312	143	-	189	-
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	71,896	71,998	66,281	81,126	84,840	82,424
2.1 ทำงานบ้าน	35,659	35,034	30,142	37,660	36,963	37,366
2.2 เรียนหนังสือ	13,202	13,799	15,171	14,485	17,743	16,243
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	23,830	26,301	24,289
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	712
2.5 อื่น ๆ	23,035	23,164	20,968	5,151	3,834	3,814

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6.2) จังหวัดพังงา

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดพังงาปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 7

ตารางที่ 2.2 - 7 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	217,738	219,221	220,691	197,527	197,497	197,395
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	142,324	152,838	149,709	128,342	126,800	128,433
1.1 ผู้มีงานทำ	140,613	143,046	141,235	122,836	124,602	125,717
1.2 ผู้ว่างงาน	1,710	9,792	8,395	5,506	1,921	2,716
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	79	-	278	-
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	75,414	66,383	70,982	69,185	70,697	68,962
2.1 ทำงานบ้าน	35,271	29,702	28,348	27,428	29,168	25,884
2.2 เรียนหนังสือ	11,973	9,345	14,841	14,734	14,308	12,437
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	24,541	22,112	22,806
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	1,132
2.5 อื่น ๆ	28,170	27,335	27,793	2,482	5,108	6,703

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6.3) จังหวัดภูเก็ต

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดภูเก็ตปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 8

ตารางที่ 2.2 - 8 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	451,965	453,608	454,867	490,176	495,547	500,522
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	323,670	318,674	320,425	322,655	352,187	355,350
1.1 ผู้มีงานทำ	319,134	289,656	283,811	312,288	347,471	352,287
1.2 ผู้ว่างงาน	4,537	29,018	36,238	10,367	4,717	3,063
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	376	-	-	-
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	128,295	134,934	134,442	167,521	143,360	145,172
2.1 ทำงานบ้าน	40,977	39,080	34,463	45,270	31,522	33,857
2.2 เรียนหนังสือ	33,156	37,386	41,362	49,839	40,765	40,044
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	59,764	64,161	63,427
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	1,338
2.5 อื่น ๆ	54,162	58,468	58,617	12,648	6,912	6,506

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6.4) จังหวัดกระบี่

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดกระบี่ปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 9

ตารางที่ 2.2 - 9 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	295,922	297,502	299,021	343,253	346,162	348,968
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	218,179	215,633	217,527	242,742	252,189	244,099
1.1 ผู้มีงานทำ	212,120	206,822	210,476	239,545	250,358	241,417
1.2 ผู้ว่างงาน	6,059	8,811	7,051	3,197	1,831	2,682
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	-	-	-	-
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	77,743	81,869	81,494	100,511	93,973	104,869
2.1 ทำงานบ้าน	30,711	36,749	31,861	37,649	35,238	38,287
2.2 เรียนหนังสือ	19,126	20,237	22,541	30,206	23,890	23,027
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	26,557	28,848	32,993
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	2,604
2.5 อื่น ๆ	27,906	24,883	27,092	6,099	5,997	7,958

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6.5) จังหวัดตรัง

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดตรังปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 10

ตารางที่ 2.2 - 10 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	510,964	514,743	518,331	502,727	504,114	505,340
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	374,816	376,586	380,927	371,215	374,909	377,319
1.1 ผู้มีงานทำ	370,627	372,152	376,406	368,948	372,491	371,691
1.2 ผู้ว่างงาน	4,189	4,434	4,521	2,267	2,419	5,628
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	-	-	-	-
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	136,148	138,157	137,404	131,512	129,205	128,021
2.1 ทำงานบ้าน	51,479	46,353	44,330	44,538	40,595	39,411
2.2 เรียนหนังสือ	30,954	38,482	41,019	40,603	39,797	32,921
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	39,956	42,283	48,452
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	1,709
2.5 อื่น ๆ	53,715	53,323	52,055	6,415	6,530	5,528

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

6.6) จังหวัดสตูล

สถิติข้อมูลความต้องการแรงงานจังหวัดสตูลปี พ.ศ. 2562 - 2567 มีรายละเอียด
ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 11

ตารางที่ 2.2 - 11 สถิติความต้องการแรงงานของจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2562 - 2567

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. (คน)					
	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	216,450	217,796	219,070	236,718	238,658	240,514
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	151,263	146,738	149,532	165,577	157,305	154,521
1.1 ผู้มีงานทำ	148,440	142,368	143,491	161,702	153,709	152,937
1.2 ผู้ว่างงาน	2,689	4,370	5,659	3,875	3,596	1,231
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	134	-	382	-	-	353
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	65,187	71,058	69,538	71,141	81,353	85,993
2.1 ทำงานบ้าน	22,351	22,308	24,250	23,913	29,823	27,765
2.2 เรียนหนังสือ	15,008	18,446	16,806	18,096	18,304	18,529
2.3 เด็ก ขรา ป่วย พิการ	-	-	-	23,955	26,170	28,975
2.4 ดูแลเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย	-	-	-	-	-	1,832
2.5 อื่น ๆ	27,829	30,303	28,482	5,177	7,056	8,892

ที่มา : กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, 2567 (สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2568)

7) จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้เยี่ยมเยือน

สถิติจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันในปี พ.ศ.2565 - พ.ศ.2567 ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 12 และตารางที่ 2.2 - 13 ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2 - 12 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ.2565 - พ.ศ.2567

จังหวัด	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด (คน)			จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย (คน)			จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ (คน)		
	2565	2566R	2567p	2565	2566R	2567p	2565	2566R	2567p
ทั่วประเทศ	226,672,561	319,665,394	350,957,907	204,865,613	252,075,778	269,353,829	21,806,948	67,589,616	81,604,078
ระนอง	518,653	855,655	802,508	510,796	829,279	771,537	7,857	26,376	30,971
พังงา	1,411,045	3,378,955	4,142,571	981,749	1,459,376	1,437,807	429,296	1,919,579	2,704,764
ภูเก็ต	5,767,471	12,209,044	13,141,410	2,431,119	3,426,950	3,263,401	3,336,352	8,782,094	9,878,009
กระบี่	1,820,724	4,623,328	6,304,187	1,357,526	2,368,164	3,074,476	463,198	2,255,164	3,229,711
ตรัง	1,006,231	1,413,004	1,726,733	995,919	1,353,156	1,636,203	10,312	59,848	90,530
สตูล	1,610,061	2,078,403	2,333,608	1,572,853	1,772,031	1,914,403	37,208	306,372	419,205

หมายเหตุ : P หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น ข้อมูล (จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้ใช้โครงสร้าง ปี 2566) ผู้เยี่ยมเยือน หมายถึง ผู้ที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และอื่น ๆ เช่น การเยี่ยมเพื่อน /ญาติ ทั้งที่พักค้างคืน และไม่พักค้างคืน โดยเป็นการพักค้างในสถานพักแรม บ้านญาติ / บ้านเพื่อน และอื่น ๆ

: R หมายถึง ปรับปรุงข้อมูลเดือนมกราคม - เดือนธันวาคม พ.ศ.2566 ณ วันที่ 13 เดือนมกราคม พ.ศ.2568 หลังผ่านประชุมกำกับ

: ข้อมูล ปี 2565 ผ่านคณะกรรมการสนับสนุน กำกับและติดตามการจัดทำสถิตินักท่องเที่ยว และรายได้ด้านการท่องเที่ยว ในวันอังคารที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สืบค้นเมื่อ 13 มี.ค. 2568)

ตารางที่ 2.2 - 13 รายได้จากผู้เยี่ยมชมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ.2565 - พ.ศ.2567

จังหวัด	รายได้จากผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)			รายได้จากผู้เยี่ยมชมชาวไทย (ล้านบาท)			รายได้จากผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ (ล้านบาท)		
	2565	2566R	2567p	2565	2566R	2567p	2565	2566R	2567p
ทั่วประเทศ	1,222,074.18	2,503,011.62	2,782,768.82	716,895.65	1,025,043.92	1,112,787.31	505,178.43	1,477,967.7	1,669,981.51
ระนอง	1,487.01	2,991.20	3,183.97	1,453.47	2,863.87	2,915.86	33.54	127.33	268.11
พังงา	15,609.00	41,549.95	50,897.28	6,601.96	11,112.99	11,572.06	9,007.04	30,436.96	39,325.22
ภูเก็ต	192,039.99	446,698.18	497,523.93	24,814.89	37,047.52	35,706.95	167,225.10	409,650.66	461,816.98
กระบี่	21,763.31	74,131.85	91,042.62	14,508.97	29,543.70	35,347.68	7,254.34	44,588.15	55,694.94
ตรัง	4,080.08	6,843.10	9,055.24	4,014.18	6,386.87	8,152.42	65.90	456.23	902.82
สตูล	6,937.58	10,807.97	12,843.98	6,758.64	9,120.50	10,501.88	178.94	1,687.47	2,342.10

หมายเหตุ : P หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น ข้อมูล (จำนวนผู้เยี่ยมชมและรายได้ใช้โครงสร้าง ปี 2566) ผู้เยี่ยมชม หมายถึง ผู้ที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และอื่น ๆ เช่น การเยี่ยมเพื่อน /ญาติ ทั้งที่พักค้างคืน และไม่พักค้างคืน
โดยเป็นการพักค้างในสถานพักแรม บ้านญาติ / บ้านเพื่อน และอื่น ๆ

: R หมายถึง ปรับปรุงข้อมูลเดือนมกราคม - เดือนธันวาคม พ.ศ.2566 ณ วันที่ 13 เดือนมกราคม พ.ศ.2568 หลังผ่านประชุมกำกับ

: ข้อมูล ปี 2565 ผ่านคณะกรรมการสนับสนุน กำกับและติดตามการจัดทำสถิตินักท่องเที่ยว และรายได้ด้านการท่องเที่ยว ในวันอังคารที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สืบค้นเมื่อ 13 มี.ค. 2568)

2.2.2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้ปรับปรุงข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันไว้ล่าสุดเมื่อปี พ.ศ.2563 และ พ.ศ. 2564 จึงขอนำเสนอข้อมูลดังกล่าวดังนี้

1) จังหวัดระนอง

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 14 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 2,061,278 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 1,149,472 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 55.76 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 749,116 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 36.36 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 25,682 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.24 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 14 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน (สัญลักษณ์)	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	54,320	2.64
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	749,116	36.36
- พื้นที่นา (A1)	2,442	0.12
- พืชไร่ (A2)	175	0.01
- ไม้ยืนต้น (A3)	672,530	32.63
- ไม้ผล (A4)	60,443	2.94
- พืชสวน (A5)	159	0.01
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	1,132	0.05
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	12,235	0.60
พื้นที่ป่าไม้ (F)	1,149,472	55.76
พื้นที่น้ำ (W)	82,688	4.00
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	25,682	1.24
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	2,061,278	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

2) จังหวัดพังงา

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 15 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 2,606,809 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 1,208,268 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 46.34 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 1,091,095 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 41.84 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 81,690 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 3.15 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 15 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน (สัญลักษณ์)	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	95,384	3.67
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	1,091,095	41.84
- พื้นที่นา (A1)	5,546	0.22
- พืชไร่ (A2)	2,700	0.10
- ไม้ยืนต้น (A3)	1,019,390	39.10
- ไม้ผล (A4)	41,050	1.57
- พืชสวน (A5)	386	0.01
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	945	0.03
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	20,965	0.81
- เกษตรผสมผสาน / ไร่นาสวนผสม (A0)	113	-
พื้นที่ป่าไม้ (F)	1,208,268	46.34
พื้นที่น้ำ (W)	130,372	5.00
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	81,690	3.15
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	2,606,809	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

3) จังหวัดภูเก็ต

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 16 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 339,396 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด ประมาณ 106,211 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31.30 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ ประมาณ 104,555 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.79 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่น้ำมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 7,756 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.29 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 16 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน (สัญลักษณ์)	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	106,211	31.30
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	99,225	29.25
- พื้นที่นา (A1)	1,285	0.38
- พืชไร่ (A2)	2,727	0.80
- ไม้ยืนต้น (A3)	77,020	22.69
- ไม้ผล (A4)	11,219	3.31
- พืชสวน (A5)	778	0.23
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	735	0.22
- พืชน้ำ (A8)	373	0.11
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	5,065	1.50
- เกษตรผสมผสาน / ไร่นาสวนผสม (A0)	23	0.01

ตารางที่ 2.2 - 16 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563 (ต่อ)

ประเภทการใช้ที่ดิน (สัญลักษณ์)	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ป่าไม้ (F)	104,555	30.79
พื้นที่น้ำ (W)	7,756	2.29
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	21,649	6.37
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	339,396	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

4) จังหวัดกระบี่

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 17 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 2,942,820 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ประมาณ 2,105,107 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 71.53 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ ประมาณ 609,662 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 20.72 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 37,678 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.28 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 17 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน (สัญลักษณ์)	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	130,653	4.44
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	2,105,107	71.53
- พื้นที่นา (A1)	5,992	0.20
- พืชไร่ (A2)	443	0.02
- ไม้ยืนต้น (A3)	2,067,077	70.24
- ไม้ผล (A4)	6,448	0.22
- พืชสวน (A5)	138	-
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	208	0.01
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	24,801	0.84
พื้นที่ป่าไม้ (F)	609,662	20.72
พื้นที่น้ำ (W)	59,720	2.03
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	37,678	1.28
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	2,942,820	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

5) จังหวัดตรัง

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 18 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 3,073,449 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ประมาณ 1,998,420 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 65.03 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ ประมาณ 784,999 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 25.54 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 58,954 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.92 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 18 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	156,335	5.08
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	1,998,420	65.03
- พื้นที่นา (A1)	33,971	1.11
- พืชไร่ (A2)	6	-
- ไม้ยืนต้น (A3)	1,914,668	62.29
- ไม้ผล (A4)	18,185	0.59
- พืชสวน (A5)	133	-
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	495	0.02
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	30,770	1.01
- เกษตรผสมผสาน / ไร่นาสวนผสม (A0)	192	0.01
พื้นที่ป่าไม้ (F)	784,999	25.54
พื้นที่น้ำ (W)	74,741	2.43
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	58,954	1.92
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	3,073,449	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

6) จังหวัดสตูล

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 19 พบว่ามีเนื้อที่ทั้งหมด 1,549,361 ไร่ ประเภทการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ประมาณ 722,802 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 46.64 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ ประมาณ 703,674 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 45.42 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีจำนวนน้อยที่สุด ประมาณ 13,569 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 0.89 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.2 - 19 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)	67,470	4.34
พื้นที่เกษตรกรรม (A)	722,802	46.64
- พื้นที่นา (A1)	38,136	2.46
- พืชไร่ (A2)	490	0.03
- ไม้ยืนต้น (A3)	643,445	41.52
- ไม้ผล (A4)	14,398	0.93
- พืชสวน (A5)	120	0.01
- พืชไร่เลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์ (A7)	430	0.02
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (A9)	25,525	1.65
- เกษตรผสมผสาน / ไร่นาสวนผสม (A0)	258	0.02

ตารางที่ 2.2 - 19 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2564 (ต่อ)

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ป่าไม้ (F)	703,674	45.42
พื้นที่น้ำ (W)	41,846	2.71
พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M)	13,569	0.89
รวมทั้งหมด (U, A, F, W, M)	1,549,361	100.00

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดิน กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน, ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566

2.2.3 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันทั้ง 6 จังหวัด ประกอบไปด้วย 4 ระบบหลัก ได้แก่ โครงข่ายทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

1) จังหวัดระนอง

1.1) ทางถนน

จังหวัดระนองมีทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนองกับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ซึ่งโครงข่ายถนนภายในจังหวัดระนองที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 330.234 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.4 เชื่อมต่อจากจังหวัดชุมพร และเข้าสู่จังหวัดระนองบริเวณอำเภอกระบุรี มุ่งหน้าลงไปทางทิศใต้จนถึงอำเภอสูสำราญ หลังจากนั้นจะเข้าสู่จังหวัดพังงา ระยะทางโดยประมาณ 205.0 กิโลเมตร
- ทล.412 เป็นทางหลวงที่แยกออกจาก ทล. 4 เชื่อมเข้าสู่ตัวจังหวัดระนอง
- ทล.4006 เป็นทางหลวงที่สามารถเชื่อมการเดินทางระหว่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง กับอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร โดยวางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ระยะทางโดยประมาณ 68.1 กิโลเมตร

- ทล.4091 เป็นทางหลวงอีกเส้นทางที่สามารถเชื่อมการเดินทางระหว่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง กับอำเภอสวี จังหวัดชุมพร โดยวางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ระยะทางโดยประมาณ 56.173 กิโลเมตร

1.2) ทางน้ำ

จังหวัดระนองมีท่าเทียบเรือ แยกประเภทได้ ดังนี้

- ท่าเรือระนอง (ท่าเรือน้ำลึก) ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม จำนวน 1 แห่ง
- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 119 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง
- ท่าเทียบเรือสำหรับการเดินทางของประชาชนทั่วไป และรองรับนักท่องเที่ยว จำนวน 11 แห่ง
- ท่าเทียบเรือส่วนราชการ จำนวน 4 แห่ง
- ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทั่วไป จำนวน 110 แห่ง

1.3) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานระนอง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ให้บริการเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ โดยข้อมูลจากกรมท่าอากาศยานในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 937 เที่ยวบิน และมีปริมาณผู้โดยสารรวม 132,725 คน

2) จังหวัดพังงา

2.1) ทางถนน

จังหวัดพังงามีทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพังงากับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ซึ่งทางหลวงภายในจังหวัดพังงาที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความยาวรวมทั้งสิ้น 558.958 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.4 เชื่อมต่อมาจากจังหวัดระนอง และเข้าสู่จังหวัดพังงาบริเวณอำเภอกระบุรี มุ่งหน้าลงไปทางทิศใต้จนถึงอำเภอตะกั่วทุ่ง หลังจากนั้นจะมุ่งหน้าไปทางตะวันออกจนถึงอำเภอทับปุด และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดกระบี่ ระยะทางโดยประมาณ 296.5 กิโลเมตร

- ทล.401 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพังงากับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราชได้ ระยะทางโดยประมาณ 290 กิโลเมตร

- ทล.4090 เป็นถนนสายหลักที่ใช้เดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่อำเภอเมืองพังงา ไปยังอำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ระยะทางประมาณ 43.5 กิโลเมตร

- ทล.4240 เป็นเส้นทางที่ใช้เชื่อมต่อจากอำเภอเมืองพังงา ไปยังอำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ระยะทางโดยประมาณ 14.8 กิโลเมตร

2.2) ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำในจังหวัดพังงาส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะสั้นระหว่างเกาะต่าง ๆ เช่น อำเภอเกาะยาวกับตัวจังหวัด หรือเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางไปหมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน เกาะปันหยี หรือแหล่งท่องเที่ยวอื่น โดยมีท่าเรือสำหรับการขนส่งเชิงพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

- ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและการท่องเที่ยว รวมไปถึงท่าเรือแพขนานยนต์ จำนวน 92 แห่ง

- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 65 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง

- ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทั่วไป โดยมีขนาดท่าเรือ 20 - 500 ตันกรอส จำนวน 1 แห่ง

2.3) ทางอากาศ

จังหวัดพังงาไม่มีท่าอากาศยานประจำจังหวัด การคมนาคมทางอากาศมายังจังหวัดพังงาต้องอาศัยท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตหรือท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ โดยมีวิธีการเดินทางดังนี้

- จากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต สามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถรับจ้าง ไปยังตัวเมืองพังงา มีระยะทางประมาณ 63 กิโลเมตร

- จากท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ สามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถรับจ้าง หรือรถโดยสารประจำทาง ไปยังตัวเมืองพังงา มีระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร

3) จังหวัดภูเก็ต

3.1) ทางถนน

จังหวัดภูเก็ต มี ทล.402 เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางภายในจังหวัด รวมถึงสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดพังงาได้ และมีโครงข่ายถนนเส้นทางอื่น ๆ ที่แยกออกจาก ทล.402 ไปยังชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งโครงข่ายถนนภายในจังหวัดภูเก็ตที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงรวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 192.683 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.402 เป็นเส้นทางสายหลักที่เดินทางเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต แยกมาจาก ทล.4 ที่บ้านท่าหนู อำเภอโคกกลอย จังหวัดพังงา และเชื่อมเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต โดยแนวเส้นทางมุ่งทิศใต้และสิ้นสุดเส้นทางโดยไปบรรจบกับถนนเทพกระษัตรีบริเวณตัวเมืองภูเก็ต รวมระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร
- ทล.4024 หรือถนนเลียบเมืองภูเก็ต เป็นเส้นทางที่แยกออกมาจาก ทล.402 บริเวณแยกบางคู มุ่งทิศใต้ขนานไป ทล.402 ผ่านห้าแยกฉลองและไปสิ้นสุดเส้นทางบรรจบกับ ทล.4030 ที่ท่าเทียบเรือหาดราไวย์ รวมระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร
- ทล.4025 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างตำบลศรีสุนทรกับตำบลเชิงทะเล อำเภอถลาง และต่อเนื่องไปถึงหาดสุรินทร์และหาดกมลาไค้ มีจุดเริ่มต้นเส้นทางโดยแยกออกมาจาก ทล.402 บริเวณแยกท่าเรือ (อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี - ท้าวศรีสุนทร) มุ่งไปทางทิศตะวันตกไปบรรจบกับ ทล.4030 รวมระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร
- ทล.4026 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อจาก ทล.402 บริเวณแยกสนามบิน มุ่งทิศตะวันตกไปบรรจบกับ ทล.4030 เพื่อเข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต รวมระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร
- ทล.4027 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจาก ทล.402 เข้าสู่ตำบลปากคอก อำเภอถลาง มีจุดเริ่มต้นจาก ทล.402 บริเวณแยกท่าเรือ (อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี - ท้าวศรีสุนทร) มุ่งไปทางทิศตะวันออกผ่านตำบลปากคอก และอ้อมขึ้นด้านบนของเกาะภูเก็ตในลักษณะครึ่งวงกลม ไปบรรจบกับ ทล.402 อีกครั้งบริเวณบ้านเมืองใหม่ รวมระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร
- ทล.4030 เป็นเส้นทางที่ลัดเลาะเกาะภูเก็ตในฝั่งทิศตะวันตกผ่านสถานที่ท่องเที่ยวชายหาดต่าง ๆ โดยเส้นทางเริ่มจาก ทล.402 บริเวณแยกถลาง กม.32+213 และไปสิ้นสุดเส้นทางโดยไปบรรจบกับ ทล.4024 ที่หาดราไวย์ รวมระยะทางประมาณ 41 กิโลเมตร
- ทล.4031 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจาก ทล.402 เพื่อเข้าสู่หาดในยาง และเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่สามารถเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตได้ มีจุดเริ่มต้นเส้นทางบริเวณ ทล.402 กม.29+416 มุ่งไปทางทิศตะวันตกและมุ่งทิศเหนือผ่านท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตและมุ่งไปทางทิศตะวันออกขนานกับรันเวย์ของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และไปบรรจบกับ ทล.402 อีกครั้งบริเวณแยกสนามบินเก่า รวมระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร

3.2) ทางน้ำ

จังหวัดภูเก็ต มีท่าเรือน้ำลึก จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม ตำบลวิชิต อำเภอเมืองภูเก็ต ใช้เป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยมีท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตทั้งสิ้น 55 แห่ง ประกอบไปด้วยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 20

ตารางที่ 2.2 - 20 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

ท่าเทียบเรือ	จำนวน (แห่ง)
1. ท่าเทียบเรือ เพื่อรับขนถ่ายสินค้าสาธารณะทั่วไป	2
2. ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือสำราญ / กีฬา ท่าเทียบเรือโดยสาร	38
3. ท่าเทียบเรือของส่วนราชการ	4
4. ท่าเทียบเรือประมง	14
รวมทั้งสิ้น	58

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต, 2564

ทางรัฐบาลได้ทำการกำหนดยุทธศาสตร์ให้จังหวัดภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก โดยส่งเสริมให้มีการสร้างท่าเทียบเรือสำราญ หรือเรือยอร์ช ทำให้จังหวัดภูเก็ตมีขีดความสามารถในการรองรับเรือยอร์ช จำนวน 5 แห่ง โดยเป็นท่าเทียบเรือของเอกชน 4 แห่ง ได้แก่ 1) ท่าเทียบเรือยอร์ช เฮเวน มารีน่า ภูเก็ต 2) ท่าเทียบเรือ รอยัลภูเก็ต มารีน่า 3) ท่าเทียบเรือ โบ๊ทลากูน และ 4) ท่าเทียบเรืออ่าวปอ แกรนด์ มารีน่า และของรัฐบาล 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 21

ตารางที่ 2.2 - 21 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีน่าในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

มารีน่า	ที่ตั้ง	จำนวนที่จอดเรือ ในน้ำ (ลำ)	จำนวนที่จอดเรือ บนบก (ลำ)	ความยาวเรือสูงสุด ที่สามารถเข้าเทียบ ท่า(เมตร)	อัตราการกินน้ำลึก สูงสุดที่สามารถเข้า มาเทียบได้ (เมตร)
1. โบ๊ท ลากูน มารีน่า (The boat lagoon Marina)	22 / 1 หมู่ 2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต	173	135	24.384 (80 ฟุต)	2 - 2.5
2. รอยัล ภูเก็ต มารีน่า (Royal Phuket Marina)	68 หมู่ 2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต	76	35	37	3
3. ยอร์ชเฮเวน (The yacht haven Marina)	141 / 2 หมู่ 2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต	300	-	80	3
4. อ่าวปอ แกรนด์มารีน่า (Ao Po Grand Marina)	113 / 1 หมู่ 6 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลปากคลอง อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต	300	100	80	10
5. อ่าวฉลอง มารีน่า (Ao Chalong Marina)	46 / 20 ตำบลฉลอง อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	44	-	30	2

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต, 2564

3.3) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะภูเก็ต เป็นท่าอากาศยานในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 82,283 เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 39,107 เที่ยวบิน เป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 43,176 เที่ยวบิน และมีปริมาณผู้โดยสารรวม 13,013,805 คน แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 6,899,110 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 6,114,695 คน

4) จังหวัดกระบี่

4.1) ทางถนน

จังหวัดกระบี่มีทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกระบี่กับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ซึ่งทางหลวงภายในจังหวัดกระบี่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความยาวรวมทั้งสิ้น 533.614 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.4 เชื่อมต่อมาจากจังหวัดพังงา และเข้าสู่จังหวัดกระบี่บริเวณอำเภออ่าวลึก มุ่งหน้าลงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนถึงอำเภอคลองท่อม และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดตรัง ระยะทางโดยประมาณ 175.7 กิโลเมตร

- ทล.44 เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ ไปยังอำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางโดยประมาณ 37.2 กิโลเมตร

- ทล.4034 ใช้เป็นทางเชื่อมจากตัวเมืองกระบี่เข้าสู่อ่าวนาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดกระบี่ได้ และยังสามารถเชื่อมเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวเชิงทะเล ด้านฝั่งทิศตะวันตกของจังหวัดกระบี่ได้อีกด้วย รวมระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

- ทล.4036 เป็นเส้นทางที่มุ่งหน้าเข้าสู่แหลมกรวด อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่ รวมระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร

- ทล.4037 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่ออำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ไปยังจังหวัดสุราษฎร์ธานีได้ รวมระยะทางประมาณได้ 56 กิโลเมตร

4.2) ทางราง

การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ สามารถใช้บริการสถานีปลายทางได้ ดังนี้

- สถานีรถไฟตรัง (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทาง 150 กิโลเมตร)

4.3) ทางน้ำ

จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว ท่าเทียบเรือพาณิชย์ และท่าเทียบเรือประมง มีจำนวนดังนี้

- ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 40 แห่ง
- ท่าเทียบเรือพาณิชย์ จำนวน 8 แห่ง
- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 32 แห่ง
- ท่าเทียบเรือราชการ จำนวน 1 แห่ง

4.4) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 16,392 เที่ยวบิน แบ่งเป็น เที่ยวบินระหว่างประเทศ 3,386 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ

13,006 เที่ยวบิน โดยมีปริมาณผู้โดยสารรวม 2,309,796 คน แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 483,174 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 1,826,622 คน

5) จังหวัดตรัง

5.1) ทางถนน

จังหวัดตรังมีทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ซึ่งทางหลวงภายในจังหวัดตรังที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความยาวรวมทั้งสิ้น 926.156 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.4 เชื่อมต่อมาจากจังหวัดกระบี่ และเข้าสู่จังหวัดตรังบริเวณอำเภอสิเกา มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านอำเภอเมืองตรัง จนถึงอำเภอนาโยง และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดพัทลุง ระยะทางโดยประมาณ 150.5 กิโลเมตร

- ทล.403 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ไปยังอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทางประมาณ 86.8 กิโลเมตร

- ทล.404 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดสตูล โดยมุ่งหน้าลงสู่ทิศใต้ไปยังอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง หลักจากนั้นจะเข้าสู่จังหวัดสตูล มีระยะทางโดยประมาณ 96.6 กิโลเมตร

- ทล.4046 เป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่เชื่อมระหว่างอำเภอสิเกากับอำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และสามารถเชื่อมต่ออำเภอเมืองตรังกับหาดปางเมง ซึ่งถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดตรัง มีระยะทางโดยประมาณ 52.4 กิโลเมตร

5.2) ทางราง

จังหวัดตรังมีการคมนาคมทางรางเพียงจังหวัดเดียวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยมีสถานีรถไฟกันตัง (Kantang Railway Station) เป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายชุมทางทุ่งสง - กันตัง ตั้งอยู่บริเวณถนนหน้าค่าย ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพ เป็นระยะทาง 850.08 กิโลเมตร มีบริการรถไฟขาไป 2 ขบวน และขากลับ 2 ขบวน คือ ขบวนรถเร็ว กรุงเทพฯ - กันตัง ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน และขบวนรถด่วน กรุงเทพฯ - ตรัง ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน

5.3) ทางน้ำ

จังหวัดตรังมีท่าเรือแยกประเภท ประกอบด้วย

- ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและการท่องเที่ยว รวมไปถึงท่าเรือแพขนานยนต์ จำนวน 15 แห่ง

- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 41 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง

- ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งสินค้า จำนวน 1 แห่ง

- ท่าเทียบเรือส่วนราชการ จำนวน 47 แห่ง

5.4) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ให้บริการเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ โดยข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 3,690 เที่ยวบิน และมีปริมาณผู้โดยสารรวม 564,461 คน

6) จังหวัดสตูล

6.1) ทางถนน

จังหวัดสตูลมีทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสตูลกับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ซึ่งทางหลวงภายในจังหวัดสตูลที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความยาวรวมทั้งสิ้น 272.816 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ทล.404 เป็นเส้นทางหลักในจังหวัดสตูลที่เชื่อมอำเภอต่าง ๆ เข้ากับอำเภอเมืองสตูล และสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดตรังได้ ผ่านอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง ระยะทางโดยประมาณ 103.6 กิโลเมตร
- ทล.406 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล กับอำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา และสามารถเชื่อมต่อกับ ทล. 4 เพื่อไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาได้ ระยะทางโดยประมาณ 84 กิโลเมตร
- ทล.4184 เป็นเส้นทางที่เชื่อมจากจังหวัดสตูลไปยังด่านพรมแดนวังประจัน และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียได้ มีระยะทางรวมโดยประมาณ 21.85 กิโลเมตร

6.2) ทางน้ำ

ความยาวชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล 144.8 กิโลเมตร มีคลองสายหลัก 6 สาย ความยาวรวม 277.55 กิโลเมตร มีเกาะในทะเลจำนวน 105 เกาะ และเกาะที่มีผู้นมาถิ่นฐานอาศัยอยู่ จำนวน 9 เกาะ การคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศ ไปยังประเทศมาเลเซียทางทะเล จังหวัดสตูลมีท่าเรือแยกประเภทดังนี้

- ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและการท่องเที่ยว รวมไปถึงท่าเรือแพขนานยนต์ จำนวน 12 แห่ง
- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 319 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง
- ท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งสินค้า จำนวน 2 แห่ง
- ท่าเทียบเรือส่วนราชการ จำนวน 37 แห่ง
- อุต่อเรือ จำนวน 2 แห่ง

6.3) ทางอากาศ

จังหวัดสตูลไม่มีท่าอากาศยานประจำจังหวัด การคมนาคมทางอากาศต้องอาศัยท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หรือท่าอากาศยานตรัง โดยมีวิธีการเดินทางดังนี้

- จากท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ สามารถเดินทางโดยรถแท็กซี่หรือรถโดยสารประจำทางจากตัวอำเภอหาดใหญ่สู่จังหวัดสตูล ระยะทางประมาณ 98 กิโลเมตร โดยท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่เป็นท่าอากาศยานในสังกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 20,956 เที่ยวบิน แบ่งเป็น เที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,588 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ 19,368 เที่ยวบิน และมีปริมาณผู้โดยสารรวม 3,198,049 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 235,130 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,962,919 คน
- จากท่าอากาศยานตรัง สามารถเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถตู้ หรือรถแท็กซี่จากตัวอำเภอเมืองตรัง สู่จังหวัดสตูล ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

2.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีศักยภาพสูง
ดังสรุปไว้ในตารางที่ 2.2 - 22

ตารางที่ 2.2 - 22 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด ชายทะเล	ธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณี
ระนอง	คำขวัญจังหวัด : คอคอดกระ ภูเขาหญ้า กาหยูหวาน ธารน้ำแร่ มุกแท้เมืองระนอง				
	- เกาะพยาม - หาดแหลมสน - หาดประพาส - หาดทรายดำ	- บ่อน้ำร้อนรักษะวาริน - น้ำพุร้อนบ้านพรั่ง - ภูเขาหญ้า - น้ำตกหงาว - น้ำตกปูลูญบาล	- บ้านเกาะหาดทรายดำ - มโนราห์เด็ก ต.บางน้ำจืด - บ้านเขาฝาชีหมู่บ้านชายแดนไทย - พม่า - กลุ่มหมอนไหม - วัฒนธรรมพื้นที่ราบสูง - กลุ่มไร่คนระวี - บ้านระวี	- อนุสาวรีย์อนุสรณ์สถาน - เช่น ศิลาสลักพระ - ปรมาภิไธย สุสานเจ้าเมืองระนอง - พระราชวังรัตนรังสรรค์ - พระราชวังพระตำหนักพระที่นั่ง เช่น จวนเจ้าเมืองระนอง บ้านค่ายเจ้าเมืองระนอง	- งานปิดทองพระถ้าพระขยางค์ - งานเสด็จพระแข่งเรือ - อ.กระบี่ - งานกาหยู - งานเปิดเมืองระนอง - ท่องอันดามัน - ประเพณีถือศีลกินผัก
พังงา	คำขวัญจังหวัด : แร่หินล้าน บ้านกลางน้ำ ถ้ำงามตา ภูเขาแปลก แมกไม้จำปูน บริบูรณ์ด้วยทรัพยากร				
	- หมู่เกาะสิมิลัน - เกาะตาชัย - หมู่เกาะสุรินทร์ - เกาะยาวน้อย - เกาะยาวใหญ่ - หาดเขาหลัก - หาดท้ายเหมือง	- เขาตะปู เขาพิงกัน - ถ้ำพุงช้าง - เสม็ดนางชี - ทะเลหมอกเขาไข่นุ้ย - ทะเลแหวกหนวดมังกร - และทะเลแหวกสันมังกร	- สปาโคลน - บ้านสามช่องใต้ - วิถีชุมชนมอแกน - สนามฟุตบอลลอยน้ำ - เกาะปันหยี - หัตถกรรมผ้าบาติก	- อนุสรณ์สถานเรือตรวจการณ์ 813 และอนุสรณ์สถานสินามิ - บ้านน้ำเค็ม - เมืองเก่าตะกั่วป่า - พิพิธภัณฑ์เบญจารักษ์ - วัดสุวรรณคูหา - แหล่งโบราณคดีทุ่งตึก	- วัดราษฎร์อุปถัมภ์ (วัดบางเหี่ยง) - ชูตแต่งกาย - บำบ๋าหย้า - บ้านเกาะปันหยี - ตำหนักเจ้าแม่กวนอิม - ประเพณี ถือศีลกินผัก

ตารางที่ 2.2 - 22 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ต่อ)

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด ชายทะเล	ธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณี
ภูเก็ต	คำขวัญจังหวัด : ไข่มุกอันดามัน สวรรค์เมืองใต้ หาดทรายสีทอง สองวีรสตรี บารมีหลวงพ่อแช่ม				
	- หาดป่าตอง หาดกะตะ หาดกะรน - หาดสุรินทร์ หาดกมลา หาดกะหลิม - หาดในหาน หาดราไวย์ - หาดบางเทา - หาดลาอัน - หาดแหลมกา - แหลมกระถิง - อ่าวต่าง ๆ ทางฝั่ง ตะวันออกของเกาะภูเก็ต - เกาะราชาใหญ่ เกาะราชาน้อย เกาะเฮ เกาะโหลน เกาะบอน เกาะแก้ว และเกาะไม้ท่อน - เกาะตะเกาใหญ่ - เกาะรังใหญ่ เกาะมะพร้าว เกาะไข่นอก - เกาะนาคาน้อย - เกาะแรด - และเกาะนาคาใหญ่ - จุดชมทิวทัศน์แหลมพรหมเทพ แหลมกา แหลมพันวา หาดกะตะ - กะรน เขารังเขาขาด - หมู่เกาะราชา เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน หินมุสั้งนอกและหินมุสั้งใน - แหล่งดำน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้น	- เขาพระแทว - น้ำตกโตนไทร - น้ำตกบางแป - แหลมพรหมเทพ - จุดชมวิวเขาขาด	- ชุมชนไม้ขาว - ชุมชนบางโรง - ชุมชนบ้านคอเอน - ชุมชนท่องเที่ยวบ้านแซน - ชุมชนป่าคอก - ชุมชนกมลา - ชุมชนกะทู้ - ชุมชนบ้านบ่อแร่ - ชุมชนประมงพื้นบ้านราไวย์ - ชุมชนบ้านบากณที้	- อนุสาวรีย์ท้าวเทพกษัตรี - ท้าวศรีสุนทร - อนุสรณ์สถานกลางชนะศึก - วัดพระทอง - ย่านเมืองเก่า - ชิโนโปรตุกิส - พิพิธภัณฑ์ภูเก็ตไทยหัว - วัดพระนางสร้าง	- พระพุทธมิ่งมงคลเอกนาคคีรี - วัดฉลอง - วัดม่วงโกมารภัจจ์ - ศูนย์แสดงศิลปวัฒนธรรมจังหวัดภูเก็ต - ประเพณีถือศีลกินผัก

ตารางที่ 2.2 - 22 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ต่อ)

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด ชายทะเล	ธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณี
กระบี่	คำขวัญจังหวัด : แหล่งถ้ำหิน ถิ่นหอยเก่า เขาตระหง่าน ธารสวย รวยเกาะ เพาะปลูกปาล์ม งามหาดทราย ใต้ทะเลสวยสด มรกตอันดามัน สวรรค์เกาะพีพี				
	- เกาะพีพี - เกาะลันตา - เกาะห้อง - ทะเลแหวก - หาดไร่เลย์ - อ่าวท่าเลน - หาดนพรัตน์ธารา - หาดคลองม่วง - อ่าวนาง	- น้ำตกธารโบกขรณี - ทำปอมคลองสองน้ำ - สระมรกต - น้ำตกร้อนคลองท่อม - สุสานหอย 75 ล้านปี	- เกาะกลาง - บ้านนาติน - บ้านเขากลม - แหลมสีก - ทุ่งสูง	- ถ้ำผีหัวโต - ถ้ำเขาขวานน้ำ - ถ้ำหมอยเขียว - ลูกปัด - วัดคลองท่อม	- วัดถ้ำเสือ - วัดบางโทอง - ประเพณีลอยเรือชาวเล - ประเพณีสารทเดือนสิบ
ตรัง	คำขวัญจังหวัด : เมืองพระยารัษฎา ชาวประชาใจกว้าง หมูย่างรสเลิศ ถิ่นกำเนิดยางพารา เด่นสง่าดอกศรีตรัง ปะการังใต้ทะเล เสน่ห์หาดทรายงาม น้ำตกสวยตระการตา				
	- มังกรเกล็ดทองคำ - สันหลังมังกรหยก - สันหลังมังกรทิมสยาม - สันหลังมังกรนิล - สันหลังมังกรเผือก - ถ้ำมรกต - หาดปากเมง - หาดยาว หาดสั้น - หาดหยงหลิง - เกาะกระดาน - เกาะมุก	- เขาหัวแตก - สวนพฤกษศาสตร์สากล ภาคใต้ (ทุ่งค่าย) - เขาเจ็ดยอด - ถ้ำเลเขากอบ	- ล่องแก่งบ้านเขาหลัก - วังเทพทาโร - กลุ่มทอผ้านาหมื่นศรี - ตึกเก่าในตัวเมืองตรัง	- สวนสาธารณะควนตำหนักจันทร์ - พิพิธภัณฑ์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี - อนุสาวรีย์พระยา - รัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี - ศาลหลักเมืองตรัง	- เจดีย์บัวเงินทองภูเขาพระยาด - ถ้ำพระพุทธรูป - วัดภูเขาทอง - วิหารคริสตจักรตรัง
สตูล	คำขวัญจังหวัด : สตูล สงบ สะอาด ธรรมชาติบริสุทธิ์				
	- อุทยานแห่งชาติตะรุเตา - เกาะไข่ - เกาะหลีเป๊ะ - เกาะหินงาม - หมู่เกาะเกตุรา - หาดสันหลังมังกร - แห่ลมตันหยงโป - หาดทรายยาว	- น้ำตกวังสายทอง - น้ำตกบริพัตร - น้ำตกยาโรย - บ่อน้ำพุร้อนทุ่งน้อย - ถ้ำเล สเตโกดอน - ถ้ำภูผาเพชร	- ตึกแถวถนนบุรีวานิช - ชุมชนท่องเที่ยวบ้านหัวทาง - ชุมชนท่องเที่ยวบ้านเกตุรี - ชุมชนท่องเที่ยวบ้านภูผาเพชร	- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล - คลุหาสนักูเด็น - พิพิธภัณฑ์ช้างศึกดำบรรพ์ ทุ่งหว้า - แหล่งโบราณคดีเขาโต๊ะพญาวัง	- วัดขนาธิเบญจิม - มัสยิดมาบัง - ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2.2.4.1 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

Tansley, A.G. (1935) ได้นิยามถึงระบบนิเวศ (Ecosystem) ไว้คือ หน่วยของสิ่งมีชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่พึ่งพาอาศัยและมีปฏิสัมพันธ์กันในพื้นที่หนึ่ง ๆ อย่างสมดุล ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ได้แก่ สิ่งมีชีวิต (เช่น พืช สัตว์ และจุลินทรีย์) สิ่งไม่มีชีวิต (เช่น ดิน น้ำ และอากาศ) และกระบวนการทางนิเวศวิทยาที่สัมพันธ์กัน เช่น วัฏจักรสาร การหมุนเวียนพลังงาน และห่วงโซ่อาหาร ระบบนิเวศสามารถอยู่ได้ในหลายขนาดตั้งแต่ระดับท้องถิ่น เช่น ป่าชายเลน หรือแนวปะการัง ไปจนถึงระบบนิเวศขนาดใหญ่ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเลหรือหมู่เกาะ

เมื่อนำแนวคิดระบบนิเวศมาเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว จึงเกิดเป็นแนวคิดที่เรียกว่า “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” (Buhalis, D. & Amaranggana, A., 2015) หมายถึง กลไกและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยว ทั้งทางธรรมชาติ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ที่เชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อนและต้องมีการจัดการอย่างสมดุล เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศดั้งเดิม โดยเน้นความยั่งยืนเป็นหลัก ดังนั้น การทำความเข้าใจการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จึงเป็นรากฐานสำคัญในการจำแนกรูปแบบการท่องเที่ยวธรรมชาติ ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบหลักของระบบนิเวศการท่องเที่ยว โดยสามารถจัดจำแนกออกเป็นรูปแบบย่อยที่สัมพันธ์กับลักษณะของระบบนิเวศและระดับการพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติ ดังนี้ (United Nations World Tourism Organization : UNWTO, 2005)

1) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) หมายถึง การท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นและแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศโดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

2) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) หมายถึง การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบในแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศทางทะเล โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

2.2.4.2 ระบบนิเวศกับการท่องเที่ยว

ระบบนิเวศ หมายถึง ระบบความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตกับสิ่งไม่มีชีวิตในสภาพแวดล้อมหนึ่ง ๆ ที่มีการพึ่งพาอาศัยกันอย่างเป็นระบบ โดยประกอบด้วยสิ่งมีชีวิต เช่น มนุษย์ พืช เป็นต้น กับสิ่งไม่มีชีวิต เช่น ดิน น้ำ อากาศ เป็นต้น ซึ่งในด้านของระบบนิเวศกับการท่องเที่ยว หมายถึง กลไกและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยว ทั้งทางธรรมชาติ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ที่เชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อนและต้องมีการจัดการอย่างสมดุล เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศดั้งเดิม โดยเน้นความยั่งยืนในมิติของทรัพยากรท่องเที่ยว ศักยภาพในการเข้าถึง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความพร้อมของชุมชนและท้องถิ่น ดังนี้

- 1) คุณค่าด้านการท่องเที่ยว (Tourism Value)
- 2) ศักยภาพในการเข้าถึง (Accessibility)
- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน (Amenities & Infrastructure)
- 4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ (Environmental Sensitivity)

5) การมีส่วนร่วมของชุมชนและความพร้อมของพื้นที่ (Community Engagement & Readiness)

6) ศักยภาพในการกระตุ้นเศรษฐกิจและกระจายรายได้ (Economic Impact)

ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ประเด็นด้านการท่องเที่ยว แผนย่อยที่ 6 ที่ได้มีการกล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพทั้ง 6 ด้าน ได้แก่ การยกระดับความปลอดภัย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว การเสริมสร้างขีดความสามารถของชุมชน การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการระบบคมนาคมและท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อยกระดับความระดับความสามารถในการแข่งขันให้มีความเหมาะสมกับโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (Andaman Riviera) เพื่อให้การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - สตูล เป็นไปอย่างยั่งยืน และสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยว ที่ปรึกษาได้มีการศึกษาเพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ ทั้ง 6 ด้าน ดังต่อไปนี้

1) ด้านการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดยการออกแบบเส้นทางและโครงสร้างพื้นฐานที่เน้นความปลอดภัย มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงตามหลักวิศวกรรมจราจรที่รองรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะพิจารณาจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ (black spots) และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยง และการบูรณาการกับระบบขนส่งและการบริการนักท่องเที่ยวโดยเชื่อมโยงเส้นทางกับระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัย เช่น จุดขึ้น - ลงเรือ ท่าเรือโดยสาร และสถานีขนส่ง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสาร รถเช่า และเรือท่องเที่ยวในพื้นที่

2) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการเดินทาง การท่องเที่ยว และการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ วางแผนและออกแบบแนวสายทางที่มีความสอดคล้องกับภูมิประเทศ ภูมิสังคม และสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางบก ทางน้ำ และเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักระดับภูมิภาค โดยเน้นมาตรฐานความปลอดภัยและความสะดวกสบายสูงสุดแก่นักท่องเที่ยว เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือโดยสาร และท่าเรือท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศึกษา และสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวในลักษณะ “Multimodal Tourism” อย่างมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาระบบป้ายสัญญาณจราจรและป้ายแนะนำการท่องเที่ยว ออกแบบจัดทำระบบป้ายสัญญาณจราจร และป้ายแนะนำเส้นทางท่องเที่ยวที่มีความชัดเจน ทันสมัย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง เสริมสร้างภาพลักษณ์เส้นทางท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน และรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต

3) ด้านการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของไทย การเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยว และการวางยุทธศาสตร์การตลาดที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน โครงการจึงกำหนดแนวทางการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ โดยการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในและต่างประเทศ จัดทำแผนการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ (Thematic Routes) ที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ชุมชน สินค้า และบริการในพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางกับเส้นทางท่องเที่ยว

ระดับภูมิภาค (เช่น ไทย - มาเลเซีย) เพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ (Seamless Travel) และตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวยุคใหม่ (New Tourism Trends) อาทิ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism) การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (Eco - Tourism) เพื่อขยายฐานนักท่องเที่ยว สร้างความหลากหลายของตลาด และการสร้างภาพลักษณ์เส้นทางท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นและแตกต่าง ดำเนินการวางตำแหน่งทางการตลาด (Brand Positioning) ของเส้นทางให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่โดดเด่น ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมท้องถิ่น และวิถีชีวิตชุมชน พร้อมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่สะท้อนแนวคิด “เสน่ห์แห่งอันดามัน” (Charm of Andaman)

4) ด้านการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว ในยุคดิจิทัล เทคโนโลยีและนวัตกรรม มีบทบาทสำคัญในการยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก พร้อมทั้งส่งเสริมการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวอย่างรวดเร็ว โดยมีการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว พัฒนาการรวมข้อมูลบริการต่าง ๆ เช่น เส้นทางท่องเที่ยว จุดแวะพัก ที่พัก และกิจกรรมการท่องเที่ยว เป็นต้น

สรุปแผนพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยวของโครงการที่เกี่ยวข้องกับ 6 จังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จะช่วยพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยวอย่างรอบด้าน ครอบคลุมทั้งการยกระดับความปลอดภัย พัฒนาฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ยกระดับศักยภาพชุมชนและผู้ประกอบการ สนับสนุนการตลาดเชิงรุก และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจฐานราก และเสริมความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศในระยะยาว

2.2.5 ข้อมูลการกีดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ

จากการได้รวบรวมข้อมูลการกีดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พบว่า ปัจจุบันชายฝั่งทะเลอันดามันประสบกับปัญหาการกีดเซาะชายฝั่งในระดับที่ค่อนข้างรุนแรง ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างกว้างขวาง รวมทั้งเกิดการสูญเสียพื้นที่ชายฝั่งทะเล และชายหาด ปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นแหล่งชุมชนหรือแหล่งท่องเที่ยว มีรายละเอียดดังนี้

2.2.5.1 สถานการณ์การกีดเซาะชายฝั่ง

จากการทบทวนข้อมูลข้อมูลสถานภาพการกีดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงชายฝั่งทั้งจากการแปลภาพถ่ายดาวเทียมย้อนหลัง จนถึงปี พ.ศ. 2566 ร่วมกับการสำรวจข้อมูลภาคสนาม พบพื้นที่ประสบปัญหาการกีดเซาะอย่างชัดเจน ได้แก่ จังหวัดระนอง และจังหวัดตรัง ระยะกีดเซาะชายฝั่ง ตั้งแต่ 6 - 8 กิโลเมตร จังหวัดที่พบการกีดเซาะที่มีระยะทางไม่มากนัก ตั้งแต่ 4 กิโลเมตร ลงมา ได้แก่ จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ และจังหวัดสตูล มีรายละเอียดดังนี้

จังหวัดระนอง มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 5 อำเภอ 14 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 172.54 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกีดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกีดเซาะชายฝั่ง 158.99 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกีดเซาะชายฝั่ง

13.55 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 6.26 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 7.29 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 0.50 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะปานกลาง 6.79 กิโลเมตร

จังหวัดพังงา มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 6 อำเภอ 19 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 235.78 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกัดเซาะชายฝั่ง 219.55 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง 16.68 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 13.16 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 3.52 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 2.09 กิโลเมตร พื้นที่กีดเซาะปานกลาง 1.34 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะน้อย 0.09 กิโลเมตร

จังหวัดภูเก็ต มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ 15 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 202.83 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกัดเซาะชายฝั่ง 164.56 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง 38.27 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 36.80 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 1.47 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 0.31 กิโลเมตร พื้นที่กีดเซาะปานกลาง 0.10 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะน้อย 1.06 กิโลเมตร

จังหวัดกระบี่ มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 5 อำเภอ 16 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 203.79 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกัดเซาะชายฝั่ง 188.23 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง 15.56 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 13.40 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 2.16 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 1.41 กิโลเมตร พื้นที่กีดเซาะปานกลาง 0.64 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะน้อย 0.11 กิโลเมตร

จังหวัดตรัง มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอ 11 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 135.14 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกัดเซาะชายฝั่ง 121.23 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง 13.91 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 7.51 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 6.40 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 0.15 กิโลเมตร พื้นที่กีดเซาะปานกลาง 5.79 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะน้อย 0.46 กิโลเมตร

จังหวัดสตูล มีชายฝั่งทะเลครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอ 13 ตำบล มีระยะทางแนวชายฝั่ง 161.27 กิโลเมตร จากข้อมูลสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ปี 2566 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบพื้นที่ที่ไม่มีการกัดเซาะชายฝั่ง 136.76 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง 24.51 กิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีการแก้ไขแล้ว 22.86 กิโลเมตร และพื้นที่ที่ยังไม่มีการแก้ไข 1.65 กิโลเมตร แบ่งเป็น พื้นที่กีดเซาะรุนแรง 0.25 กิโลเมตร และพื้นที่กีดเซาะปานกลาง 1.40 กิโลเมตร

2.2.5.2 สาเหตุหลักของการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง

1) การเปลี่ยนแปลงชายฝั่งโดยกระบวนการตามธรรมชาติ

เกิดจากการกัดเซาะของคลื่นและลม วาตภัย อุทกภัย หรือจากกิจกรรมของสิ่งมีชีวิตในบริเวณนั้น โดยคลื่นเป็นตัวการสำคัญในการเปลี่ยนแปลงลักษณะของตะกอนและทรายชายฝั่ง

1.1) ลมพายุและมรสุม ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงแนวชายฝั่งตามธรรมชาติในรอบปี เช่น แนวชายฝั่งฝั่งตะวันออกมีปริมาตรทรายตามแนวชายฝั่งลดลงในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ แต่จะมีปริมาณมากขึ้นในช่วงมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และกรณีลมพายุขนาดใหญ่พัดเข้าสู่ชายฝั่งอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวชายฝั่งเช่นกัน การศึกษาการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งโดยใช้โครงสร้าง พบการก่อสร้างโครงสร้างที่ติดชายฝั่งแบบแข็ง คือ กำแพงกันคลื่น (Seawall) โครงสร้างเขื่อนหินทิ้ง (Revetment) และโครงสร้างอ่อนเพื่อแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่ง โดยการปักไม้ไผ่ชะลอคลื่นบริเวณปากแม่น้ำ ซึ่งโครงการต่าง ๆ ดำเนินการก่อสร้างโดยภาครัฐส่วนกลาง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.2) กระแสน้ำและภาวะน้ำขึ้น - น้ำลง ทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของตะกอนและมวลทรายบริเวณชายฝั่ง ซึ่งเป็นตัวการสำคัญของการกัดเซาะและการงอกของแผ่นดินในบางบริเวณ

1.3) ลักษณะทางกายภาพของชายฝั่งทะเล ลักษณะของชายฝั่งที่ต่างกันทำให้การกัดเซาะแต่ละบริเวณไม่เท่ากัน ในบริเวณอ่าวจะได้รับการกัดเซาะน้อยกว่าบริเวณทะเลเปิด เช่น บริเวณอ่าวไทยตอนล่างจะได้รับผลกระทบรุนแรงเมื่อเกิดพายุที่ก่อตัวในทะเลจีนใต้ คลื่นจะเคลื่อนมากระทบแนวชายฝั่งโดยตรงเนื่องจากเป็นทะเลเปิด และในพื้นที่ชายฝั่งที่ลาดชันน้อยจะเกิดการกัดเซาะน้อยกว่าบริเวณที่ชายฝั่งมีความลาดชันมาก

2) การเปลี่ยนแปลงชายฝั่งโดยกิจกรรมของมนุษย์

กิจกรรมของมนุษย์ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงของแนวชายฝั่งจากการมุ่งเน้นพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยใช้ทรัพยากรเป็นฐานการผลิต แต่กลับให้ความสำคัญในการรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรน้อยเกินไป ทำให้ทรัพยากรที่มีความสำคัญถูกทำลายและเสื่อมโทรมลงทุกขณะ กิจกรรมที่เร่งกระบวนการกัดเซาะชายฝั่งให้รุนแรงมากขึ้น ได้แก่

2.1) การพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเล เช่น การสร้างท่าเรือน้ำลึก ถนนเลียบชายฝั่ง และถมทะเลเพื่อสร้างสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ในเขตนิคมอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

2.2) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว เช่น สร้างโรงแรม ที่พัก เส้นทางคมนาคม เกิดการรุกล้ำเข้าไปแนวสันทรายชายฝั่ง ซึ่งเป็นปราการที่ป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งตามธรรมชาติ

2.3) การสร้างเขื่อน ฝายหรืออ่างเก็บน้ำต้นน้ำ โครงสร้างเหล่านี้มีผลให้ตะกอนที่ไหลตามแม่น้ำมาสะสมบริเวณปากแม่น้ำมีปริมาณลดลง ขาดตะกอนที่จะเติมทดแทนส่วนตะกอนเก่าที่ถูกพัดพาไปบริเวณอื่นโดยกระแสน้ำ ทำให้เกิดการกัดเซาะแนวชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง เช่น ชายฝั่งทะเลบางขุนเทียน เป็นต้น

2.4) การบุกรุกทำลายพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ป่าชายเลนมีความสำคัญหลายประการ ประการหนึ่งคือ ช่วยดักและตกตะกอนโคลนทำให้เกิดดินงอกตามแนวชายฝั่ง และเป็นกำแพงป้องกันกระแสน้ำและลมป้องกันการพังทลายของแนวชายฝั่งด้วย

2.5) การสูบน้ำบาดาล ทำให้เกิดการทรุดตัวของแผ่นดิน และจะมีส่วนให้การกัดเซาะชายฝั่งเกิดความรุนแรงมากขึ้น เช่น การกัดเซาะในพื้นที่อ่าวไทยตอนบน จากปัญหาการทรุดตัวเนื่องจากการสูบน้ำบาดาลเกินศักยภาพในพื้นที่กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ

2.6) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศชายฝั่งและปะการัง สภาพอากาศแปรปรวน โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล จะส่งผลกระทบต่อชายฝั่งทะเลทั่วประเทศและอาจก่อให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอีกด้วย

2.2.5.3 แนวทางและรูปแบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินชายฝั่งในอนาคตที่สะท้อนถึงความสำคัญทางเศรษฐกิจ และสังคม สถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งในปัจจุบัน แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งในอนาคต ผลกระทบของโครงสร้างทางวิศวกรรมชายฝั่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน สภาพปัญหา และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2561 เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนงาน / โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง และแนวคิดในการกำหนดแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งรายระบบหาด ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เพื่อไม่ให้กิจกรรมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง หรือการดำเนินกิจกรรมใด ๆ และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งจนสูญเสียคุณค่าหรือคุณประโยชน์จากชายฝั่งที่มีอยู่เดิมไป โดยใช้แนวทางการจัดการชายฝั่ง 4 ประเภท ดังนี้

1) การปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติ (Coastal equilibrium by nature processes) คือ แนวทางการคงไว้ซึ่งกระบวนการชายฝั่งตามธรรมชาติ หรือการปล่อยให้ชายฝั่งที่มีการกัดเซาะได้ปรับสมดุลด้วยตนเอง โดยสถานภาพของชายฝั่งมีอัตราการกัดเซาะน้อยหรือไม่มีการกัดเซาะทั้งในปัจจุบันและอนาคต การใช้ประโยชน์ที่ดินมีลักษณะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมหรือพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีความหนาแน่นน้อยหรือพื้นที่อนุรักษ์เป็นส่วนใหญ่ มีองค์ประกอบของชายฝั่งเหมาะสม เช่น สันทราย ร่องน้ำหลังสันทราย ฯลฯ รูปแบบในการปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติ เช่น การไม่ดำเนินการใด ๆ เพื่อปล่อยให้ชายฝั่งที่เกิดการกัดเซาะได้มีการปรับเข้าสู่สมดุลตามธรรมชาติ การกำหนดพื้นที่ถอยร่น การปลูกป่า การถ่ายเททราย เป็นต้น

2) การฟื้นฟูเสถียรภาพชายฝั่ง (Coastal rehabilitation) คือ แนวทางการฟื้นฟูกระบวนการชายฝั่งซึ่งถูกรบกวน ทำให้ตะกอนทรายถูกกัดขวางและเกิดการกัดเซาะ โดยสถานภาพชายฝั่งจะมีอัตราการกัดเซาะน้อยหรือปานกลางทั้งในปัจจุบันและอนาคต การใช้ประโยชน์ที่ดินมีลักษณะเป็นพื้นที่เมือง พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวที่มีความหนาแน่นปานกลางเป็นส่วนใหญ่ หรือพื้นที่อ่าวและชายฝั่ง สมดุลที่มีแนวโน้มเปลี่ยนไปสู่ความไม่สมดุล หรือพื้นที่ปัจจุบันมีการใช้องค์ประกอบของชายฝั่งที่อาจก่อให้เกิด การกัดเซาะ เช่น การสร้างถนนบนสันทราย เป็นต้น รูปแบบในการฟื้นฟูเสถียรภาพชายฝั่ง เช่น การปลูกป่าชายเลน ป่าชายหาด เพื่อสร้างเสถียรภาพให้กับชายฝั่ง การฟื้นฟูชายหาดด้วยการเติมทรายชายหาด เพื่อให้สามารถกระจายแรงคลื่นและลดความเสี่ยงต่อ การกัดเซาะชายฝั่งรวมทั้งการปักเสาดักตะกอนเพื่อฟื้นฟูป่าชายเลน เป็นต้น

3) การป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง (Coastal erosion protection) คือ แนวทางสำหรับป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อป้องกันไม่ให้แนวชายฝั่งที่ถูกกัดเซาะเข้ามาในแผ่นดินมากกว่าปัจจุบัน ทำให้สามารถคงแนวชายฝั่งในปัจจุบันเอาไว้ได้ โดยใช้รูปแบบที่สอดคล้องกับธรรมชาติหรือโครงสร้างทางวิศวกรรม สถานภาพชายฝั่งจะมีอัตราการกัดเซาะปานกลางถึงรุนแรง การใช้ประโยชน์ที่ดินจะมีลักษณะเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นสูง เช่น พื้นที่ชุมชนเมืองหรือพื้นที่ท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ พื้นที่อ่าวและชายฝั่งที่ขาดความสมดุล ปัญหาการกัดเซาะเกิดจากปัจจัยภายในกลุ่มหาดเดียวกันเป็นหลัก (มีการขัดขวางการเคลื่อนตัวของมวลทรายเข้าและออกจากระบบ) และเกิดจากปัจจัย

ด้านธรณีสัณฐานและ/หรือมนุษย์ ซึ่งกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบในการป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง เช่น เชือกกันคลื่นนอกชายฝั่ง รอดักทราย เชือกป้องกันตลิ่งริมทะเล กำแพงป้องกันคลื่นริมชายหาด เป็นต้น

4) การแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง (Coastal erosion solution) คือ แนวทางแก้ไขปัญหาการกัดเซาะที่เกิดจากการกัดเซาะบริเวณการชายฝั่ง โดยสถานภาพชายฝั่งที่เป็นพื้นที่ที่มีอัตราการกัดเซาะรุนแรงและในอนาคตยังคงเสี่ยงต่อการกัดเซาะสูง การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยว พื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่อุตสาหกรรมที่มีความหนาแน่นสูงและมีความสำคัญ พื้นที่อ่าว และชายฝั่งขาดความสมดุล นอกจากนี้ปัญหาการกัดเซาะเกิดจากปัจจัยภายนอกกลุ่มหาดเป็นหลัก และอาจเกิดจากปัจจัยการกระทำมนุษย์ส่งกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง เช่น การรื้อถอนโครงสร้างหรือปรับปรุงรูปแบบสิ่งก่อสร้างที่ขวางการเคลื่อนที่ของตะกอนชายฝั่ง การปลูกป่า และการถ่ายเททราย เป็นต้น

2.2.5.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบให้เกิดความสูญเสียทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้นการจัดการปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลที่ผ่านมา จึงมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมกันดำเนินการทั้งในบทบาทของผู้ปฏิบัติที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง และหน่วยงานที่มีบทบาทกำกับและสนับสนุนในการจัดทำแผน ข้อมูล และองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหา การกัดเซาะชายฝั่ง ดังนี้

- กรมเจ้าท่า
- กรมโยธาธิการและผังเมือง
- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- กรมทรัพยากรธรณี
- หน่วยงานจังหวัด
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- หน่วยงานอื่น ๆ
- ภาคเอกชนและประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบ

2.2.6 การทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อโครงการในขั้นตอนการศึกษาระยะต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการได้คล่องตามวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรวมถึงการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

2.2.6.1 กฎหมายเกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดิน และการใช้ประโยชน์ในที่ดิน

- 1) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- 2) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
- 3) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

- 4) พระราชบัญญัติการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518
- 5) พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2562 และกฎกระทรวงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2563
- 6) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- 7) ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2543 และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการถอนสภาพนั้น การจัดขึ้นทะเบียนและการจัดหาผลประโยชน์ในที่ดินของรัฐตามประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2550
- 8) พระราชบัญญัติลักษณะปกครองพื้นที่ พ.ศ. 2457 และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดูแลรักษาและคุ้มครองป้องกันที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน พ.ศ. 2553

2.2.6.2 กฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ

- 1) พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 และระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ว่าด้วยการอนุญาตให้กระทำการในอุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ ตามมาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 27 วรรคสาม และมาตรา 34 แห่ง พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2564
- 2) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 และระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ว่าด้วยการอนุญาตให้กระทำการในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามมาตรา 53 วรรคสาม มาตรา 54 วรรคสอง มาตรา 55 วรรคสาม มาตรา 67 วรรคสอง และมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2565
- 3) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงานหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2565
- 4) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558
- 5) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535
- 6) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภอกระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอยายเมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา พ.ศ. 2559 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- 7) ร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภอกระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอยายเมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา
- 8) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2560

9) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2559

10) ร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

ทั้งนี้ได้ทำการสรุปการขออนุญาตสร้างถนนหรือทางผ่านพื้นที่โครงการจากกฎหมายเกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดินและการใช้ประโยชน์ในที่ดินและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการข้างต้น ดังแสดงในตารางที่ 2.2 - 23 ดังนี้

ตารางที่ 2.2 - 23 ข้อจำกัดและแนวทางการดำเนินการในการสร้างถนนหรือทางผ่านพื้นที่ของโครงการ

กลุ่ม	พื้นที่ของโครงการ	แนวทางการดำเนินการ
1. สร้างถนนหรือทางได้ด้วยการขอเพิกถอนพื้นที่บางส่วน หรือการเวนคืนที่ดิน	(1) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ (2) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า (3) พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า (4) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ (5) ที่เอกชน	(1) ขอเพิกถอนพื้นที่บางส่วนด้วยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา (สำหรับเขตอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า) หรือออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำหรับเขตห้ามล่าสัตว์ป่า) หรือ เวนคืนที่ดิน ด้วยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา (สำหรับที่ดินของเอกชน) หรือ (2) พิจารณาหลีกเลี่ยงแนวเส้นทางดังกล่าว
2. สร้างถนนหรือทางได้ด้วยการขออนุญาตต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	(1) พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (2) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 (3) พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม (ป่าชายเลนและป่าสงวน) (4) พื้นที่ป่าชายเลนทุกประเภท (5) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ (6) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (7) พื้นที่ป่าไม้ (8) พื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (9) พื้นที่เขตทะเล แม่น้ำ ลำคลอง (กรณีปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ) (10) ที่ราชพัสดุ (11) ที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกันที่มีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (12) ที่ชายหาด (13) ที่ดินเขตทางหลวง	(1) ขออนุญาตต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือ (2) ในกรณีที่กระบวนการขออนุญาตมีขั้นตอนที่ซับซ้อนและใช้เวลานาน อาจพิจารณาหลีกเลี่ยงแนวเส้นทางดังกล่าว

ตารางที่ 2.2 - 23 ข้อจำกัดและแนวทางการดำเนินการในการสร้างถนนหรือทางผ่านพื้นที่ของโครงการ (ต่อ)

กลุ่ม	พื้นที่ของโครงการ	แนวทางการดำเนินการ
3. ต้องพิจารณาพื้นที่ก่อนการสร้างถนนหรือทาง	พื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง เฉพาะพื้นที่แก่งกลาง และพื้นที่กันชน	พิจารณาสร้างถนนหรือทางในบริเวณ พื้นที่รอบนอก
	พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายาก	พิสูจน์ว่าการสร้างถนนผ่านพื้นที่ดังกล่าวไม่เป็นอันตรายต่อสัตว์หรือรังของสัตว์ทะเลหายาก

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2.3 งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ

การทบทวนผลการศึกษาและผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ และเป็นกรณีศึกษาที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ได้นำเสนอรายละเอียดไปแล้วในรายงานฉบับก่อนหน้านี้ โดยจะนำเสนอสาระสำคัญโดยสรุป ดังต่อไปนี้

2.3.1 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในประเทศ

เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในประเทศที่สำคัญ ได้แก่

- 1) ถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก “เฉลิมบูรพาชลทิต”
- 2) โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) กรมทางหลวงชนบท
- 3) สะพานชลมารควิถี

2.3.2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ

ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก และเป็นต้นแบบของถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลให้กับเมืองต่าง ๆ ในหลายประเทศทั่วโลก ได้แก่ French Riviera และ Italy Riviera โดยริเวียรา (Riviera) หมายถึง เมืองตามแนวชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งครอบคลุมทั้งสองประเทศคือ อิตาลี และฝรั่งเศส ด้วยเหตุนี้ ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล หรือ Riviera Road จึงหมายถึง บริเวณพื้นที่ชายฝั่งที่มีสภาพอากาศและพืชพันธุ์แบบเขตร้อนซึ่งเป็นที่นิยมสำหรับการท่องเที่ยว เนื่องจากมีความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นชายหาด วัฒนธรรม ตัวเมือง กิจกรรมในท้องถิ่น และอาหารที่โดดเด่นของพื้นที่นั้น ๆ ตลอดจน มีที่พัก โรงแรม หรือรีสอร์ทที่ทันสมัยและเป็นที่นิยม โดยถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลริเวียรา (Riviera Road) ก็คือ ถนนที่มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะดังกล่าวนั่นเอง เส้นทางริเวียราเป็นต้นแบบเส้นทางท่องเที่ยวเมืองริมทะเลลำดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งปัจจุบันประสบความสำเร็จ และยังเป็นต้นแบบของการจัดการธุรกิจท่องเที่ยว การจัดเส้นทาง และการจัดการการใช้พื้นที่ ของเมืองติดทะเลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

นอกจากถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่เป็นต้นแบบดังกล่าวแล้ว ในรัฐวิกตอเรีย ประเทศเครือรัฐออสเตรเลีย ยังมีถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอีกเส้นทางหนึ่งที่น่าสนใจ และเป็นเส้นทางที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวแบบ Road Trip เช่นเดียวกัน ซึ่งได้แก่ Great Ocean Road และ Oregon Coast Highway

บทที่ 3

การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

บทที่ 3 การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร ประกอบด้วยการดำเนินงาน 6 หัวข้อ ได้แก่

3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงข่ายคมนาคมพร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ

3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

3.2.1 การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Volume Survey)

3.2.2 การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination Survey : OD)

3.2.3 การสำรวจความเร็วเฉพาะจุด (Spot Speed Survey : SS)

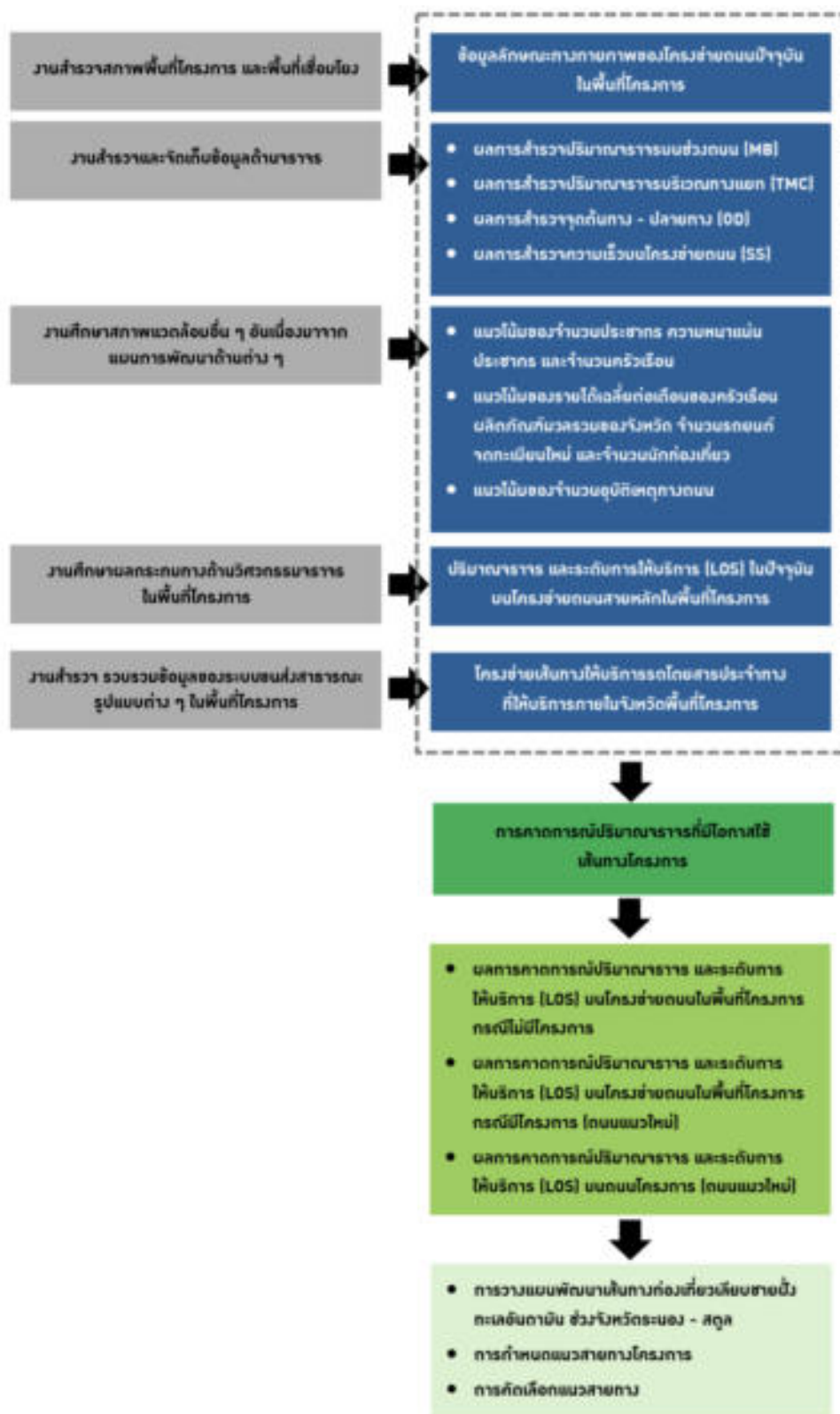
3.3 งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ

3.4 งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ

3.5 งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

3.6 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ

โดยสามารถแสดงความเชื่อมโยงของการดำเนินงานทั้ง 6 หัวข้อ และการดำเนินการของโครงการดังแสดงในรูปที่ 3 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3 - 1 ความเชื่อมโยงของการศึกษาด้านการขนส่งและจราจรและการดำเนินการของโครงการ

3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษารวมถึงโครงข่ายคมนาคมพร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ

3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง

การดำเนินการส่วนนี้ ได้นำเอาภาพถ่ายทางอากาศที่มีความละเอียดสูง สามารถมองเห็นลักษณะภูมิประเทศทั้งภูมิประเทศบนพื้นผิวโลก เช่น ที่ราบ ที่ราบสูง เนินเขา และภูเขา เป็นต้น และลักษณะภูมิประเทศระดับรอง เช่น อ่าว เกาะ แหล่ม แม่น้ำ และลำธาร เป็นต้น อีกทั้งยังเห็นถึงลักษณะทางกายภาพต่าง ๆ เช่น ถนน และสิ่งปลูกสร้าง เป็นต้น ได้อย่างชัดเจน มาใช้ในการสำรวจสภาพโครงข่าย และพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการแล้ว ดังแสดงในรูปที่ 3.1 - 1 และรูปที่ 3.1 - 2 เพื่อนำมาเป็นแผนที่ฐาน (Base Map) ในการศึกษาทางด้านต่าง ๆ ของโครงการ ใช้ในการสำรวจสภาพกายภาพในเบื้องต้น และยังสามารถนำมาใช้ในการวางแผนเส้นทางด้วย



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1 - 1 ภาพถ่ายทางอากาศครอบคลุมพื้นที่โครงการ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1 - 2 ภาพถ่ายทางอากาศความละเอียดสูง

นอกจากนี้ ได้ลงสำรวจสภาพกายภาพบนถนนของพื้นที่ศึกษา 6 จังหวัด จำนวน 73 จุด ซึ่งครอบคลุมทั้งถนนที่อยู่ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยได้ดำเนินการสำรวจความกว้างของผิวจราจร ความกว้างไหล่ทาง รวมถึงความกว้างของเขตทาง จำนวนช่องจราจร ชนิดของผิวทาง และชื่อเส้นทาง จากการสำรวจ พบว่า ถนนเดิมบริเวณพื้นที่โครงการ อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยที่ทางหลวง และทางหลวงชนบทที่อยู่ในกำกับดูแลของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทนั้นมีผิวทางเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) มีความกว้างของเขตทางเพียงพอต่อการขยายผิวจราจรและไหล่ทาง โดยมีความกว้างของผิวทางเท่ากับ 7 เมตร และมีไหล่ทางข้างละ 0.5 - 1.5 เมตร ในขณะที่ถนนที่อยู่ในกำกับดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนใหญ่มีผิวทางเป็นทั้งแอสฟัลต์ติกคอนกรีตและคอนกรีต เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ไม่มีไหล่ทาง มีเพียงบางจุดสำรวจเท่านั้น ที่มีไหล่ทางข้างละ 1 เมตร

ตารางที่ 3.1 - 1 ตัวอย่างผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด

ลำดับที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
1	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	ระนอง กรมทางหลวง ทล.4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร 50 เมตร ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่พักอาศัย	
2	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	พังงา องค์การบริหารส่วนตำบลคุระ ซอยอ่าวเคย แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง 15 เมตร สองข้างทางเป็นที่พักอาศัย และสวนยาง	
3	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	ภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว ซอยไม้ขาว 8 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.20 เมตร ไม่มีไหล่ทาง 8 - 10 เมตร ถนนสภาพดี สองข้างทางเป็นที่โล่ง	

ตารางที่ 3.1 - 1 ตัวอย่างผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ลำดับที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
4	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	กระบี่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ กบ.1002 (บางทราย - บ้านลานหมู่6) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.20 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.40 เมตร 25 เมตร ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
5	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	ตรัง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ตง.ถ.1 - 003 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร 22 เมตร ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นป่าโกงกาง	
6	จังหวัด เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องจราจร ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม	สตูล กรมทางหลวงชนบท สต.3037 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร 18 เมตร ถนนสภาพดี สองข้างทางเป็นที่โล่ง และที่อยู่อาศัย	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานส่วนนี้เริ่มจากการรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรจากกรมทางหลวงซึ่งได้สำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินเป็นประจำทุกปี พร้อมจัดทำรายงานสถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic หรือ AADT) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนสำรวจข้อมูลการจราจรและการเดินทาง รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลดังกล่าวจะแสดงบนแต่ละช่วงควบคุมประกอบด้วย หมายเลขทางหลวง (Route No.) และช่วงควบคุม (Control Section) โดยทางหลวงสายหนึ่งประกอบด้วยหลายช่วงควบคุม ซึ่งแต่ละช่วงควบคุมจะมีการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ จำนวนยานพาหนะแยกตามประเภท สัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ และปริมาณจราจร เป็นต้น และเนื่องจากโครงการศึกษานี้ เริ่มต้นโครงการในปี พ.ศ. 2566 ข้อมูลจราจรที่ใช้ในการวางแผนสำรวจข้อมูลและใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับวิเคราะห์จำนวนตัวอย่างสำหรับสำรวจข้อมูลจราจร รวมถึงวิเคราะห์แบบจำลองคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ จึงได้ใช้ข้อมูลปริมาณจราจรที่เป็นข้อมูลสถิติภูมิปีล่าสุดในขณะนั้นในการวางแผนและวิเคราะห์ดังกล่าว โดยข้อมูลปริมาณจราจรที่เป็นข้อมูลสถิติภูมิปีจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ประกอบไปด้วย ข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของปี พ.ศ. 2566 รายจังหวัดในพื้นที่ศึกษา และแผนที่แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 บริเวณพื้นที่ภาคใต้ ดังแสดงในรูปที่ 3.2 - 1 ซึ่งข้อมูลปริมาณการเดินทางสามารถนำมาประกอบการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต โดยทำการปรับเทียบกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในแบบจำลองในปีอนาคต



ที่มา : รายงานปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 2566, สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2 - 1 ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงในพื้นที่โครงการปี พ.ศ. 2566

3.2.1 การสำรวจข้อมูลจราจร

การสำรวจข้อมูลจราจรและขนส่งของโครงการในพื้นที่ศึกษาโครงการ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล สามารถสรุปประเภทการสำรวจข้อมูล วันและช่วงเวลา ที่ทำการสำรวจ เทคนิคที่ใช้ในการสำรวจ และจำนวนจุดสำรวจ ดังแสดงในตารางที่ 3.2 - 1

ตารางที่ 3.2 - 1 การสำรวจข้อมูลจราจรและขนส่งของโครงการ

ประเภทการสำรวจ	วันและช่วงเวลาทำการสำรวจ	จำนวนจุดสำรวจ	เทคนิคสำรวจ
1. การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Volume Survey)			
1.1 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid - Block Count : MB)	ครั้งที่ 1 : วันเสาร์ที่ 25 - วันอาทิตย์ที่ 26 พ.ย. 2566 ครั้งที่ 2 : วันเสาร์ที่ 9 - วันอาทิตย์ที่ 10 ธ.ค. 2566 เพิ่มเติม : วันเสาร์ที่ 23 มี.ค. 2567 12 ชม. (06.00 - 18.00 น.) 24 ชม. (เสาร์ 06.00 - อาทิตย์ 06.00 น.)	ชุมพร 12 ชม. 2 จุด ระนอง 24 ชม. 1 จุด สุราษฎร์ธานี 12 ชม. 1 จุด พังงา 24 ชม. 2 จุด ภูเก็ต 12 ชม. 3 จุด กระบี่ 24 ชม. 1 จุด และ 12 ชม. 2 จุด ตรัง 24 ชม. 1 จุด และ 12 ชม. 4 จุด สตูล 24 ชม. 1 จุด และ 12 ชม. 2 จุด	กล้องวิดีโอ บันทึกภาพ ต่อเนื่อง
1.2 การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count : TMC)	ครั้งที่ 1 : วันเสาร์ที่ 25 พ.ย. 2566 ครั้งที่ 2 : วันเสาร์ที่ 9 ธ.ค. 2566 12 ชม. (06.00 - 18.00 น.)	กระบี่ 3 จุด ตรัง 1 จุด	กล้องวิดีโอ บันทึกภาพ ต่อเนื่อง
2. การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination Survey : OD)			
	วันเสาร์ที่ 9 ธ.ค. 2566 12 ชม. (06.00 - 18.00 น.)	ชุมพร 1 จุด สุราษฎร์ธานี 1 จุด พังงา 1 จุด ภูเก็ต 2 จุด กระบี่ 2 จุด ตรัง 3 จุด สตูล 2 จุด	การสัมภาษณ์ ริมทาง (Roadside Interview Technique)
3. การสำรวจความเร็วเฉพาะจุด (Spot Speed Survey : SS)			
	วันเสาร์ที่ 9 ธ.ค. 2566 12 ชม. (06.00 - 18.00 น.)	ชุมพร 1 จุด ระนอง 1 จุด พังงา 2 จุด ภูเก็ต 2 จุด กระบี่ 3 จุด ตรัง 3 จุด สตูล 2 จุด	การจับเวลารถวิ่ง (Running Time Recording)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3.2.2 ผลการสำรวจข้อมูลจราจร

ผลการสำรวจข้อมูลจราจร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)

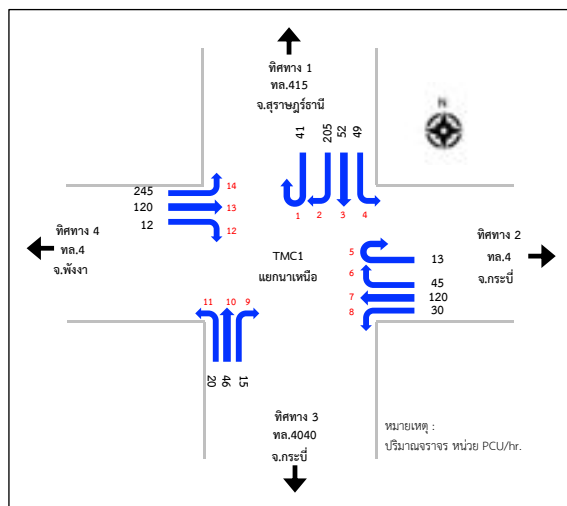
ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน เมื่อนำข้อมูลมาทำการประมวลผลเบื้องต้น พบข้อเท็จจริงจากโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ดังนี้

- ปริมาณจราจรสูงสุด เกิดขึ้นที่จุดสำรวจ MB6 เส้นทาง ทล.402 (พังงา - ภูเก็ต และภูเก็ต - พังงา) จังหวัดภูเก็ต มีค่าเท่ากับ 2,128 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 2,458 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 2
- ปริมาณจราจรต่ำสุด เกิดขึ้นที่จุดสำรวจ MB2 และ MB16 โดยจุดสำรวจ MB2 เส้นทาง ทล.4 (ระนอง - ชุมพร และชุมพร - ระนอง) จังหวัดระนอง ปริมาณจราจรเท่ากับ 218 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 286 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 2 และ จุดสำรวจ MB16 เส้นทาง ทล.416 (ตรัง - สตูล และสตูล - ตรัง) จังหวัดตรัง ปริมาณจราจรเท่ากับ 266 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 263 PCU/hr ในการสำรวจครั้งที่ 2
- เมื่อพิจารณาปริมาณจราจรในภาพรวมบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด จากจุดสำรวจ MB ทั้ง 20 จุด พบว่า รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงสุดในกระแสจราจร โดยมีสัดส่วนอยู่ในช่วงร้อยละ 40 - 70 ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดในกระแสจราจร ยานพาหนะที่มีสัดส่วนรองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ยกเว้นจุดสำรวจ MB8 ซึ่งเป็นจุดสำรวจที่อยู่บนถนน ทล.4030 จังหวัดภูเก็ต ทิศทาง หาดราไวย์ - กลาง และกลาง - หาดราไวย์ ที่มีสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคล น้อยกว่ารถจักรยานยนต์ โดยสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการสำรวจครั้งที่ 1 เท่ากับ ร้อยละ 45.54 และร้อยละ 47.41 ตามลำดับ และสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการสำรวจครั้งที่ 2 เท่ากับ ร้อยละ 45.29 และร้อยละ 47.21 ตามลำดับ
- เมื่อพิจารณาสัดส่วนของยานพาหนะประเภทรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย รถโดยสารขนาดเล็ก รถโดยสารขนาดกลาง และรถโดยสารขนาดใหญ่ พบว่า ที่จุดสำรวจ MB8 ถนน ทล.4030 จังหวัดภูเก็ต เป็นจุดที่มีสัดส่วนของรถโดยสารในกระแสจราจรสูงสุด โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 1.79 และร้อยละ 1.57 ในการสำรวจครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ตามลำดับ
- เมื่อพิจารณาสัดส่วนของยานพาหนะประเภทขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบด้วย รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา) และ รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา) พบว่า ที่จุดสำรวจ MB5 ถนน ทล.4 จังหวัดพังงา ทิศทาง กระบี่ - พังงา และพังงา - กระบี่ เป็นจุดที่มีสัดส่วนของรถขนส่งสินค้าในกระแสจราจรสูงสุด โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 20.48 และร้อยละ 22.01 ในการสำรวจครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ตามลำดับ

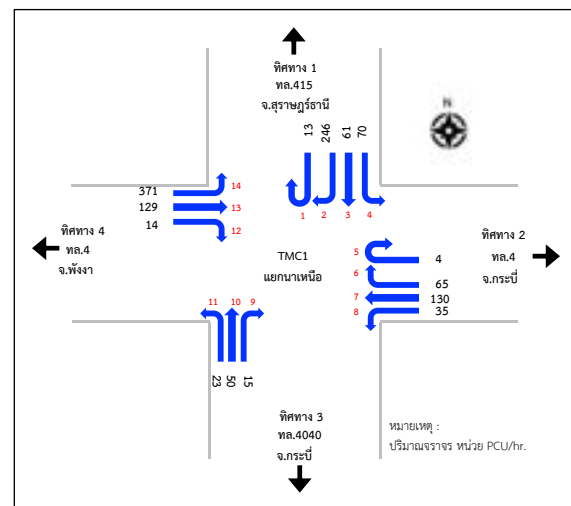
● เมื่อพิจารณาการกระจายตัวของยานพาหนะแต่ละประเภทรายชั่วโมง ในช่วงเวลาที่ทำการสำรวจข้อมูลในหน่วย PCU/hr พบว่า ตามจุดสำรวจ MB ในภาพรวม มีการกระจายตัวเป็นปกติ อย่างไรก็ตาม พบว่า ที่จุดสำรวจ MB1 (จังหวัดชุมพร ถนน ทล.4 ทิศทาง ชุมพร - ระนอง และระนอง - ชุมพร) MB3 (จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถนน ทล.401 ทิศทาง สุราษฎร์ธานี - พังงา และพังงา - สุราษฎร์ธานี) MB6 (จังหวัดภูเก็ต ถนน ทล.402 ทิศทาง พังงา - ภูเก็ต และ ภูเก็ต - พังงา) และ MB8 (จังหวัดภูเก็ต ถนน ทล.4030 ทิศทาง หาดราไวย์ - กลาง และกลาง - หาดราไวย์) เป็นจุดที่พบความแตกต่างของปริมาณจราจรในการสำรวจ ครั้งที่ 1 มากกว่าปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 2 ค่อนข้างสูง ขณะที่จุดสำรวจ MB2 (จังหวัดระนอง ถนน ทล.4 ทิศทาง ระนอง - ชุมพร และชุมพร - ระนอง) พบความแตกต่างของปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 1 น้อยกว่าปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 2 ค่อนข้างสูง ทั้งนี้ อาจเนื่องจากมีเทศกาลหรือกิจกรรมท้องถิ่นในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรของจุดที่มีการสำรวจ 24 ชั่วโมง ทั้ง 2 ครั้ง พบว่า การกระจายตัวของยานพาหนะมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน

2) ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก จำแนกตามทิศทางการสัญจรผ่านทางแยก TMC1 ถึง TMC4 ดังแสดงในรูปที่ 3.2 - 2 ถึง รูปที่ 3.2 - 5



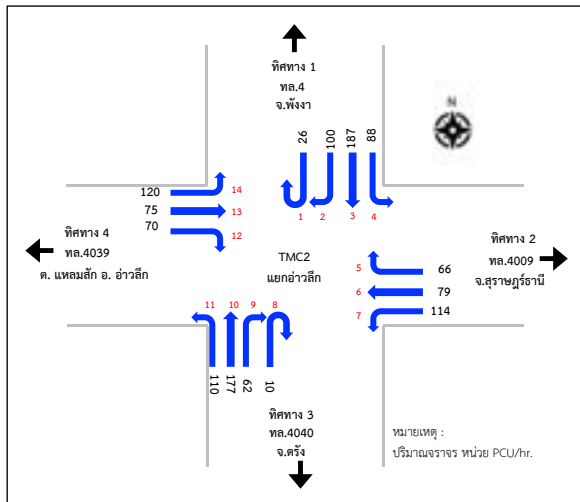
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)



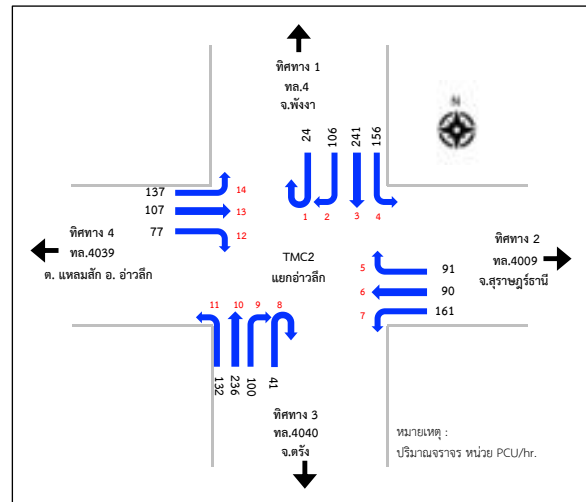
การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.2 - 2 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC1 ในการสำรวจ
ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2



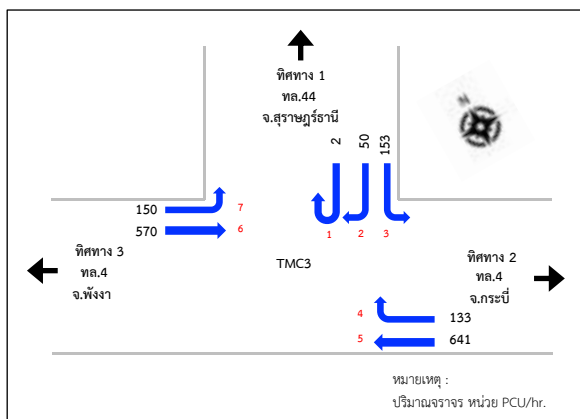
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)



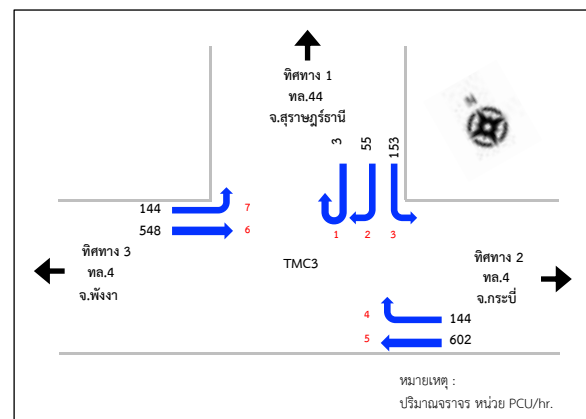
การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.2 - 3 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2



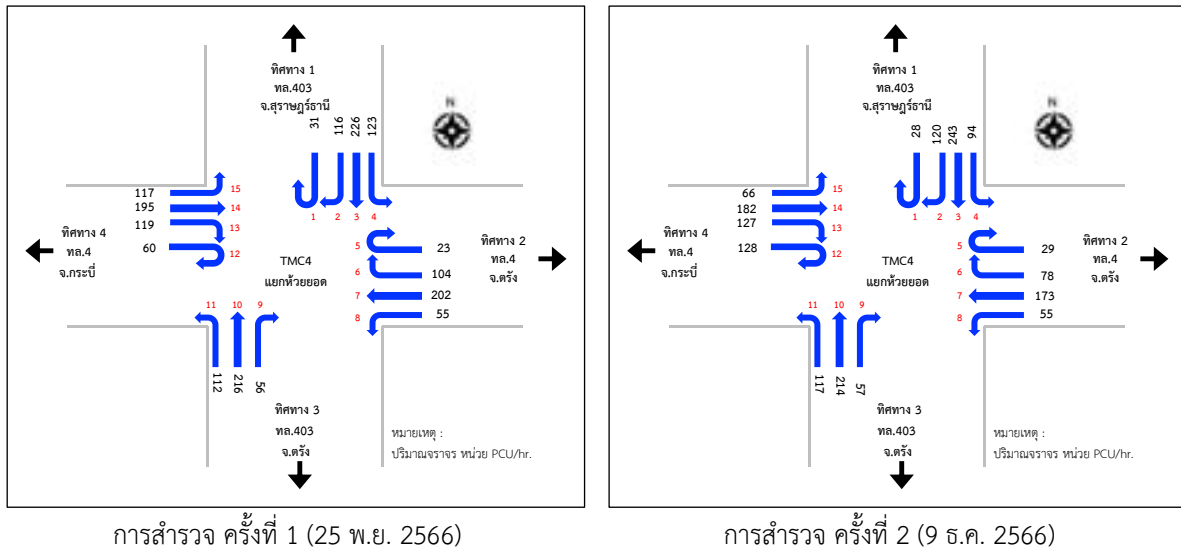
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)



การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.2 - 4 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.2 - 5 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC4 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2

3) ผลการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination Survey : OD)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง และข้อมูลการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางของผู้สัญจร

3.1.1) ภาพรวมการเดินทางของผู้สัญจร

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทาง ได้จำนวนตัวอย่างที่เป็นผู้สัญจรทั้งสิ้น 1,739 ตัวอย่าง โดยมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมการเดินทางของผู้สัญจรจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง ดังแสดงในตารางที่ 3.2 - 2 ผลการวิเคราะห์ พบว่า กลุ่มผู้สัญจร ร้อยละ 46.98 ใช้เส้นทางในจุดที่ทำการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทาง บนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา 1 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมาเป็นกลุ่มที่ใช้เส้นทางดังกล่าวทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 36.00 และ 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 17.02 โดยมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อไปทำงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.59 รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว / พักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 26.05 การเดินทางเพื่อกิจกรรมส่วนตัวอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 18.06 เพื่อซื้อของ คิดเป็นร้อยละ 10.06 และไปเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 2.24 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางอยู่ในกลุ่มรถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน) โดยผู้สัญจรใช้รถเก๋งในการเดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.29 รองลงมา ได้แก่ รถกระบะ 2 ประตู คิดเป็นร้อยละ 20.59 รถเอนกประสงค์ คิดเป็นร้อยละ 18.46 และรถกระบะ 4 ประตู คิดเป็นร้อยละ 17.14 สำหรับยานพาหนะในกลุ่มรถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน) การเดินทางโดยรถตู้ มีสัดส่วนร้อยละ 5.12 และการเดินทางโดยรถตู้ไม่เกิน 10 ที่นั่ง มีสัดส่วนร้อยละ 2.42 สำหรับแนวคิดในการเลือกใช้ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ผู้สัญจรส่วนใหญ่มีแนวคิดที่จะเลือกใช้ถนนดังกล่าว คิดเป็นร้อยละ 97.47 ขณะที่ไม่มีเพียงร้อยละ 2.53 ที่ไม่เลือกใช้

ตารางที่ 3.2 - 2 ภาพรวมการเดินทางของผู้สัญจรจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง

จำนวนข้อมูล = 1,739 ตัวอย่าง		จำนวน	ร้อยละ
ความถี่ในการใช้เส้นทาง	ทุกวัน	626	36.00
	2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์	296	17.02
	1 ครั้งต่อสัปดาห์	817	46.98
วัตถุประสงค์การเดินทาง	ทำงาน	758	43.59
	ท่องเที่ยว/พักผ่อน	453	26.05
	อื่น ๆ อาทิ ร่วมกิจกรรมทางสังคม ชุมชน	314	18.06
	ซื้อของ / ซื้อปิ้ง	175	10.06
	เรียนหนังสือ	39	2.24
ประเภทรถ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)		
	รถเก๋ง	631	36.29
	รถกระบะ 2 ประตู	358	20.59
	รถอเนกประสงค์	321	18.46
	รถกระบะ 4 ประตู	298	17.14
	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)		
	รถตู้	89	5.12
	รถตู้ไม่เกิน 10 ที่นั่ง	42	2.42
ในอนาคต ถ้ามีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเล จะเลือกใช้หรือไม่	เลือกใช้	1,695	97.47
	ไม่เลือกใช้	44	2.53

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

3.1.2) ปริมาณการเดินทางของผู้สัญจร

ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของผู้สัญจรในหน่วย คัน - เทียบต่อวัน แสดงในตารางที่ 3.2 - 3 จากตารางดังกล่าว เมื่อพิจารณาเฉพาะปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ พบว่า

- จังหวัดภูเก็ต เป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 10,201 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางน้อยที่สุด (ปริมาณการเดินทาง 1,855 คัน - เทียบต่อวัน) เมื่อพิจารณาการดึงดูดการเดินทาง จังหวัดภูเก็ต เป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 10,004 คัน - เทียบต่อวัน) โดยถ้าพิจารณาการเดินทางระหว่างภูมิภาคและพื้นที่โดยรอบในภูมิภาคเดียวกัน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง เป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางมายังจังหวัดภูเก็ตมากที่สุด (ปริมาณการเดินทาง 550 คน - เทียบต่อวัน และ 3,051 คน - เทียบต่อวัน ตามลำดับ) และจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่มีปริมาณการเดินทางมายังจังหวัดภูเก็ตมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดพังงา (ปริมาณการเดินทาง 2,582 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางน้อยที่สุด (ปริมาณการเดินทาง 3,434 คัน - เทียบต่อวัน)

- เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางของผู้สัญจรระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 7,215 คัน - เทียบต่อวัน) โดยพื้นที่ปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางจากผู้สัญจรจากจังหวัดภูเก็ตสูงสุด ได้แก่ จังหวัดพังงา (ปริมาณการเดินทาง 3,302 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนองเป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางไปยังกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 244 คัน - เทียบต่อวัน) เมื่อพิจารณาการดึงดูดการเดินทางเฉพาะการเดินทางของผู้สัญจรระหว่างกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 6,679 คัน - เทียบต่อวัน) โดยพื้นที่ต้นทางหลักของผู้สัญจรที่เดินทางมายังจังหวัดกระบี่ ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต (ปริมาณการเดินทาง 2,701 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนองเป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางจากกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 935 คัน - เทียบต่อวัน)

- เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางของผู้สัญจรภายในจังหวัดของกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดตรังเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางของผู้สัญจรภายในพื้นที่สูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 18,179 คัน - เทียบต่อวัน) และจังหวัดระนองเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางของผู้สัญจรภายในพื้นที่ต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 134 คัน - เทียบต่อวัน)

- เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางของผู้สัญจรระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ กับกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นพื้นที่ต้นทางของการเดินทางมายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 670 คัน - เทียบต่อวัน) โดยมีจุดปลายทางหลักที่จังหวัดภูเก็ต (ปริมาณการเดินทาง 550 คัน - เทียบต่อวัน) และภาคตะวันออก เป็นพื้นที่ที่ไม่มีต้นทางของการเดินทางมายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษา (ปริมาณการเดินทาง 0 คัน - เทียบต่อวัน) และจังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางของผู้สัญจรจากภูมิภาคต่าง ๆ สูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 799 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางของผู้สัญจรจากภูมิภาคต่าง ๆ ต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 0 คัน - เทียบต่อวัน)

ทั้งนี้ ไม่มีปริมาณการเดินทางของผู้สัญจรจากกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาไปยังประเทศมาเลเซีย (ปริมาณการเดินทาง 0 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่ปริมาณการเดินทางของผู้สัญจรจากประเทศมาเลเซียมายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษามีจำนวนไม่มากนัก (ปริมาณการเดินทาง 201 คัน - เทียบต่อวัน) โดยมีจุดปลายทางหลักที่จังหวัดสตูล (ปริมาณการเดินทาง 134 คัน - เทียบต่อวัน) และจังหวัดกระบี่ (ปริมาณการเดินทาง 67 คัน - เทียบต่อวัน)

ตารางที่ 3.2 - 3 ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของผู้สัญจร

หน่วย : คัน - เทียบต่อวัน

ปลายทาง ต้นทาง	จังหวัด ระนอง	จังหวัด พังงา	จังหวัด ภูเก็ต	จังหวัด กระบี่	จังหวัด ตรัง	จังหวัด สตูล	กรุงเทพและ ปริมณฑล	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาค กลาง	ภาค ตะวันออก	ภาคใต้ฝั่ง อ่าวไทย	ภาคใต้ ชายแดน	ประเทศ มาเลเซีย	รวม ทั้งหมด	รวม (ไม่รวมใน จังหวัด)
จังหวัดระนอง	134	204	0	40	0	0	26	0	0	67	0	1,407	111	0	1,989	1,855
จังหวัดพังงา	408	8,896	2,582	1,229	279	111	306	0	0	0	0	2,972	0	0	16,783	7,887
จังหวัดภูเก็ต	416	3,302	14,731	2,701	507	289	102	0	0	118	0	1,298	1,468	0	24,932	10,201
จังหวัดกระบี่	0	545	1,060	16,725	1,106	423	0	0	0	0	0	1,598	1,653	0	23,110	6,385
จังหวัดตรัง	0	243	1,158	2,362	18,179	360	67	130	0	0	0	2,449	1,070	0	26,018	7,839
จังหวัดสตูล	111	96	197	347	67	9,324	160	0	0	0	0	579	4,954	0	15,835	6,511
กรุงเทพและปริมณฑล	93	29	550	130	418	0	0	0	0	0	0	236	0	0	1,456	1,456
ภาคเหนือ	0	0	0	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	111
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	67	102	236	111	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	582	582
ภาคกลาง	0	0	13	0	66	0	0	0	0	0	0	102	0	0	181	181
ภาคตะวันออก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	67	67
ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	2,339	2,646	1,157	1,480	2,059	471	67	0	0	0	0	12,770	222	0	23,211	10,441
ภาคใต้ชายแดน	0	454	3,051	1,351	1,838	4,600	0	0	0	0	0	102	134	0	11,530	11,396
ประเทศมาเลเซีย	0	0	0	67	0	134	0	0	0	0	0	0	0	0	201	201
รวมทั้งหมด	3,568	16,517	24,735	26,654	24,585	15,712	728	130	0	185	0	23,580	9,612	0	146,006	-
รวม (ไม่รวมในจังหวัด)	3,434	7,621	10,004	9,929	6,406	6,388	728	130	0	185	0	10,810	9,478	0	-	65,113

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

3.2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางของผู้สัญจร

3.2.1) ภาพรวมการเดินทางของรถขนส่งสินค้า

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทาง ได้จำนวนตัวอย่างที่เป็นรถขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 979 ตัวอย่าง โดยมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมการเดินทางของรถขนส่งสินค้า ดังแสดงในตารางที่ 3.2 - 4 พบว่า รถขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 45.76 ใช้เส้นทางในจุดที่ทำการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาทุกวัน รองลงมาเป็นกลุ่มที่ใช้เส้นทางดังกล่าว 1 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 33.91) และ 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 20.33) ตามลำดับ รถขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อไปส่งสินค้า (ร้อยละ 56.28) รองลงมาเป็นการเดินทางไปรับสินค้า (ร้อยละ 22.37) วิ่งรถเที่ยวเปล่าในเที่ยวกลับ (ร้อยละ 16.45) การเดินทางเพื่อกิจกรรรมอื่น ๆ (ร้อยละ 2.96) และเพื่อการซ่อมบำรุง (ร้อยละ 1.94) ตามลำดับ ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ (ร้อยละ 45.25) รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 6 ล้อ (ร้อยละ 18.59) รถบรรทุก 10 ล้อ (ร้อยละ 17.26) รถบรรทุกพ่วง (ร้อยละ 10.52) และรถบรรทุกกึ่งพ่วง (ร้อยละ 8.38) ตามลำดับ รถขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 66.50 มีสินค้าบรรทุกขณะทำการสัมภาษณ์ โดยบรรทุกเต็มอัตรา ร้อยละ 36.57 รองลงมาบรรทุก 1 / 2 ของอัตราบรรทุก (ร้อยละ 12.46) 3 / 4 ของอัตราบรรทุก (ร้อยละ 10.73) และ 1 / 4 ของอัตราบรรทุก (ร้อยละ 6.74) ตามลำดับ ขณะร้อยละ 33.50 ไม่มีสินค้าบรรทุก และส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้เส้นทางดังกล่าวตลอดทั้งปี (ร้อยละ 95.61) มีเพียงร้อยละ 4.39 ที่ใช้เส้นทางเป็นฤดูกาล

ตารางที่ 3.2 - 4 ภาพรวมการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง

จำนวนข้อมูล = 979 ตัวอย่าง		จำนวน	ร้อยละ
ความถี่ในการใช้เส้นทาง	ทุกวัน	448	45.76
	2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์	199	20.33
	1 ครั้งต่อสัปดาห์	332	33.91
วัตถุประสงค์การเดินทาง	ไปส่งสินค้า	551	56.28
	ไปรับสินค้า	219	22.37
	รถเที่ยวเปล่า (เที่ยวกลับ)	161	16.45
	อื่น ๆ อาทิ ไปเติมน้ำมัน ทำภารกิจส่วนตัว เป็นต้น	29	2.96
	ซ่อมบำรุง	19	1.94
ประเภทรถ	รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ	443	45.25
	รถบรรทุก 6 ล้อ	182	18.59
	รถบรรทุก 10 ล้อ	169	17.26
	รถบรรทุกพ่วง	103	10.52
	รถบรรทุกกึ่งพ่วง	82	8.38
ช่วงเวลาการเดินทาง	ตลอดทั้งปี	936	95.61
	เป็นฤดูกาล	43	4.39
การบรรทุกสินค้า	มีสินค้า	651	66.50
	ไม่มีสินค้า	328	33.50

ตารางที่ 3.2 - 4 ภาพรวมการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (ต่อ)

จำนวนข้อมูล = 979 ตัวอย่าง		จำนวน	ร้อยละ
อัตราบรรทุก	รถว่าง (0%)	328	33.50
	1/4 ของอัตราบรรทุก (25%)	66	6.74
	1/2 ของอัตราบรรทุก (50%)	122	12.46
	3/4 ของอัตราบรรทุก (75%)	105	10.73
	เต็มอัตราบรรทุก (100%)	358	36.57

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

3.2.2) ปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้า

ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของรถขนส่งสินค้าในหน่วย คัน - เทียบต่อวัน แสดงในตารางที่ 3.2 - 5 จากตารางดังกล่าว เมื่อพิจารณาเฉพาะปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ พบว่า

- จังหวัดสตูล เป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 3,182 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางน้อยที่สุด (ปริมาณการเดินทาง 502 คัน - เทียบต่อวัน) สาเหตุที่จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดต้นทางของรถขนส่งสินค้าที่มีปริมาณการเดินทางสูง เนื่องจากมีปริมาณการเดินทางจากจังหวัดสตูลไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนล่างปริมาณมาก (ปริมาณการเดินทาง 2,538 คัน - เทียบต่อวัน) โดยจังหวัดตรังก็มีปริมาณการเดินทางดังกล่าวเช่นเดียวกัน แต่มีปริมาณที่น้อยกว่าจังหวัดสตูล ขณะที่เมื่อพิจารณาการดึงดูดการเดินทาง จังหวัดตรังเป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 2,163 คัน - เทียบต่อวัน) และจังหวัดระนองเป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 1,102 คัน - เทียบต่อวัน)

- เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางของรถขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 844 คัน - เทียบต่อวัน) โดยพื้นที่ปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางจากรถขนส่งสินค้าจากจังหวัดภูเก็ตสูงสุด ได้แก่ จังหวัดพังงา (ปริมาณการเดินทาง 608 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนองเป็นจังหวัดต้นทางที่มีปริมาณการเดินทางไปยังกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 32 คัน - เทียบต่อวัน) เมื่อพิจารณาการดึงดูดการเดินทางเฉพาะการเดินทางของรถขนส่งสินค้าระหว่างกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดพังงาเป็นจังหวัดปลายทางที่ดึงดูดการเดินทางสูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 882 คัน - เทียบต่อวัน) โดยพื้นที่ต้นทางหลักของรถขนส่งสินค้าที่เดินทางมายังจังหวัดพังงา ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต (ปริมาณการเดินทาง 608 คัน - เทียบต่อวัน) ขณะที่จังหวัดระนองเป็นจังหวัดปลายทางที่มีปริมาณการเดินทางจากกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 54 คัน - เทียบต่อวัน)

- เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางของรถขนส่งสินค้าภายในจังหวัดของกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้าภายในพื้นที่สูงสุด (ปริมาณการเดินทาง 3,413 คัน - เทียบต่อวัน) และจังหวัดระนองเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ต่ำสุด (ปริมาณการเดินทาง 130 คัน - เทียบต่อวัน)

- ปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออก มายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษามีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับการเดินทางจากพื้นที่อื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเทียบกับปริมาณการเดินทาง

จากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งตะวันออก (ปริมาณการเดินทาง 2,403 คน - เทียบต่อวัน) และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง (ปริมาณการเดินทาง 3,085 คน - เทียบต่อวัน) มายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษา

- ปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาไปยังประเทศมาเลเซียมีเพียงจังหวัดเดียว ได้แก่ จังหวัดตรัง (ปริมาณการเดินทาง 111 คน - เทียบต่อวัน) ขณะที่ปริมาณการเดินทางของรถขนส่งสินค้าจากประเทศมาเลเซียมายังกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษา มีจำนวนน้อยมาก (ปริมาณการเดินทาง 0 คน - เทียบต่อวัน)

ตารางที่ 3.2 - 5 ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของรถขนส่งสินค้า

หน่วย : คัน - เที่ยวต่อวัน

ปลายทาง ต้นทาง	จังหวัด ระนอง	จังหวัด พังงา	จังหวัด ภูเก็ต	จังหวัด กระบี่	จังหวัด ตรัง	จังหวัด สตูล	กรุงเทพและ ปริมณฑล	ภาคเหนือ	ภาค ตะวันออก เฉียงเหนือ	ภาค กลาง	ภาค ตะวันออก	ภาคใต้ฝั่ง อ่าวไทย	ภาคใต้ ชายแดน	ประเทศ มาเลเซีย	รวม ทั้งหมด	รวม (ไม่รวมใน จังหวัด)
จังหวัดระนอง	130	32	0	0	0	0	35	0	0	0	0	435	0	0	632	502
จังหวัดพังงา	0	1,120	362	155	221	0	32	0	0	0	0	482	57	0	2,429	1,309
จังหวัดภูเก็ต	17	608	2,447	84	135	0	146	0	0	0	35	206	78	0	3,756	1,309
จังหวัดกระบี่	0	176	203	1,948	247	49	2	0	0	11	28	214	238	0	3,116	1,168
จังหวัดตรัง	2	66	20	170	2,748	105	220	95	35	0	0	411	808	111	4,791	2,043
จังหวัดสตูล	35	0	0	113	78	3,413	243	0	2	35	95	43	2,538	0	6,595	3,182
กรุงเทพและปริมณฑล	0	24	140	0	115	35	0	0	0	0	0	70	74	0	458	458
ภาค	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ภาคเหนือ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	35	35
ภาคกลาง	35	0	70	28	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	228	228
ภาคตะวันออก	0	64	10	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	78
ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	981	301	303	327	446	45	0	0	0	0	0	1,804	8	0	4,215	2,411
ภาคใต้ชายแดน	32	108	128	267	917	1,633	35	0	0	95	0	37	0	0	3,252	3,252
ประเทศมาเลเซีย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รวมทั้งหมด	1,232	2,499	3,683	3,092	4,911	5,280	713	95	37	141	158	3,832	3,801	111	29,585	-
รวม (ไม่รวมในจังหวัด)	1,102	1,379	1,236	1,144	2,163	1,867	713	95	37	141	158	2,028	3,801	111	-	15,975

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

4) ผลการสำรวจความเร็วบนโครงข่ายถนน (Spot Speed Survey : SS)

จากผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนเส้นหลักในพื้นที่โครงการ สะท้อนให้เห็นภาพรวมของสภาพการจราจรในพื้นที่ 6 จังหวัดที่มีความคล่องตัว โดยความเร็วต่ำสุดที่สำรวจได้มีค่าเท่ากับ 56.53 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงเวลา 06.00 - 09.00 น. บน ทล.4 ช่วงจังหวัดระนอง ทิศทางระนอง - ชุมพร โดยความเร็วดังกล่าว ถ้าเปรียบเทียบกับความเร็วที่ใช้ในการสัญจรบนโครงข่ายถนนเขตเมืองที่มีสภาพการจราจรแออัดแล้ว ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางมากนัก ขณะที่เมื่อพิจารณาในภาพรวมทุกสายทาง มีค่าความเร็วเฉลี่ย 88.47 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงเวลาเช้า (06.00 - 09.00 น.) ความเร็วเฉลี่ย 90.87 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงเวลากลางวัน (11.00 - 13.00 น.) ความเร็วเฉลี่ย 90.87 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงเวลาเย็น (15.00 - 18.00 น.) และความเร็วเฉลี่ย 90.51 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตลอดช่วงเวลาสำรวจข้อมูล (06.00 - 18.00 น.) ซึ่งเป็นความเร็วที่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางสัญจรระหว่างจังหวัด และยังอยู่ในเกณฑ์ที่ปลอดภัยตามกฎหมายกำหนด

3.3 งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ

การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางในปัจจุบันและคาดการณ์ไปในอนาคตในช่วงเวลาตามอายุของแผนปฏิบัติการ จำเป็นต้องพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านสังคมและกายภาพอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่ส่งผลต่อการเดินทาง และส่งผลต่อความต้องการใช้ระบบขนส่ง หรือความต้องการเดินทาง (Demand Side) ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบทางสังคม (Social Movement) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในอนาคต โดยการเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบทางสังคม และผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยเหล่านั้นต่อปริมาณการเดินทางในอนาคต โดยในการศึกษานี้ จะนำเสนอข้อมูลในกลุ่มปัจจัยดังกล่าวของจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยต่อไปนี้

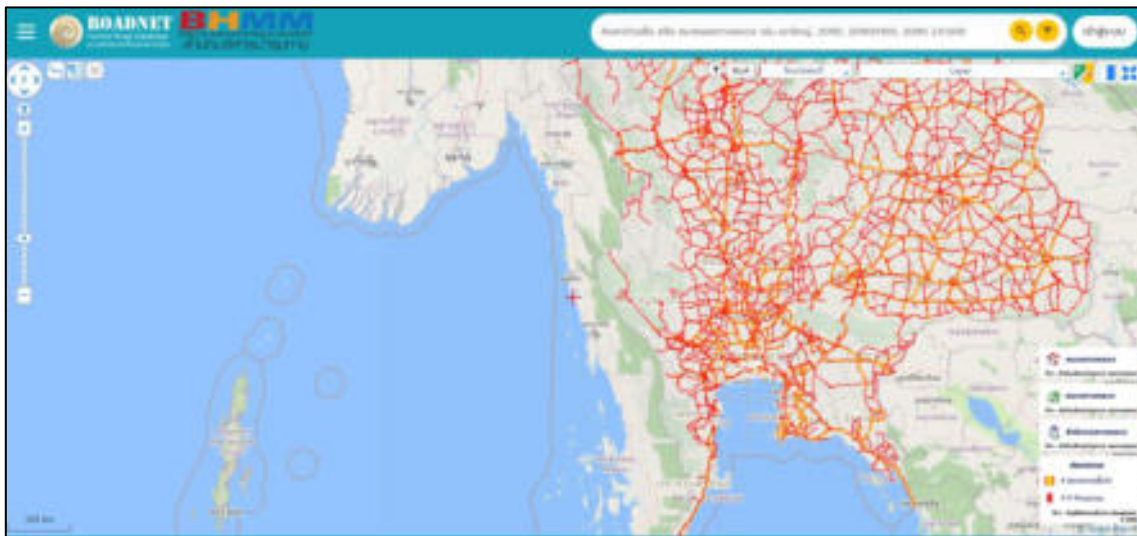
- 1) ลักษณะประชากร ประกอบด้วย จำนวนประชากร ความหนาแน่นประชากร และจำนวนครัวเรือน
- 2) เศรษฐกิจของเมือง ประกอบด้วย รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ และจำนวนนักท่องเที่ยว
- 3) ประเด็นและปัญหาทางสังคม ได้แก่ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน

3.4 งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ

การดำเนินการส่วนนี้ เป็นการตรวจสอบสภาพการจราจรปัจจุบันบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ โดยพิจารณาปริมาณจราจรและระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) ของเส้นทางเป็นเกณฑ์ในการประเมินประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนและผลกระทบด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ดังกล่าว จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Base Year) สำหรับคาดการณ์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคตในกรณีที่มีและไม่มีโครงการ

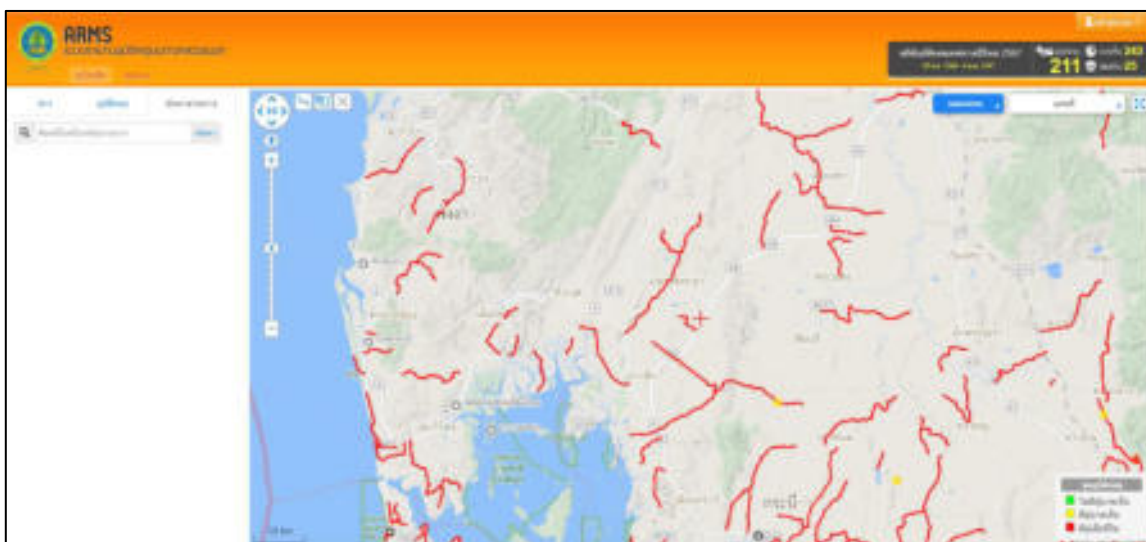
3.4.1 ผลการวิเคราะห์ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) และระดับการให้บริการ (LOS)

ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) การศึกษานี้ได้พิจารณาปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาจากรายงานปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน (AADT) ในปี พ.ศ. 2566 สำหรับโครงข่ายบนถนนที่กำกับดูแลโดยกรมทางหลวง การศึกษานี้ได้อ้างอิงข้อมูลช่วงถนนจากเว็บไซต์ <https://roadnet3.doh.go.th> ของสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวง ดังที่แสดงในรูปที่ 3.4 - 1 และสำหรับโครงข่ายบนถนนที่ถูกกำกับดูแลโดยกรมทางหลวงชนบทการศึกษานี้ได้อ้างอิงช่วงจากระบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ที่แสดงอยู่ในเว็บไซต์ <https://arms.drr.go.th/> ดังแสดงในรูปที่ 3.4 - 2



ที่มา: <https://roadnet3.doh.go.th> สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวง, 2566

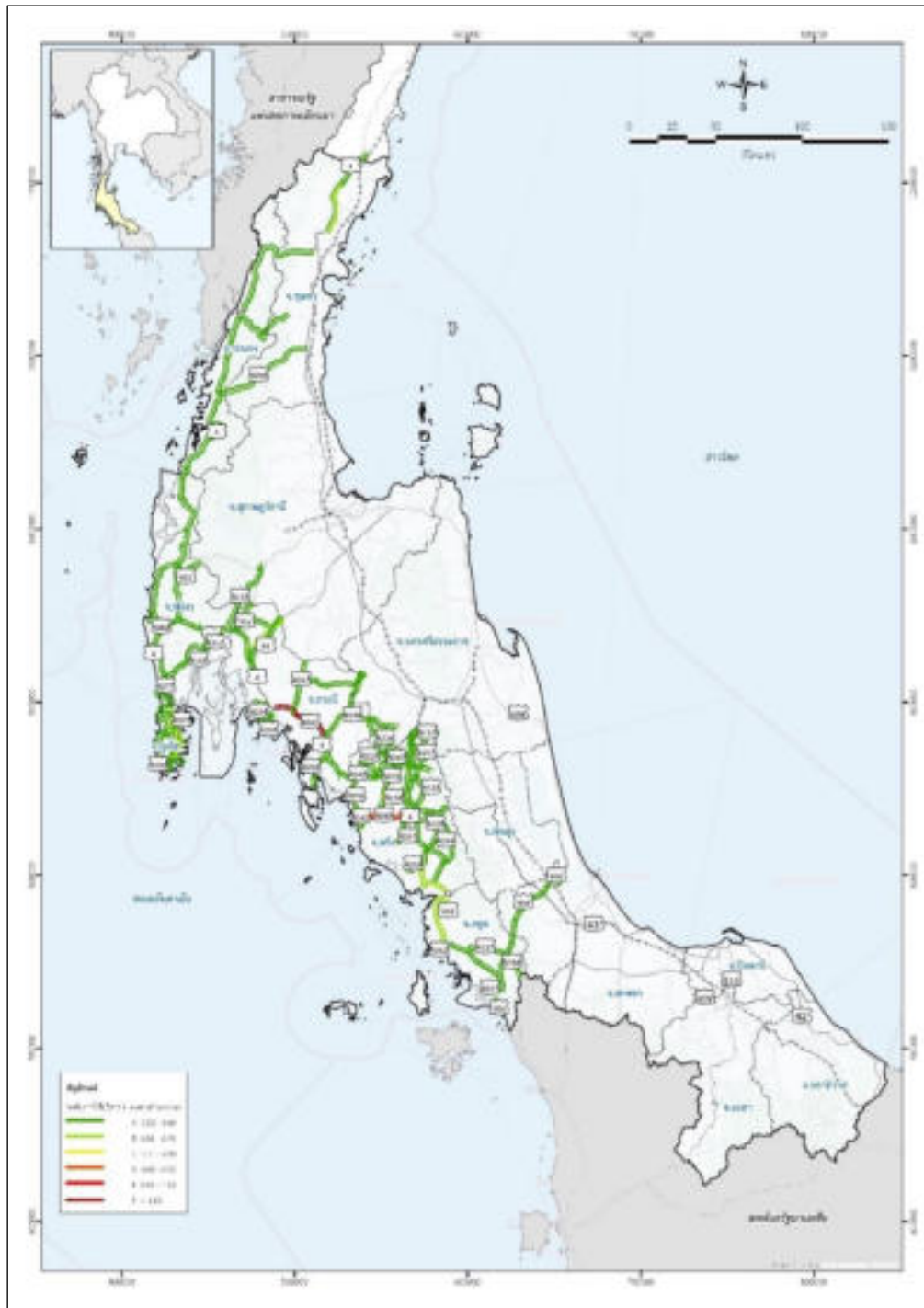
รูปที่ 3.4 - 1 โครงข่ายถนนของกรมทางหลวงที่ใช้ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS)



ที่มา: <https://arms.drr.go.th/>, ระบบรายงานอุบัติเหตุ กรมทางหลวงชนบท, 2566

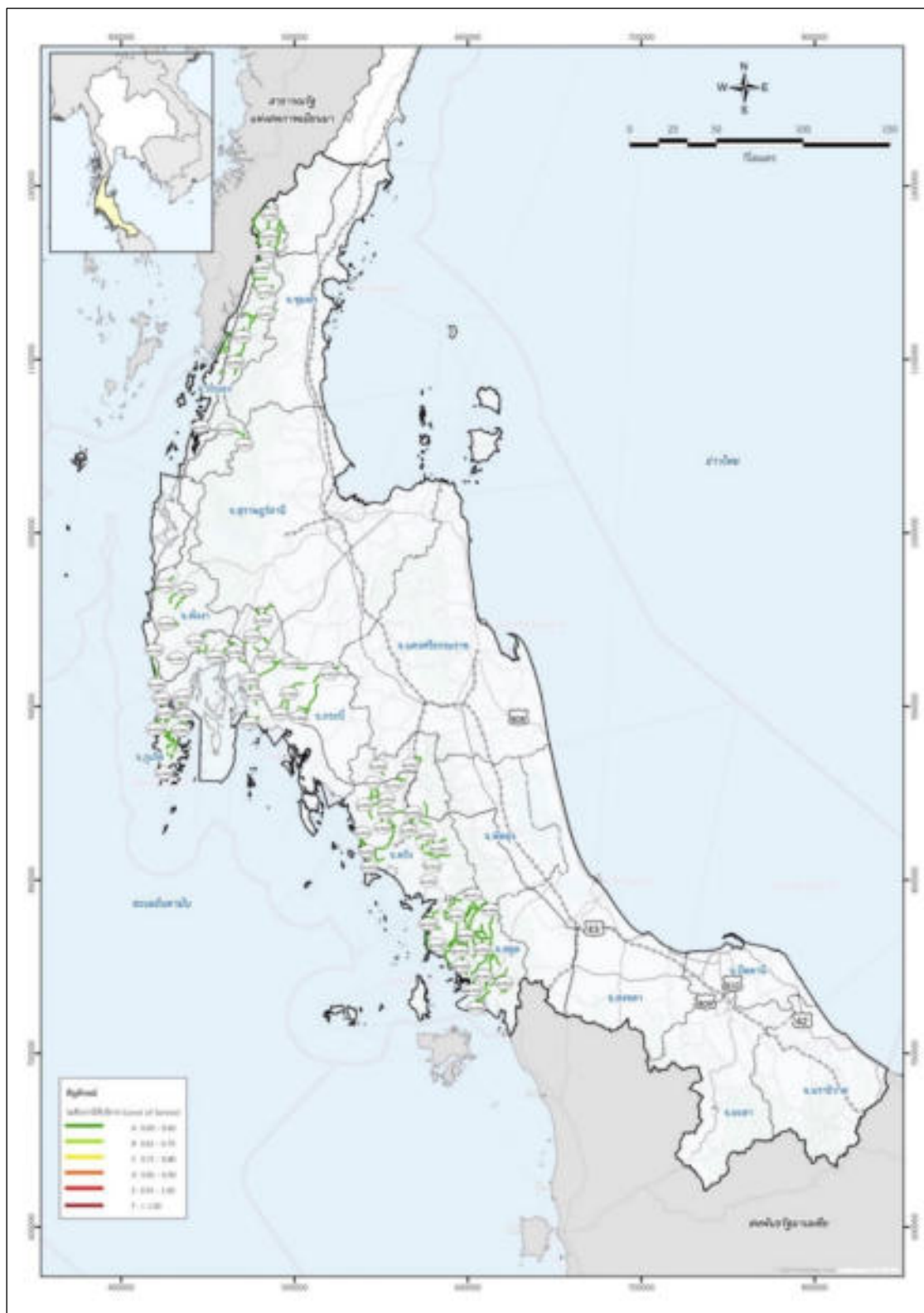
รูปที่ 3.4 - 2 โครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบทที่ใช้ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS)

ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 3.4 - 3 และผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 3.4 - 4



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.4 - 3 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง
ในพื้นที่โครงการ

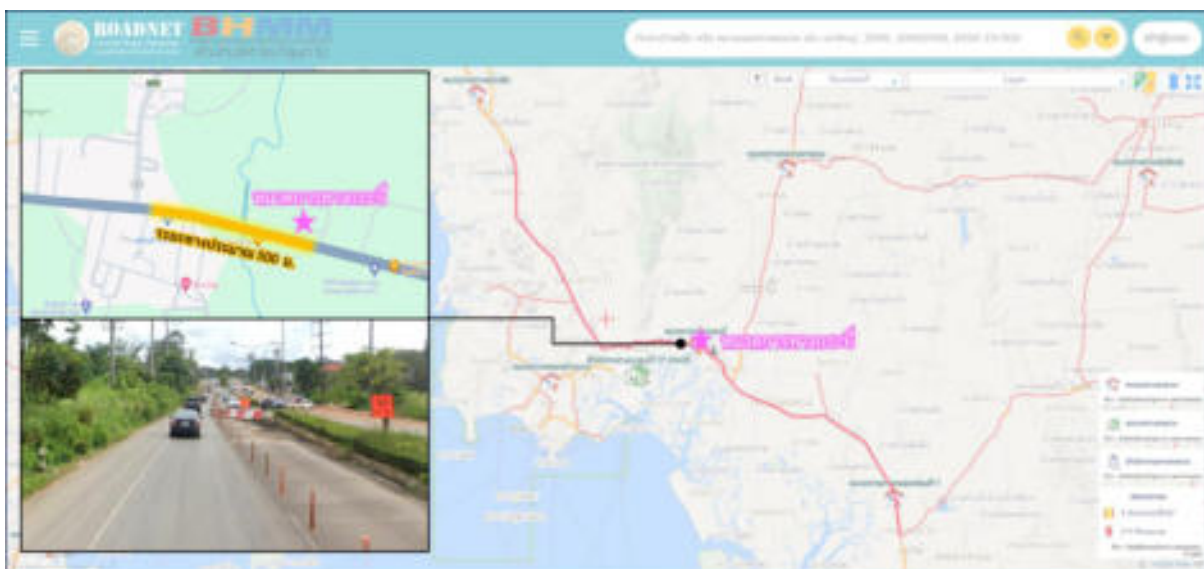


ที่มา : ทิปรีक्षा, 2567

รูปที่ 3.4 - 4 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบท ในพื้นที่โครงการ

3.4.2 สรุปผลการวิเคราะห์ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) และระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ

จากการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ พบว่าระดับการให้บริการส่วนใหญ่อยู่ในระดับ A ซึ่งเป็นสภาพการจราจรที่คล่องตัว ไม่เกิดความแออัด และความล่าช้าในการสัญจร การขับขึ้นของผู้สัญจรไม่ได้รับอิทธิพลจากกระแสจราจรโดยรอบมากนัก และไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นในกระแสจราจร อย่างไรก็ตาม มีจุดสำรวจที่มีระดับการให้บริการ F อยู่ 1 จุด คือ ช่วงตลาดเก่า - คลองท่อม (ตอนควบคุม 1102 จุดสำรวจ 979+327) จังหวัดกระบี่ ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสำนักงานทางหลวงที่ 17 จังหวัดกระบี่ โดยในช่วงของการสำรวจปริมาณจราจร มีการก่อสร้างถนนบนระยะทางประมาณ 500 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 3.4 - 5 ที่บันทึกไว้เมื่อช่วงเดือนตุลาคม 2566 จากสภาพดังกล่าวที่เกิดขึ้นในช่วงของการเก็บข้อมูลจราจรของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่ จึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ช่วงถนนดังกล่าวมีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรลดลงชั่วคราวได้ โดยในปี พ.ศ. 2568 ถนนในช่วงดังกล่าวได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ยกเว้นในช่วงบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ประมาณ กม.981 อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับ



ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวง, 2566

รูปที่ 3.4 - 5 สภาพถนนช่วงตลาดเก่า - คลองท่อม (ตอนควบคุม 1102 จุดสำรวจ 979+327)

3.5 งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่โครงการที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นระบบขนส่งพื้นฐานที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงความต้องการเดินทางและแหล่งกิจกรรมรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน นอกจากนี้ ยังเป็นระบบขนส่งที่สามารถพัฒนาให้สามารถสนับสนุนความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) และความสามารถในการเชื่อมโยงการขนส่ง (Connectivity) ของโครงข่ายถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันตามการพัฒนาของโครงการ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอีกด้วย โดยมุ่งเน้นไปที่ระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา

ถนนท่องเที่ยวของโครงการ และมีการจัดให้บริการอย่างเป็นทางการในแต่ละจังหวัด ซึ่งการขนส่งรูปแบบหลักนี้ได้แก่ บริการรถโดยสารประจำทาง โดยตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง แบ่งออกเป็น 4 หมวด ประกอบด้วย

- 1) รถโดยสารประจำทาง หมวด 1 หมายถึง การขนส่งประจำทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง
- 2) รถโดยสารประจำทาง หมวด 2 หมายถึง การขนส่งประจำทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ไปยังปลายทางซึ่งเป็นส่วนภูมิภาค
- 3) รถโดยสารประจำทาง หมวด 3 หมายถึง การขนส่งประจำทางที่ให้บริการระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร
- 4) รถโดยสารประจำทาง หมวด 4 หมายถึง การขนส่งประจำทางที่ให้บริการในเขตจังหวัด ซึ่งอาจประกอบด้วยเส้นทางหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลัก และเส้นทางสายย่อย ซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยัง อำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน

ในการศึกษานี้ จะพิจารณาเส้นทางให้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 และหมวด 4 เนื่องจากมีบทบาทหลักในการสนับสนุนความสามารถในการเข้าถึง และความสามารถในการเชื่อมโยงการขนส่งให้กับนักท่องเที่ยวและผู้สัญจรทางถนนในการเข้าสู่ถนนของโครงการฯ และสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบ

3.5.1 บทสรุปจากการทบทวน

จากการทบทวนเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของโครงการดังที่ได้นำเสนอข้างต้น พบข้อเท็จจริงที่น่าสนใจ ดังนี้

- 1) เส้นทางที่ให้บริการเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ให้บริการเชื่อมโยงและเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในเขตตัวเมืองเป็นหลัก ซึ่งสามารถจัดเส้นทางให้บริการเป็นโซนหลักได้ ทำให้สามารถพัฒนาและบริหารจัดการเส้นทางให้บริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นได้ในอนาคต สำหรับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่อยู่ในพื้นที่รอบนอก ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติ ชายหาด และอุทยานแห่งชาติ และสถานที่ท่องเที่ยวกลุ่มหลัง ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่จะเป็นจุดท่องเที่ยวสำคัญตามแนวเส้นทางของโครงการศึกษาในอนาคตนั้น เส้นทางให้บริการไม่สามารถจัดกลุ่มในลักษณะเป็นโซนได้เหมือนในเขตเมือง และเส้นทางให้บริการอาจยังไม่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทางของโครงการศึกษา ซึ่งจุดนี้ เป็นประเด็นที่ควรพิจารณาในการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางให้บริการที่เหมาะสมต่อไปได้ในอนาคต
- 2) รูปแบบยานพาหนะที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นรถสองแถว รถโดยสารขนาดเล็ก หรือยานพาหนะที่มีรูปแบบเฉพาะตัวและชื่อเรียกประจำท้องถิ่น ซึ่งเป็นลักษณะที่น่าสนใจที่สะท้อนวัฒนธรรมและวิถีชุมชนได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม ลักษณะดังกล่าว มีความหลากหลายอย่างมากในแต่ละพื้นที่ ในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เพื่อสนับสนุนและรองรับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันในอนาคต จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงและบริหารจัดการให้ระบบขนส่งสาธารณะดังกล่าว อยู่ในเกณฑ์ของระดับการให้บริการด้านต่าง ๆ ที่ใกล้เคียงกัน ไม่ว่าจะเป็น รูปแบบของยานพาหนะที่ให้บริการ การจัดเส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร เป็นต้น ซึ่งจุดนี้ เป็นประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่ควรพิจารณาในการปรับปรุงการให้บริการที่สอดคล้องกับบริบทของการท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัดต่อไป

3.6 งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ

การวิเคราะห์ที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อกระบวนการวางแผนการขนส่ง และทำให้ทราบความต้องการเดินทาง (Travel Demand) หรือปริมาณการเดินทางในโครงข่ายระบบขนส่ง (Transport Systems) ของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทาง (Travel Demand Analysis) การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางทำให้ผู้วางแผนการขนส่งทราบปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบันในช่วงเวลาที่ทำการวิเคราะห์ และปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในช่วงอายุของแผน ซึ่งได้จากการนำข้อมูลปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมาวิเคราะห์และคาดการณ์ไปในอนาคต ด้วยเหตุนี้ อาจกล่าวได้ว่าการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางนั้น เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ 2 ขั้นตอน (วิโรจน์ รุโจปการ, 2544) ได้แก่

1) การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

ขั้นตอนนี้จะเกี่ยวข้องกับการกำหนดขอบเขตการวิเคราะห์ กำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการเดินทาง วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและความต้องการเดินทาง รวมถึงการนำปัจจัยเหล่านั้นมาพัฒนาแบบจำลองที่จะนำไปใช้พยากรณ์ความต้องการเดินทาง

2) การคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

เป็นการนำแบบจำลองที่ถูกสร้างขึ้นมาจากขั้นตอนแรก มาใช้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางในอนาคต โดยพิจารณาถึงบริบทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน นโยบายด้านขนส่ง จำนวนประชากร และโครงข่ายถนนในอนาคต การดำเนินการส่วนนี้ เป็นการนำข้อมูลจากการสำรวจปริมาณจราจรและข้อมูลการเดินทางมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4 - Steps Models) ในส่วนของข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลอง นอกจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจปริมาณจราจร (การสำรวจ MB และ TMC) และปริมาณการเดินทาง (การสำรวจ OD) แล้ว พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้เส้นทาง เป็นอีกชุดข้อมูลที่สำคัญ และจำเป็นสำหรับนำไปใช้พัฒนาแบบจำลองเช่นกัน โดยจะนำเสนอรายละเอียดการสำรวจข้อมูล ดังต่อไปนี้

3.6.1 การสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

การสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ดำเนินการโดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ระหว่างวันที่ 23 - 24 มีนาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา และภูเก็ต และช่วงที่ 2 ระหว่างวันที่ 30 - 31 มีนาคม 2567 ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล โดยกำหนดจำนวนตัวอย่างด้วยหลักการทางสถิติ (ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ ร้อยละ 5) จังหวัดละอย่างน้อย 400 ตัวอย่าง รวมจำนวนตัวอย่างที่ต้องการทั้งสิ้น 2,400 ตัวอย่าง แบบสอบถามที่ใช้ ประกอบด้วยคำถาม 4 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการเดินทาง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน และคำถามประเด็นอื่น ๆ เพิ่มเติม ในการสำรวจข้อมูล ได้กระจายการสำรวจไปตามจุดสำคัญต่าง ๆ ที่มีในแต่ละจังหวัด ประกอบด้วย ท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานที่ท่องเที่ยวหรือที่พัก

3.6.2 การปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (National Model : NAM)

การศึกษาได้ทำการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเพื่อทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในอนาคตเพิ่มเติม โดยทำการปรับปรุงข้อมูลนำเข้าแบบจำลองให้สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้รับมาจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยมีข้อมูลดังนี้

- 1) ข้อมูลคาดการณ์เศรษฐกิจและสังคมในอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 1 และตารางที่ 3.6 - 2

ตารางที่ 3.6 - 1 คาดการณ์ประชากรในอนาคต

ภูมิภาค	ประชากร (คน)			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
กรุงเทพมหานคร	8,481,134	8,420,596	8,269,826	8,039,050
ภาคกลาง	14,465,732	14,844,167	15,075,432	15,156,177
ภาคใต้	9,516,181	9,653,605	9,709,449	9,694,143
ตะวันออก	6,251,445	6,564,391	6,836,726	7,067,532
ภาคเหนือ	10,676,641	10,291,044	9,799,196	9,213,624
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	17,785,342	17,222,229	16,490,777	15,622,223
ทั้งประเทศ	67,176,475	66,996,032	66,181,406	64,792,749

ที่มา : สศช., 2567

ตารางที่ 3.6 - 2 คาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ในอนาคต

ภูมิภาค	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
กรุงเทพมหานคร	6,746,269	8,107,910	9,574,174	11,111,924
ภาคกลาง	4,718,978	5,504,995	6,324,137	7,158,402
ภาคใต้	1,680,996	1,844,108	1,979,495	2,081,437
ตะวันออก	3,674,009	4,107,100	4,493,436	4,821,764
ภาคเหนือ	1,552,488	1,697,511	1,816,583	1,905,690
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	2,075,699	2,453,945	2,848,509	3,249,343
ทั้งประเทศ	20,448,439	23,715,569	27,036,334	30,328,560

ที่มา : สศช., 2567

- 2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางข้ามจังหวัดในปี พ.ศ. 2566 ที่มีปริมาณ 3.68 ล้านเที่ยวต่อวัน
- 3) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด 77 จังหวัดในปี พ.ศ. 2566 ที่มีปริมาณ 851.79 ล้านตันต่อปี
- 4) ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางในปีอนาคต ของโครงการงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาแบบจำลองเชิงพื้นที่เพื่อคาดการณ์ผลตอบแทนเศรษฐกิจเชิงกว้างจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน, ข้อมูลจากแบบจำลอง National Transport Model (NTM) ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 3

ตารางที่ 3.6 - 3 คาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคต

หน่วย : พันเที่ยว คนต่อวัน

โครงการ	รูปแบบการเดินทาง	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
NTM	รถยนต์ส่วนบุคคล	5,074	5,169	5,220	5,368
	รถโดยสารประจำทาง	278	310	336	378
	รถไฟ	90	111	195	204
	รถไฟความเร็วสูง	0	62	118	163
	อากาศ	114	109	106	105
	รวม	5,556	5,761	5,974	6,218

ที่มา : สศช., 2567

ข้อมูลจาก สนข. โดยมีข้อมูลดังนี้

1) ข้อมูลการวิเคราะห์การเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจากโครงการศึกษาพัฒนานวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางของคน

2) ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในป้อนาคต ของโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร แสดงดังตารางที่ 3.6 - 4

ตารางที่ 3.6 - 4 คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต

หน่วย : ล้านตันต่อปี

โครงการ	รูปแบบการเดินทาง	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
GMS2	ทางราง	21.45	33.04	46.73	55.98
	ทางน้ำ	109.33	110.77	112.72	114.88
	ทางถนน	757.24	781.34	797.43	817.44
	ทางอากาศ	0.03	0.04	0.04	0.04
	รวม	888.05	925.19	956.92	988.34

ที่มา : สนข., 2567

ซึ่งได้นำข้อมูลที่ได้จากทั้ง สศช. และ สนข. มาปรับปรุงแบบจำลองเพื่อให้มีความสอดคล้องกับปัจจุบัน และมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น โดยการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคตที่ปรับใช้ในโครงการนี้ แสดงดังตารางที่ 3.6 - 5 และตารางที่ 3.6 - 6 ตามลำดับ และภาพรวมการเดินทางของทั้งประเทศมีลักษณะแสดงดังตารางที่ 3.6 - 7

ตารางที่ 3.6 - 5 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคตของโครงการ

หน่วย : พันเที่ยว คนต่อวัน

โครงการ	รูปแบบการเดินทาง	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ANDAMAN RIVIERA	รถยนต์ส่วนบุคคล	3,860	4,256	4,437	4,608
	รถโดยสารประจำทาง	228	264	293	332
	รถไฟ	128	147	200	243
	รถไฟความเร็วสูง	0	58	113	158
	อากาศ	128	139	146	152
	รวม	4,344	4,864	5,189	5,493

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 3.6 - 6 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคตของโครงการ

หน่วย : ล้านตันต่อปี

โครงการ	รูปแบบการขนส่ง	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ANDAMAN RIVIERA	ทางราง	21.45	33.04	46.73	55.98
	ทางน้ำ	109.33	110.77	112.72	114.88
	ทางถนน	757.24	781.34	797.43	817.44
	ทางอากาศ	0.03	0.04	0.04	0.04
	รวม	888.05	925.19	956.92	988.34

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 3.6 - 7 ภาพรวมการเดินทางในอนาคต

ปี พ.ศ.	ระยะทางในการเดินทางของผู้ใช้รถ (Vehicle Kilometer Traveled : VKT) (ล้าน PCU - KM.)	ระยะเวลาในการเดินทางของผู้ใช้รถ (Vehicle Hour Traveled : VHT) (ล้าน PCU - HR.)	ความเร็ว SPEED (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
2570	552.542	7.584	72.86
2575	622.369	8.786	70.84
2580	698.729	10.169	68.71
2585	768.828	11.510	66.80

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

3.6.3 การคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีอนาคต

ในการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีอนาคต การศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ และคาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ 5 ปีเป็นระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2576 ซึ่งนับจากปีเริ่มเปิดให้บริการ โดยแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์คือแบบจำลองพื้นที่ศึกษา (SAM) ที่ได้นำแบบจำลองระดับประเทศ (NAM) มาปรับปรุงรายละเอียดในพื้นที่อิทธิพลของโครงการต่าง ๆ ด้วยการแบ่งพื้นที่ย่อยให้มีความละเอียดมากขึ้น

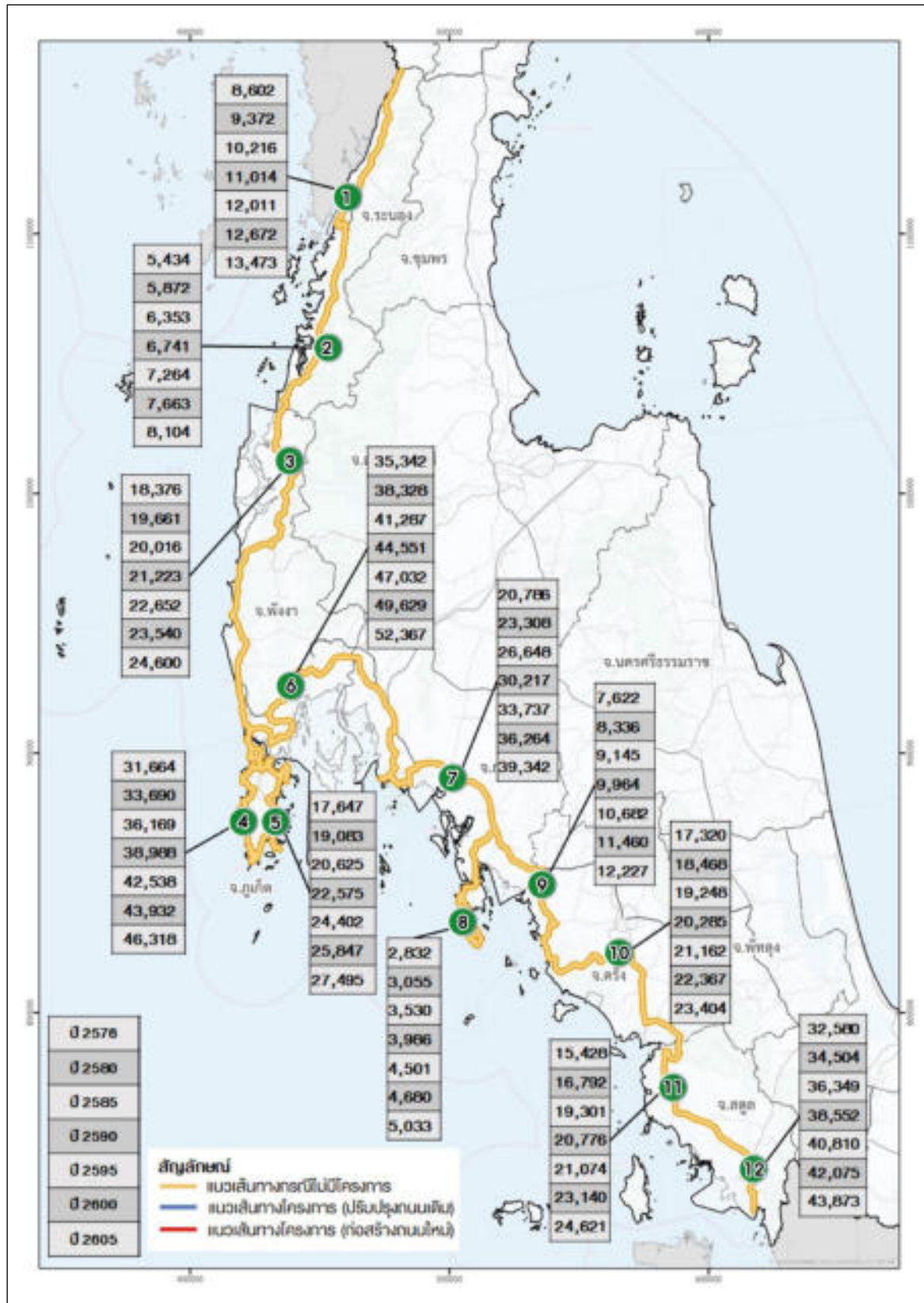
3.6.3.1 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการและบนถนนโครงการ

ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการในกรณีไม่มีโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 8 และรูปที่ 3.6 - 1 พบว่า ช่วงที่มีปริมาณจราจรมากที่สุด คือ ช่วงที่ 6 บน ทล.4 จังหวัดพังงา มีปริมาณจราจร 35,342 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2576 และ 52,367 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2605

ตารางที่ 3.6 - 8 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ

ช่วง	จังหวัด	ถนน	ปริมาณจราจร (คันต่อวัน)						
			พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	ระนอง	ทล.4	8,602	9,372	10,216	11,014	12,011	12,672	13,473
2	ระนอง	ทล.4	5,434	5,872	6,353	6,741	7,264	7,663	8,104
3	พังงา	ทล.4	18,376	19,661	20,016	21,223	22,652	23,540	24,600
4	ภูเก็ต	ทล.4030	31,664	33,690	36,169	38,988	42,538	43,932	46,318
5	ภูเก็ต	ทล.4021	17,647	19,083	20,625	22,575	24,402	25,847	27,495
6	พังงา	ทล.4	35,342	38,328	41,287	44,551	47,032	49,629	52,367
7	กระบี่	ทล.4	20,786	23,308	26,648	30,217	33,737	36,264	39,342
8	กระบี่	ทล.4245	2,832	3,055	3,530	3,986	4,501	4,680	5,033
9	ตรัง	ทล.4046	7,622	8,336	9,145	9,964	10,682	11,460	12,227
10	ตรัง	ทล.404	17,320	18,468	19,248	20,285	21,162	22,367	23,404
11	สตูล	ทล.404	15,428	16,792	19,301	20,776	21,074	23,140	24,621
12	สตูล	ทล.406	32,580	34,504	36,349	38,552	40,810	42,075	43,873

ที่มา : ทปปรึกษา, 2667



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.6 - 1 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ

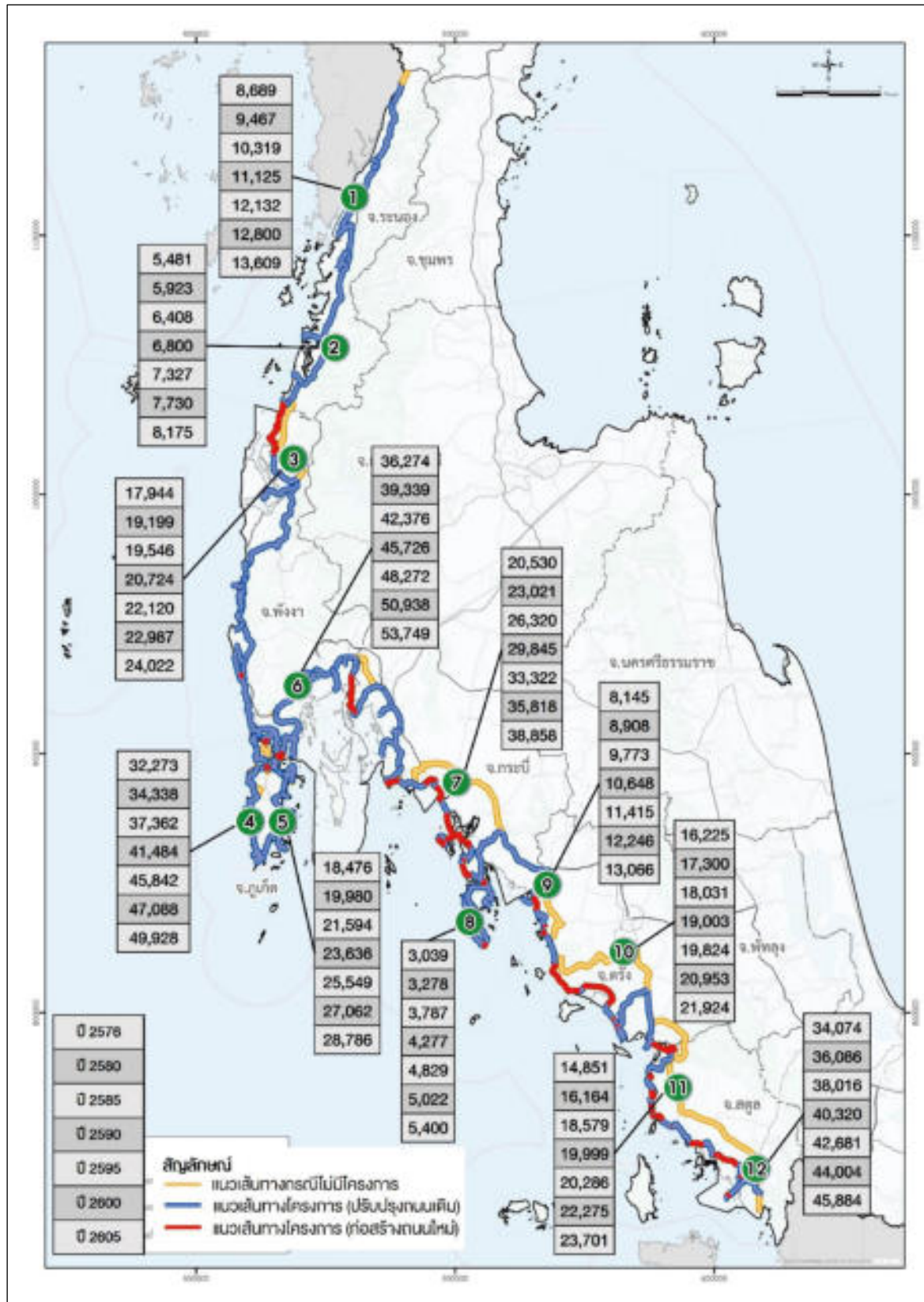
ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ
ในกรณีมีโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 9 และรูปที่ 3.6 - 2 พบว่า ช่วงที่มีปริมาณจราจรมากที่สุด คือ
ช่วงที่ 6 บน ทล.4 จังหวัดพังงา มีปริมาณจราจร 36,274 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2576 และ 53,749 คันต่อวัน
ในปี พ.ศ. 2605

ตารางที่ 3.6 - 9 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ

ช่วง	จังหวัด	ถนน	ปริมาณจราจร (คันต่อวัน)						
			พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	ระนอง	ทล.4	8,689	9,467	10,319	11,125	12,132	12,800	13,609
2	ระนอง	ทล.4	5,481	5,923	6,408	6,800	7,327	7,730	8,175
3	พังงา	ทล.4	17,944	19,199	19,546	20,724	22,120	22,987	24,022
4	ภูเก็ต	ทล.4030	32,273	34,338	37,362	41,484	45,842	47,088	49,928
5	ภูเก็ต	ทล.4021	18,476	19,980	21,594	23,636	25,549	27,062	28,786
6	พังงา	ทล.4	36,274	39,339	42,376	45,726	48,272	50,938	53,749
7	กระบี่	ทล.4	20,530	23,021	26,320	29,845	33,322	35,818	38,858
8	กระบี่	ทล.4245	3,039	3,278	3,787	4,277	4,829	5,022	5,400
9	ตรัง	ทล.4046	8,145	8,908	9,773	10,648	11,415	12,246	13,066
10	ตรัง	ทล.404	16,225	17,300	18,031	19,003	19,824	20,953	21,924
11	สตูล	ทล.404	14,851	16,164	18,579	19,999	20,286	22,275	23,701
12	สตูล	ทล.406	34,074	36,086	38,016	40,320	42,681	44,004	45,884

ที่มา : ทปปรึกษา, 2567

จากการเปรียบเทียบผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตบนโครงข่ายถนน
ในพื้นที่โครงการทั้งในกรณีไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนกรณี
มีโครงการในช่วงที่ 3 7 10 และ 11 ปริมาณจราจรบนเส้นทางเดิมลดลงเมื่อเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ
เนื่องจากการมีโครงการจะมีการก่อสร้างถนนสายใหม่ที่มีแนวเส้นทางขนานกับแนวเส้นทางเดิม ส่งผลให้
เกิดการกระจายตัวของปริมาณจราจร ทำให้ผู้ใช้ทางบางส่วนเปลี่ยนไปใช้ถนนสายใหม่เพื่อลดระยะเวลาเดินทาง
หรือหลีกเลี่ยงความแออัดบนเส้นทางเดิม



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.6 - 2 ปริมาณจราจรโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ

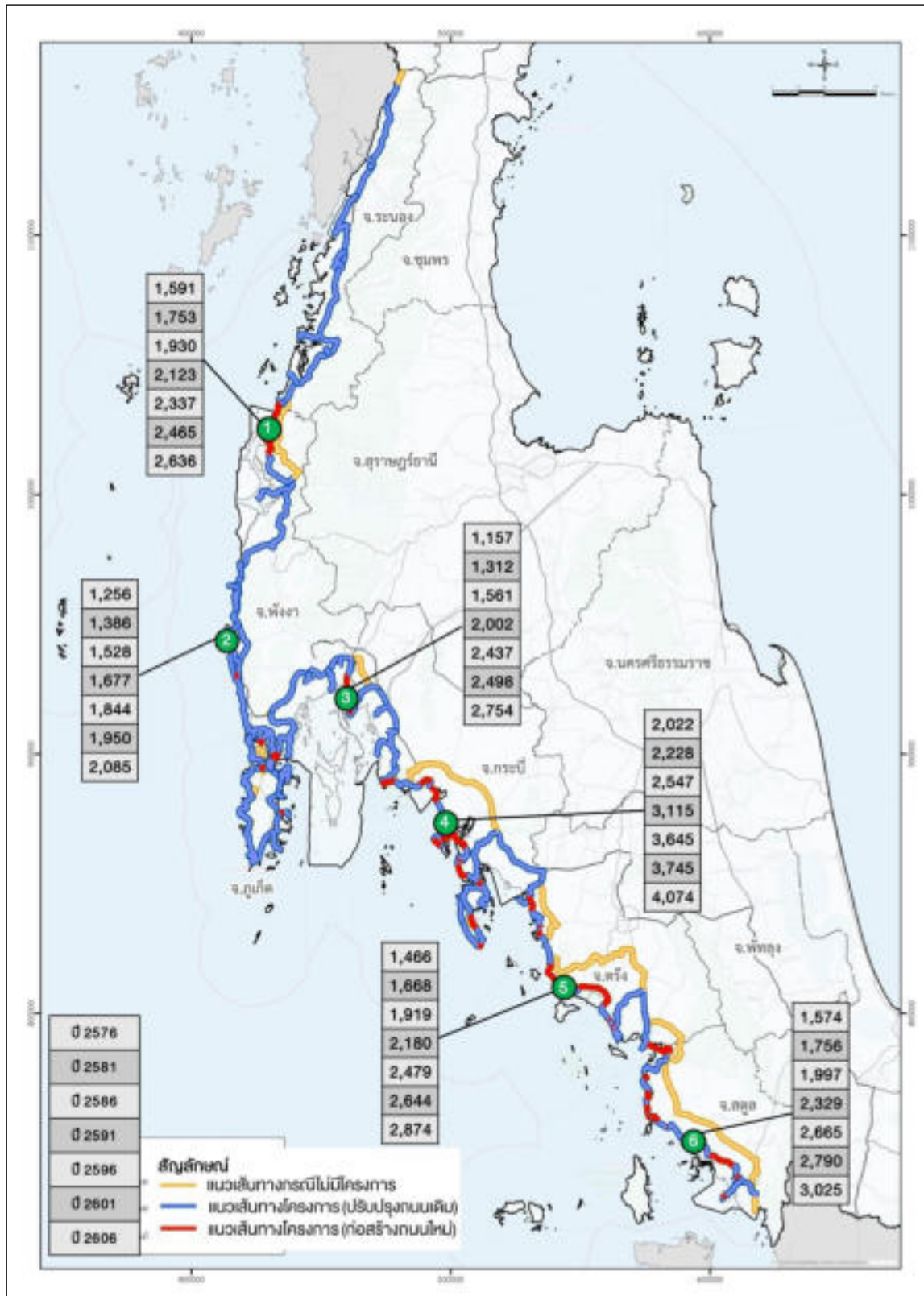
3.6.3.2 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ ในกรณีที่มีโครงการ

ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตบนถนนโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 10 และรูปที่ 3.6 - 3 พบว่า ช่วงที่มีปริมาณจราจรมากที่สุด คือ ช่วงที่ 4 อยู่ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ โดยมีปริมาณจราจร 2,022 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2576 และเพิ่มขึ้นเป็น 4,074 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2605

ตารางที่ 3.6 - 10 ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ

ช่วง	จังหวัด	ปริมาณจราจร (คันต่อวัน)						
		พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	พังงา	1,591	1,753	1,930	2,123	2,337	2,465	2,636
2	พังงา	1,256	1,386	1,528	1,677	1,844	1,950	2,085
3	พังงา	1,157	1,312	1,561	2,002	2,437	2,498	2,754
4	กระบี่	2,022	2,228	2,547	3,115	3,645	3,745	4,074
5	ตรัง	1,466	1,668	1,919	2,180	2,479	2,644	2,874
6	สตูล	1,574	1,756	1,997	2,329	2,665	2,790	3,025

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.6 - 3 ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ

3.6.4 การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

สำหรับการวิเคราะห์ระดับการให้บริการทางหลวง ได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยจะวิเคราะห์ตามรูปแบบ Transportation Research Board : Highway Capacity Manual : Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 11

ตารางที่ 3.6 - 11 ระดับการให้บริการ และค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสจราจรอยู่ในภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

ที่มา: Transportation Research Board : Highway Capacity Manual : Special Report 209 (Washington, D.C., 1994)

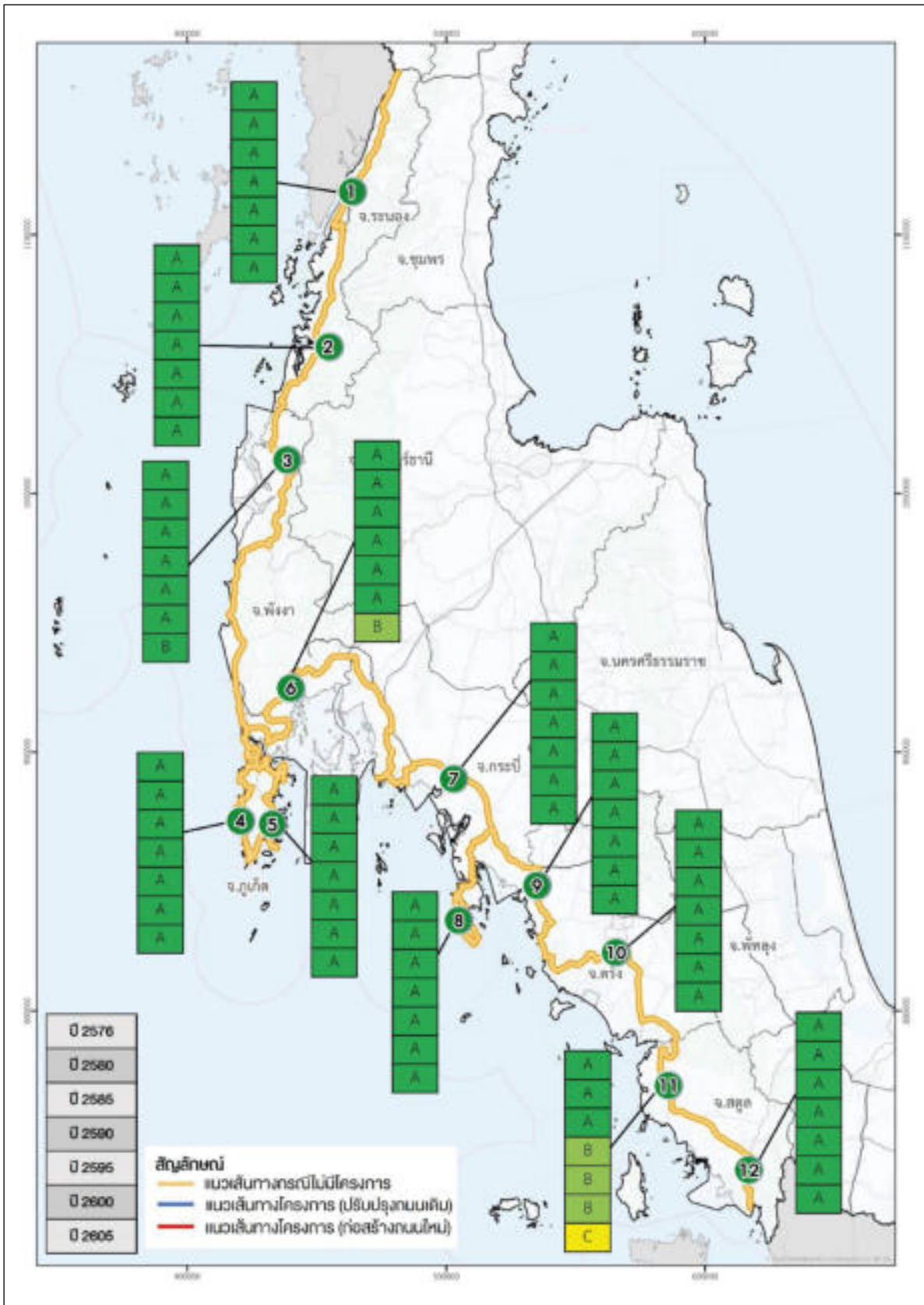
โดยการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) ได้กำหนดความจุถนน (Capacity) ที่ใช้ในการคำนวณออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ถนนขนาด 2 ช่องจราจร จะมีความจุถนนอยู่ที่ 1,700 คันต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร และถนนขนาด 4 ช่องจราจร จะมีความจุถนนอยู่ที่ 1,900 คันต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร

3.6.4.1 ระดับการให้บริการบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ

จากผลการวิเคราะห์ที่ได้ประเมินระดับการให้บริการบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ทั้งในกรณีไม่มีโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 12 และรูปที่ 3.6 - 4 และกรณีมีโครงการดังแสดงใน ตารางที่ 3.6 - 13 และรูปที่ 3.6 - 5 พบว่า ในกรณีไม่มีโครงการ ช่วงที่มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุถนน สูงที่สุด คือ ช่วงที่ 11 บน ทล.404 ในจังหวัดสตูล โดยมีค่าปริมาณจราจรต่อความจุถนนอยู่ที่ 0.45 ในปี พ.ศ. 2576 คิดเป็นระดับการให้บริการ ระดับ A และปริมาณจราจรต่อความจุถนนอยู่ที่ 0.71 ในปี พ.ศ. 2605 คิดเป็นระดับการให้บริการ ระดับ C ในขณะที่กรณีมีโครงการจะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรจราจรกเส้นทางเดิม ในบางช่วง ส่งผลให้ค่าปริมาณจราจรต่อความจุถนนอยู่ที่ 0.43 ในปี พ.ศ. 2576 คิดเป็นระดับการให้บริการ ระดับ A และปริมาณจราจรต่อความจุถนนอยู่ที่ 0.69 ในปี พ.ศ. 2605 คิดเป็นระดับการให้บริการ ระดับ B ตารางที่ 3.6 - 12 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ

ช่วง	ถนน	ช่องจราจร	ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio)							ระดับการให้บริการ (LOS)						
			พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	ทล.4	4	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	A	A	A	A	A	A	A
2	ทล.4	2	0.16	0.17	0.18	0.20	0.21	0.22	0.23	A	A	A	A	A	A	A
3	ทล.4	4	0.22	0.24	0.24	0.26	0.27	0.28	0.30	A	A	A	A	A	A	A
4	ทล.4030	4	0.38	0.41	0.44	0.47	0.51	0.53	0.56	A	A	A	A	A	A	A
5	ทล.4021	4	0.21	0.23	0.25	0.27	0.29	0.31	0.33	A	A	A	A	A	A	A
6	ทล.4	4	0.43	0.46	0.50	0.54	0.57	0.60	0.63	A	A	A	A	A	A	B
7	ทล.4	4	0.25	0.28	0.32	0.36	0.41	0.44	0.47	A	A	A	A	A	A	A
8	ทล.4245	2	0.08	0.09	0.10	0.12	0.13	0.14	0.15	A	A	A	A	A	A	A
9	ทล.4046	2	0.22	0.24	0.26	0.29	0.31	0.33	0.35	A	A	A	A	A	A	A
10	ทล.404	4	0.21	0.22	0.23	0.24	0.26	0.27	0.28	A	A	A	A	A	A	A
11	ทล.404	2	0.45	0.49	0.56	0.60	0.61	0.67	0.71	A	A	A	B	B	B	C
12	ทล.406	4	0.39	0.42	0.44	0.46	0.49	0.51	0.53	A	A	A	A	A	A	A

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567



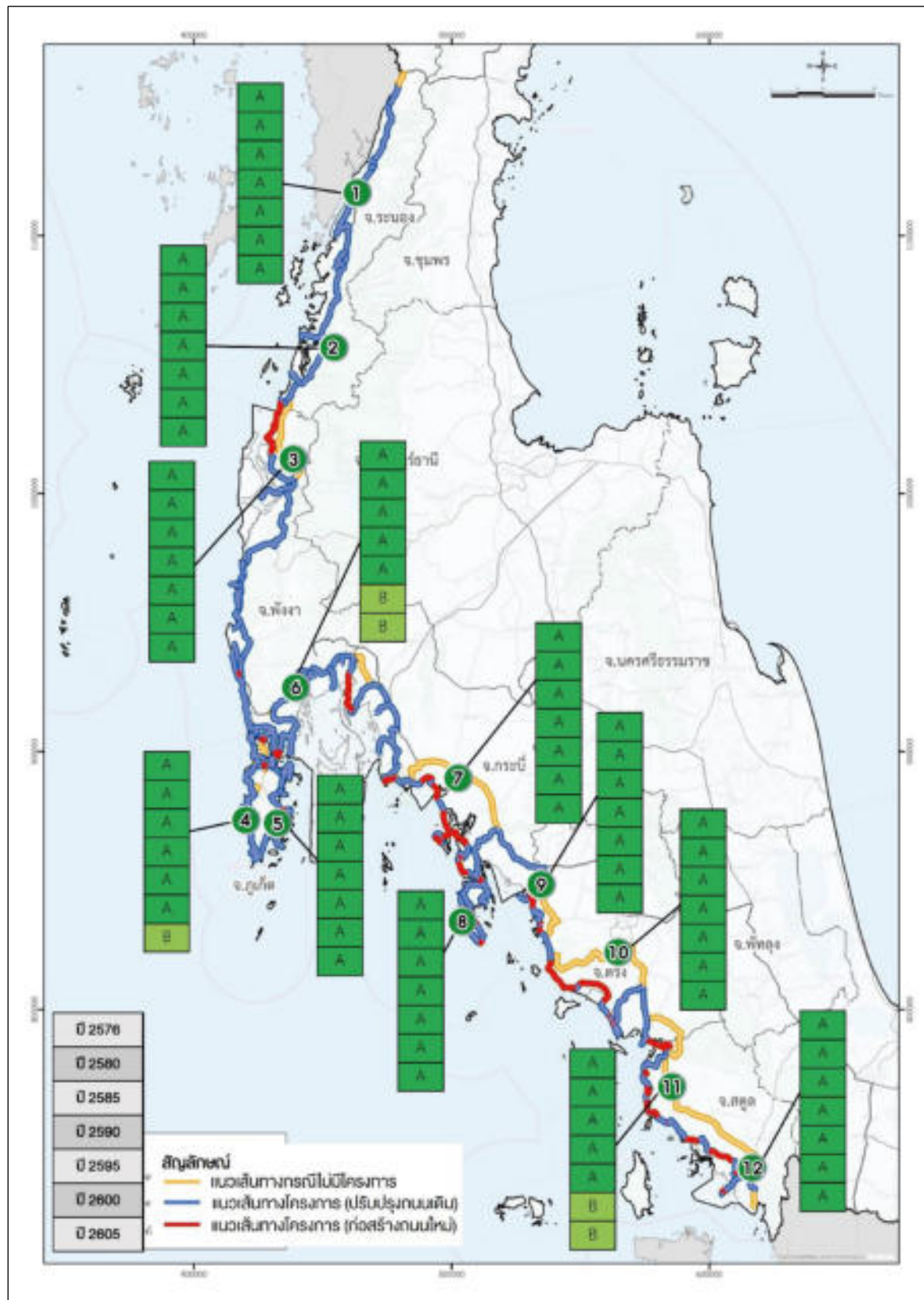
ที่มา: ทปภ. 2567

รูปที่ 3.6 - 4 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ

ตารางที่ 3.6 - 13 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ

ช่วง	ถนน	ช่องจราจร	ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio)							ระดับการให้บริการ (LOS)						
			พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	ทล.4	4	0.10	0.11	0.12	0.13	0.15	0.15	0.16	A	A	A	A	A	A	A
2	ทล.4	2	0.16	0.17	0.19	0.20	0.21	0.22	0.24	A	A	A	A	A	A	A
3	ทล.4	4	0.22	0.23	0.24	0.25	0.27	0.28	0.29	A	A	A	A	A	A	A
4	ทล.4030	4	0.39	0.41	0.45	0.50	0.55	0.57	0.60	A	A	A	A	A	A	B
5	ทล.4021	4	0.22	0.24	0.26	0.29	0.31	0.33	0.35	A	A	A	A	A	A	A
6	ทล.4	4	0.44	0.47	0.51	0.55	0.58	0.61	0.65	A	A	A	A	A	B	B
7	ทล.4	4	0.25	0.28	0.32	0.36	0.40	0.43	0.47	A	A	A	A	A	A	A
8	ทล.4245	2	0.09	0.09	0.11	0.12	0.14	0.15	0.16	A	A	A	A	A	A	A
9	ทล.4046	2	0.24	0.26	0.28	0.31	0.33	0.35	0.38	A	A	A	A	A	A	A
10	ทล.404	4	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24	0.25	0.26	A	A	A	A	A	A	A
11	ทล.404	2	0.43	0.47	0.54	0.58	0.59	0.64	0.69	A	A	A	A	A	B	B
12	ทล.406	4	0.41	0.44	0.46	0.49	0.51	0.53	0.55	A	A	A	A	A	A	A

ที่มา : ที่ปรึกษา



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.6 - 5 ระดับการให้บริการโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการ

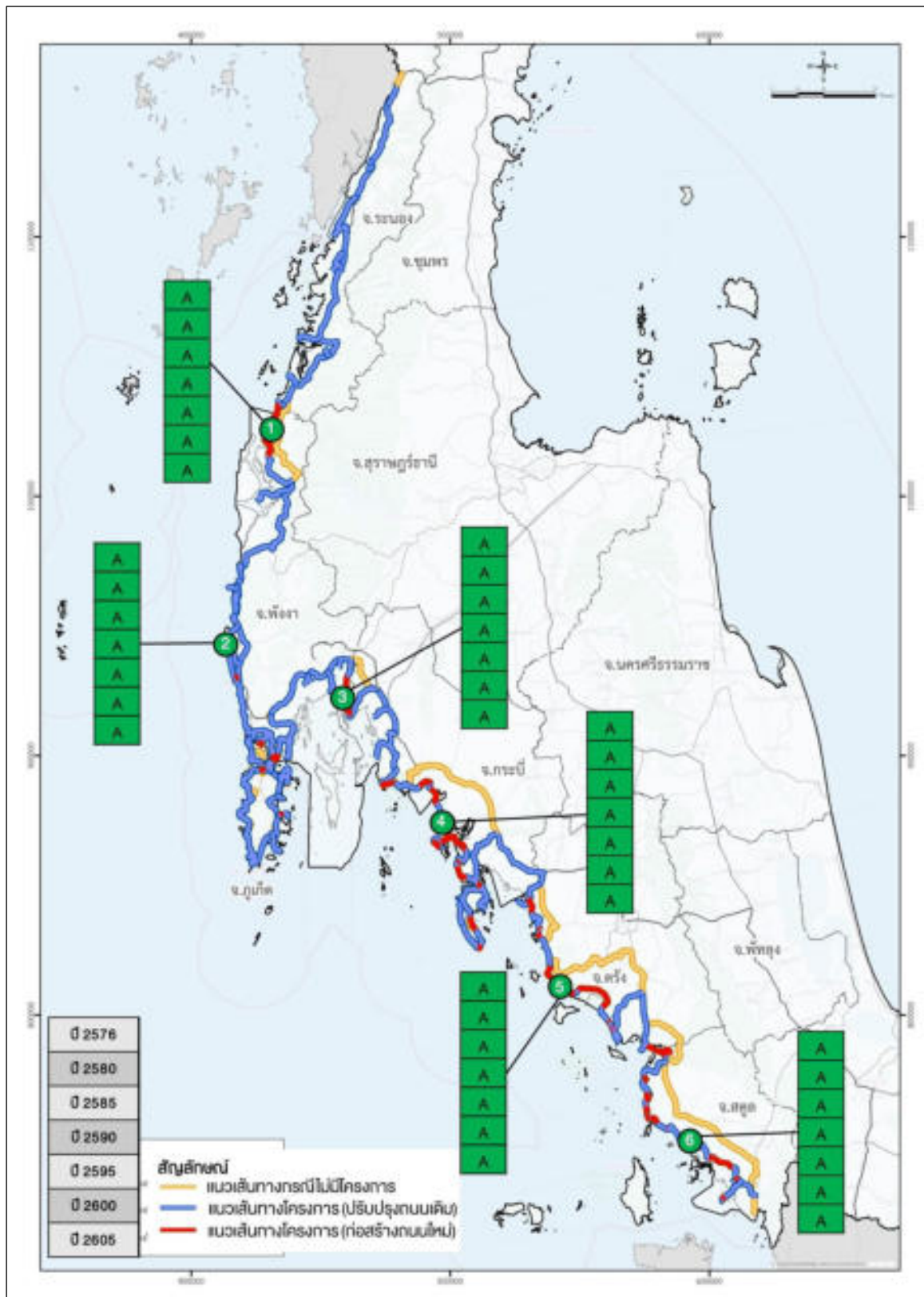
3.6.4.2 ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ ในกรณีที่มีโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ที่ได้ประเมินระดับการให้บริการบนถนนโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.6 - 14 และรูปที่ 3.6 - 6 พบว่า ถนนโครงการในทุก ๆ ช่วง จะมีระดับการให้บริการอยู่ที่ ระดับ A ในปี พ.ศ. 2576 และยังคงมีระดับการให้บริการอยู่ที่ ระดับ A จนถึงปี พ.ศ. 2605

ตารางที่ 3.6 - 14 ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ

ช่วง	ช่องจราจร	ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio)							ระดับการให้บริการ (LOS)						
		พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585	พ.ศ. 2590	พ.ศ. 2595	พ.ศ. 2600	พ.ศ. 2605
1	2	0.05	0.05	0.06	0.06	0.07	0.07	0.08	A	A	A	A	A	A	A
2	2	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.06	0.06	A	A	A	A	A	A	A
3	2	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.07	0.08	A	A	A	A	A	A	A
4	2	0.06	0.06	0.07	0.09	0.11	0.11	0.12	A	A	A	A	A	A	A
5	2	0.04	0.05	0.06	0.06	0.07	0.08	0.08	A	A	A	A	A	A	A
6	2	0.05	0.05	0.06	0.07	0.08	0.08	0.09	A	A	A	A	A	A	A

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567



ที่มา: ทปปรึกษา, 2567

รูปที่ 3.6 - 6 ระดับการให้บริการถนนโครงการ

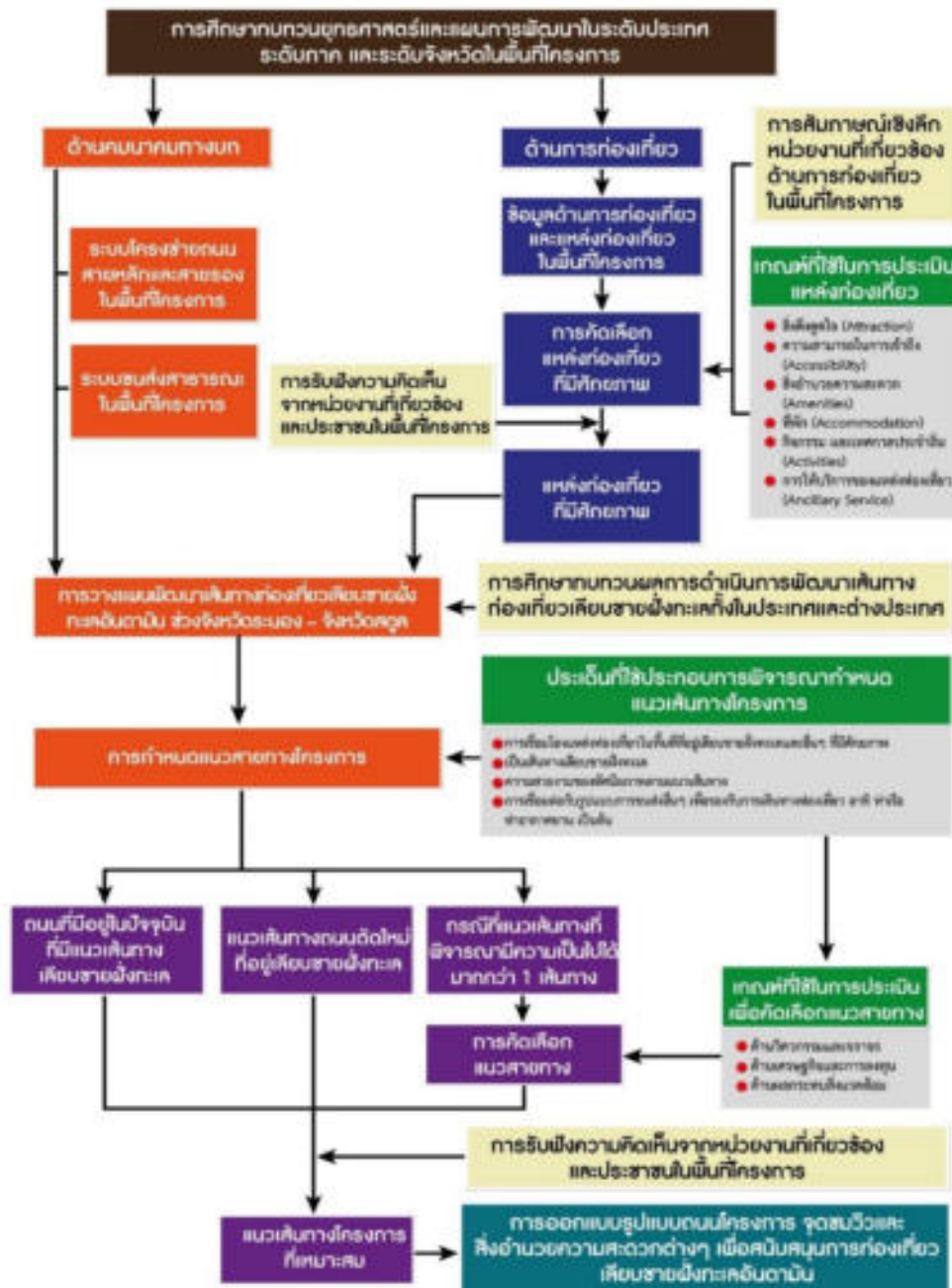
บทที่ 4

การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบ
ของถนนโครงการเบื้องต้น

บทที่ 4 การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น

4.1 กรอบแนวคิดของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ

การศึกษารั้วนี้ได้พิจารณากรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 4 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4 - 1 กรอบแนวคิดการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ

4.2 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

4.2.1 หลักเกณฑ์การประเมินเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว

กระบวนการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังนี้

- 1) วิเคราะห์บริบทพื้นที่ศึกษา
- 2) การจัดเก็บข้อมูลผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม
- 3) การวิเคราะห์ความถี่ของการถูกเสนอชื่อซ้ำ
- 4) การจัดลำดับความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว
- 5) การยืนยันผลการคัดเลือกในเวทีสนทนากลุ่ม
- 6) การสังเคราะห์ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว

ผลลัพธ์จากการสังเคราะห์ดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ในการกำหนดทิศทางการพัฒนา การลงทุน และการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่เป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียง

ที่ปรึกษาได้พิจารณาคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทาง ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

4.2.2.1 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว

การพิจารณาเกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งอันดามัน มีการพิจารณาอย่างรอบด้าน ทั้งในมิติของทรัพยากรท่องเที่ยว ศักยภาพในการเข้าถึง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความพร้อมของชุมชนและท้องถิ่น โดยสามารถกำหนดเกณฑ์ ได้ดังนี้

- 1) คุณค่าด้านการท่องเที่ยว (Tourism Value)
- 2) ศักยภาพในการเข้าถึง (Accessibility)
- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน (Amenities & Infrastructure)
- 4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ (Environmental Sensitivity)
- 5) การมีส่วนร่วมของชุมชนและความพร้อมของพื้นที่ (Community Engagement & Readiness)
- 6) ศักยภาพในการกระตุ้นเศรษฐกิจและกระจายรายได้ (Economic Impact)

4.2.2.2 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

การเข้าพบเพื่อทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของกลุ่มจังหวัดอันดามันทั้ง 6 จังหวัด โดยหน่วยงานภาครัฐที่ทำการสัมภาษณ์ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล อุทยานแห่งชาติ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานจังหวัด ขณะทีหน่วยงานภาคเอกชนที่ทำการสัมภาษณ์ ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด และสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัด

4.2.2.3 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพโดยการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์

จากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดอันดามัน

4.2.3 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังแสดงในรูปที่ 4.2 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.2 - 1 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

4.2.4 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

รายละเอียดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนที่ได้เข้าพบเพื่อทำการสัมภาษณ์ทั้ง 6 จังหวัด ดังแสดงในรูปที่ 4.2 - 2



หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่

- หอการค้าจังหวัด
- สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด
- สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัด

หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่

- องค์การบริหารส่วนจังหวัด
- เทศบาล
- สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
- สำนักงานจังหวัด
- อุทยานแห่งชาติ
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.2 - 2 การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

4.2.4.1 จังหวัดระนอง

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดระนอง

จังหวัดระนอง มีความโดดเด่นเรื่องทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพร้อนน้ำพุร้อนและน้ำแร่ธรรมชาติ หมู่เกาะต่าง ๆ ที่สวยงาม วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เมืองเก่า และป่าชายเลนชีวมณฑลโลก โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง 3 อันดับแรก ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 1

ตารางที่ 4.2 - 1 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดระนอง 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดระนองที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	บ่อน้ำพุร้อน	5	1	23.82
2	ภูเขาหญ้า	3	2	14.29
3	เกาะพยาม	3	2	14.29
4	น้ำตกหงาว	2	3	9.52

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 2

ตารางที่ 4.2 - 2 ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดระนองจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดระนอง
1	อุทยานแห่งชาติแหลมสน (หาดอ่าวเคย หาดบางเบน หาดประพาส เกาะกำตก และเกาะค้างคาว)
2	อุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี (จุดชมวิวเขาคอมา น้ำตกปูงญบาล เกาะเสียด เกาะขวาง เกาะไขน เกาะยาว เกาะปลิง และเกาะนกเปล้า)
3	อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง (ท่าเรือชุด เกาะช้างหาดหินงาม / เกาะไฟไหม้ เกาะพยาม เกาะเหลา เกาะหาดทรายดำ เกาะช้างตันโกงกางยักษ์ อ่าวไขเต่า อ่าวใหญ่ อ่าวเสียด หาดทรายแดง หาดทะเลนอก คลองหาง - คลองดำโง)
4	อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว (บ่อน้ำร้อนบ้านพรัง น้ำตกคลองเพรา และน้ำตกหงาว)
5	หาดชาญดำริ
6	ภูเขายา
7	วัดบ้านหวา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดระนอง

จังหวัดระนองมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีความสวยงาม และมีศักยภาพซึ่งสามารถทำการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยกระบวนการคัดเลือกและจัดลำดับมุ่งเน้นการใช้เกณฑ์ที่สะท้อนถึงศักยภาพในการพัฒนาท่องเที่ยว โดยทำการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานในพื้นที่ โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตรจากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ หาดอ่าวเคยและหาดบางเบน ลำดับที่ 2 คือ หาดประพาสและท่าเรือชุด

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ น้ำตกปูงญบาล ลำดับที่ 2 คือ น้ำตกคลองเพรา

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติแหลมสน เกาะกำตก เกาะพยาม และอ่าวใหญ่ ลำดับที่ 2 คือ เกาะค้างคาวและเกาะหาดทรายดำ

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดระนอง

ผลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดระนองในพื้นที่เกี่ยวข้อง โดยส่วนใหญ่หน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและเล็งเห็นประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ ในพื้นที่จังหวัดระนองได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม โครงการต้องคำนึงถึงเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติ

รวมถึงทรัพยากร ธรรมชาติ และระบบนิเวศ กฎหมายของอุทยานแห่งชาติ ซึ่งมีรายละเอียดค่อนข้างมาก พร้อมทั้งการขึ้นทะเบียนเพื่อการขอเข้ารับการเป็นพื้นที่มรดกโลก ในพื้นที่ 6 อุทยาน และ 1 ชุมชนพล รวมถึงชุมชนบริเวณใกล้เคียง และผลกระทบอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้น

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดระนอง โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 83.64 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 76.36 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.2.4.2 จังหวัดพังงา

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดพังงา

จังหวัดพังงามีทรัพยากรการท่องเที่ยวจำนวนมากและหลากหลายที่มีชื่อเสียงส่วนใหญ่เป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวทางทะเล ซึ่งเป็นภาพลักษณ์ที่โดดเด่นของจังหวัดพังงา โดยเฉพาะอย่างยิ่งหาดเขาหลัก แหล่งดำน้ำลึกที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน แหล่งดำน้ำตื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ และแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมต่าง ๆ เช่น ถ้ำ น้ำตก ภูเขา เกาะ ชายหาด และทะเล โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดพังงา 3 อันดับแรก ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 3

ตารางที่ 4.2 - 3 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดพังงา 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์ของจังหวัดพังงาที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	เขาหลัก	5	1	23.81
2	เกาะสุรินทร์	4	2	17.39
3	เกาะสิมิลัน	3	3	14.29

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 4

ตารางที่ 4.2 - 4 ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงา
1	อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน (เกาะเมียง (เกาะสี่) เกาะห้า เกาะหก เกาะปายู (เกาะเจ็ด) เกาะสิมิลัน (เกาะแปด) เกาะบางู (เกาะเก้า) เกาะตาชัย เกาะบอน อ่าวเกือก และหินปูขาว)
2	อุทยานแห่งชาติเขาลำปี - หาดท้ายเหมือง (หาดท้ายเหมือง หาดบ่อด่าน เรือชุดแร่เฟืองยักษ์ เขาน้ำยักษ์ หุ่นสมิ๊ด น้ำตกลำปี และน้ำตกโดนไพร)
3	อุทยานแห่งชาติเขาหลัก - ลำรู (น้ำตกโดนช่องฟ้า หาดเล็ก หาดเขาหลัก และหาดนางทอง)

ตารางที่ 4.2 - 4 ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงา
4	อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ (อ่าวช่องขาด อ่าวไม้งาม อ่าวสุเทพ อ่าวแม่มาย อ่าวจาก อ่าวเต่า อ่าวผักกาด อ่าวบอน อ่าวสับปะรด เกาะผ้า เกาะตอริณลา เกาะไข่ (เกาะมังกรหรือเกาะปาจุม) และกองหินริชิลู)
5	อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระ - เกาะพระทอง (เกาะระ เกาะพระทอง เกาะทุ่งนางดำ เกาะคอเขา เกาะปลิง - เกาะพ่อ และวิหารเซียน)
6	อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา (เกาะไข่นอก เกาะไข่น้ำ (เกาะไข่นม) เกาะไข่น้อย เกาะยาวน้อย เกาะยาวใหญ่ เกาะพนัก เกาะห้อง เกาะปันหยี เกาะลวะใหญ่ เกาะทะลุออก เกาะโบยใหญ่ ถ้ำลอด ถ้ำนาค ถ้ำแก้ว ถ้ำโกงกาง ถ้ำค้างคาว ถ้ำปิน เขาตาปู เขาพังกัน เขาหมาจู เขาเซียน และหาดนาใต้)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดพังงา

ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดพังงา โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตร จากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติเขาลำปี - หาดท้ายเหมือง ลำดับที่ 2 คือ หาดท้ายเหมือง หาดบ่อด่าน

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา น้ำตกลำปี และอุทยานแห่งชาติเขาหลัก - ลำรู่ ลำดับที่ 2 คือ จุดชมวิวเสมิโดนางชี ล่องแพคลองวังเคียงคู่ และบ่อน้ำพุร้อนปากพุกะปะ

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ เกาะผ้า ลำดับที่ 2 คือ อ่าวช่องขาด อ่าวไม้งาม อ่าวสุเทพ อ่าวแม่มาย อ่าวจาก อ่าวเต่า อ่าวผักกาด อ่าวบอน และอ่าวสับปะรด

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดพังงา

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพังงา โดยส่วนใหญ่หน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและสิ่งเห็นประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในพื้นที่จังหวัดพังงาได้อีกด้วย เนื่องจากจังหวัดพังงามีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางบกและทางทะเลเป็นที่รู้จักและมีชื่อเสียงระดับโลกจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนาเส้นทางถนนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเขาหลัก อำเภอตะกั่วป่า กับท่าอากาศยาน

ดังนั้น การพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมดังกล่าว ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดเป้าหมายและแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพราะยังคงเป็นปัจจัยสำคัญต่อระบบนิเวศและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ เขาหลัก และเกาะต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อเสริมศักยภาพการพัฒนาพื้นที่อุทยานแห่งชาติทางทะเลในกลุ่มอันดามันในจังหวัดพังงาไปสู่มรดกโลกทางธรรมชาติได้ในอนาคตให้เกิดความยั่งยืนต่อไป

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดพังงา เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดพังงา โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 85.42 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 75.00 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.2.4.3 จังหวัดภูเก็ต

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตมีความโดดเด่นเรื่องทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวทางทะเลและหมู่เกาะต่าง ๆ ที่สวยงามที่มีชื่อเสียงโด่งดังอีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมรวมถึงย่านเมืองเก่า โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต 3 อันดับแรก ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 5

ตารางที่ 4.2 - 5 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดภูเก็ต 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดภูเก็ตที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	ทะเล	6	1	12.50
2	เทศกาลกินเจ	6	1	12.50
3	ชายหาด	5	2	10.42
4	หาดป่าตอง	4	3	8.33
5	อาหาร	4	3	8.33
6.	แหลมพรหมเทพ	4	3	8.33
7	กิจกรรมทางน้ำ	4	3	8.33

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 6

ตารางที่ 4.2 - 6 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันของจังหวัดภูเก็ต

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันของจังหวัดภูเก็ต
1	แหลมพรหมเทพ หาดป่าตอง หาดสุรินทร์ และหาดกะตะ
2	เกาะราชาใหญ่ และหาดกะรน
3	หาดกมลา หาดราไวย์ หาดพริตอม เกาะเฮ หาดยะนุ้ย จุดชมวิว 3 อ่าว จุดชมวิวกังหันลมและเกาะไม้ท่อน
4	เกาะราชาน้อย แหลมกระติง จุดชมวิวผาหินดำและอุทยานแห่งชาติสิรินาถ (หาดในยาง หาดในทอน หาดไม้ขาว หาดทรายแก้ว หาดลายัน เกาะแวว เกาะปลิง แหลมทราย และอ่าวปอดะ)

ตารางที่ 4.2 - 6 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันของจังหวัดภูเก็ต (ต่อ)

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันของจังหวัดภูเก็ต
5	แหล่งท่องเที่ยวชุมชนและท่าเทียบเรือฝั่งตะวันออก (ท่าเรือแหลมหิน บางโรง และอ่าวปอ)
6	กลุ่มวิสาหกิจชุมชนบางโรง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ทั้งนี้ แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่เลียบชายฝั่งทะเลอันดามันต่างเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงและมีศักยภาพเป็นที่รู้จักแต่เนื่องจากถนนที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ในปัจจุบันมีปัญหาการจราจรติดขัด หากต้องการพัฒนาเรื่องการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว จึงขอเสนอการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันฝั่งตะวันออกอย่างไรก็ตาม แหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ฝั่งตะวันตก) มีความสวยงามกว่า (ฝั่งตะวันออก) ซึ่งเป็นพื้นที่หาดโคลน หรือหาดเลน เป็นบริเวณที่มีขนาดดินตะกอนเป็นโคลนทับถมกัน

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดภูเก็ต

ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดภูเก็ต โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตร จากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ แหลมพรหมเทพ หาดป่าตอง หาดสุรินทร์ และหาดกะตะ และหาดกะรน ลำดับที่ 2 คือ หาดกมลา หาดราไวย์ และหาดปรีดอม

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ จุดชมวิวกังหันลม และพิพิธภัณฑสถานภูเก็ตไทยหัว ลำดับที่ 2 คือ จุดชมวิว 3 อ่าว อุทยานแห่งชาติสิรินาถ และอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ เกาะราชาน้อย ลำดับที่ 2 คือ เกาะไม้ท่อน

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดภูเก็ต

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต พบว่า โดยส่วนใหญ่หน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและเล็งเห็นประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในพื้นที่จังหวัดพังงาได้อีกด้วย แต่อยากให้ผลักดันเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งด้านตะวันออกมากกว่า เนื่องจากถนนเส้นเลียบชายฝั่งด้านตะวันตกมีอยู่แล้วและเป็นปัญหาด้านการจราจรอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพได้ถึงแม้ว่าทางฝั่งตะวันออกทะเลไม่มีความสวยงามเทียบเท่าฝั่งตะวันตกก็ตาม

ดังนั้น การพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมดังกล่าว ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดเป้าหมายและแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งช่วยแก้ปัญหาการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการกระจายตัวและสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตมีศักยภาพสูงด้านและสร้างรายได้มหาศาลให้กับประเทศไทย

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดภูเก็ต โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 88.64 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 84.09 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.2.4.4 จังหวัดกระบี่

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่มีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชายหาดและเกาะแก่งที่สวยงามของทะเลฝั่งอันดามัน และยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวอันดับต้น ๆ ของโลก รวมถึงทรัพยากรธรรมชาติใต้ท้องทะเลที่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว ได้แก่ กิจกรรมดำน้ำลึก ดำน้ำตื้น การปีนผา ชมวิว และอาหารพื้นเมืองอย่างหลากหลาย รวมไปถึงประเพณีของชาวเล ที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่ 3 อันดับแรก ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 7

ตารางที่ 4.2 - 7 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดกระบี่ 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดกระบี่ที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	ธรรมชาติ	5	1	10.64
2	ทะเล	5	1	10.64
3	น้ำตกร้อน	4	2	8.51
4	น้ำพุร้อนเค็ม คลองท่อม	4	2	8.51
5	อ่าวนาง	3	3	6.38
6	ทะเล เกาะ (พีพี)	3	3	6.38
7	ความหลากหลายทางวัฒนธรรม	3	3	6.38

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่ง

ทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 8

ตารางที่ 4.2 - 8 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดกระบี่จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดกระบี่
1	เขานาบน้ำ
2	เกาะจำ
3	คลองสระแก้ว
4	คลองหุด (คลองน้ำใส)
5	สปาโคลน (หาดทรายร้อน) อ่าวลึก
6	ชุมชนท่องเที่ยวบ้านไหนดั้ง
7	วัดมหาธาตุวชิรมงคล
8	วัดมหาธาตุแหลมสัก
9	จุดชมวิวพวนท่ามะพร้าว
10	ชุมชนท่องเที่ยวแหลมสัก
11	อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา - หมู่เกาะพีพี (ทะเลแหวก เกาะปอดะ เขาหางนาค เกาะยูง เกาะพีพีเล อ่าวโล๊ะชามะ อ่าวมาหยา อ่าวไร่เลย์ อ่าวท่าเลน อ่าวนาง เกาะไม้ไผ่ เกาะพีพีดอน เกาะไก่ ถ้ำพระนาง ถ้ำไว้ง หาดยาว หาดถ้ำพระนาง และสุสานหอย 75 ล้านปี)
12	อุทยานแห่งชาติธารโบกขรณี (ธารโบกขรณี ถ้ำลอดเหนือและถ้ำลอดใต้ ถ้ำผีหัวโต (ถ้ำหัวกะโหลก) ถ้ำเพชร ถ้ำคลัง ถ้ำพระ และหมู่เกาะห้อง)
13	อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา (เกาะรอก เกาะโพง เกาะห้า ถ้ำเขาไม้แก้ว น้ำตกคลองจาก แหลมโตนด และกองหินม่วงหินแดง)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดกระบี่

ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดกระบี่ โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตร จากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา - หมู่เกาะพีพี ลำดับที่ 2 คือ ถ้ำพระนาง

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ คลองหุด (คลองน้ำใส) ลำดับที่ 2 คือ น้ำตกห้วยโต้

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ ทะเลแหวก ลำดับที่ 2 คือ กองหินม่วงหินแดง

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดกระบี่

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่ พบว่า โดยส่วนใหญ่ทุกหน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและเล็งเห็นประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในพื้นที่จังหวัดกระบี่ได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามควรพัฒนาภาพลักษณ์การท่องเที่ยวให้กลายเป็นอัตลักษณ์ที่โดดเด่นและสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายโดยใช้การท่องเที่ยวเป็นกลไกในการรักษาฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาทาง

ด้านเศรษฐกิจ สังคม การสื่อสาร การคมนาคมที่สะดวกสบาย รวดเร็ว การเดินทางที่เพิ่มความสะดวกสบาย ลดระยะเวลามีส่วนกระตุ้นและเพิ่มประสิทธิภาพให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่

ดังนั้น การพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมดังกล่าว ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการกำหนด เป้าหมายและแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งช่วยแก้ปัญหาจากข้อมูลดังกล่าว ข้างต้น รวมถึงจังหวัดกระบี่ได้รับการประชาสัมพันธ์และยกย่องจากสื่อระดับโลก ในการเป็นจุดหมายปลายทาง ของการท่องเที่ยวเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว เพื่อคงความเป็นกระแสนิยมและการกระจายตัวและสร้างความประทับใจ ให้กับนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดกระบี่ที่เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ควบคู่ไปกับการไม่ทำลายคุณค่า ของของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดกระบี่ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถาม ความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดกระบี่ โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล อันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 77.19 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 85.96 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.2.4.5 จังหวัดตรัง

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดตรัง

จังหวัดตรังมีความโดดเด่นด้านอาหาร ประวัติศาสตร์วัฒนธรรมวิถีชีวิต และธรรมชาติ โดยเฉพาะเกาะกระดาน เป็นเกาะที่มีชายหาดสวยที่สุดของทะเลตรัง ถูกจัดอันดับชายหาดที่ดีที่สุดในโลกประจำปี 2023 โดย World Beach Guide และเป็นสถานที่จัดงานแต่งงานได้สมุทพรยอดฮิต ของนักท่องเที่ยว โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง 3 อันดับแรก ดังแสดงใน ตารางที่ 4.2 - 9

ตารางที่ 4.2 - 9 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดตรัง 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดตรังที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	อาหาร 9 มื้อ	5	1	16.67
2	หมูย่าง	3	2	10.00
3	หมูเกาะ (ทะเล)	2	3	6.67
4	ดื่มชา น้ำจิ้มส้มแซ่บ และน้ำจิ้มสัสน	2	3	6.67
5	วัฒนธรรมท้องถิ่น	2	3	6.67
6	ขนมเค้ก	2	3	6.67
7	ยุทธจักรความอร่อย และรักชิมเล	2	3	6.67
8	เกาะกระดาน	2	3	6.67
9	วัดศาลเจ้าพระโพธิสัตว์	2	3	6.67

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 10

ตารางที่ 4.2 - 10 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดตรัง

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันของจังหวัดตรัง
1	หาดปากเมง
2	อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม (หาดยาว เกาะแหวน เกาะกระดาน (สถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม) เกาะเชือก เกาะมุกต์ เขาแบนะ (สะพานลอยน้ำ) และถ้ำมรกต)
3	360 องศา เขามะป้า บ้านน้ำราบ
4	หาดเก็บตะวัน
5	ทะเลแหวก (สันหลังมังกรเหลือ)
6	หาดหัวหิน
7	หาดตะเสะ
8	หาดสั้น หาดฉางหลวง (มีหาดทราย)
9	เกาะลิบง ดูปะยูนที่ใหญ่ที่สุด
10	ถ้ำเขาเจ็ดยอด
11	ถ้ำเขาติง
12	บ่อน้ำร้อนกันตัง
13	เกาะสุกร (เกาะให้มองเห็นเกาะ)
14	แหลมไทร
15	หินหัวช้าง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดตรัง

ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดตรัง โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตร จากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ หาดปากเมง ลำดับที่ 2 คือ หาดเก็บตะวัน

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ บ่อน้ำร้อนกันตัง ลำดับที่ 2 คือ ถ้ำเขาติง

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ เขาแบนะ ลำดับที่ 2 คือ ทะเลแหวก (สันหลังมังกรเหลือ)

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดตรัง

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง พบว่า ส่วนใหญ่ทุกหน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและเล็งเห็นประโยชน์

ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในพื้นที่จังหวัดตรังได้อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

ดังนั้น การออกแบบโครงการนี้หากสามารถผลักดันให้สามารถเกิดขึ้นได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการเดินทางและการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวแต่อย่างไรก็ตาม ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดเป้าหมายและแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือถ้าเกิดต้องส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งในทุกฝ่าย

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดตรัง เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดตรัง โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 70.00 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 80.00 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.2.4.6 จังหวัดสตูล

1) ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สวยงาม เป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย เป็นจังหวัดที่มีความเป็นอยู่ทางวัฒนธรรมด้วยความหลากหลาย จึงทำให้จังหวัดสตูลเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ นอกจากนี้ยังเป็นอุทยานแห่งชาติโลกแห่งแรกของประเทศไทย โดยได้รับการแต่งตั้งจากองค์การยูเนสโก โดยมีผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล 3 อันดับแรกดังแสดงในตารางที่ 4.24.2 - 11

ตารางที่ 4.24.2 - 11 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดสตูล 3 อันดับแรก

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดสตูลที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
1	เกาะหลีเป๊ะ	3	1	15.00
2	อุทยานแห่งชาติตะรุเตา	3	1	15.00
3	ความสงบ ความสมบูรณ์ของธรรมชาติ และอากาศบริสุทธิ์สดชื่น	3	1	15.00
4	หาดทรายยาว (สันหลังมังกร) เปลือกหอยสูง 10 เมตร	2	2	7.67
5	ล่องแก่ง	2	2	7.67
6	ชายแดน (ด่านชายแดน ด่านวังประจัน)	2	2	7.67
7	พหุวัฒนธรรม	2	2	7.67
8	เกาะและทะเล	2	2	7.67
9	อุทยานธรณีโลก	2	2	7.67
10	วังสายทอง	1	3	1.28
11	อาหารทะเล (สด แปรรูป)	1	3	1.28
12	พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล	1	3	1.28
13	ถ้ำภูผาเพชร	1	3	1.28

ตารางที่ 4.24.2 - 11 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดสตูล 3 อันดับแรก (ต่อ)

ลำดับที่	ภาพลักษณ์จังหวัดสตูลที่นึกถึงเป็น 3 อันดับแรก	ความถี่	อันดับที่	ร้อยละ
14	เกาะบูโหลน	1	3	1.28
15	ถ้ำเล สเตโกดอน	1	3	1.28
16	แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย	1	3	1.28

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

2) ผลวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดสตูล

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงที่ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดังแสดงในตารางที่ 4.2 - 12

ตารางที่ 4.2 - 12 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดสตูล

ลำดับที่	แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดสตูล
1	จุดชมวิวน้ำพุร้อน ล่องเรือชมปูทะเลทุ่งหว้า
2	ชุมชนบ้านบ่อเจ็ดลูก
3	หาดบางศิลา
4	หาดปากบารา
5	อุทยานธรณีสตูล (ถ้ำเล สเตโกดอน)
6	อุทยานแห่งชาติตะรุเตา (อ่าวพันเตมะละกา อ่าวสน อ่าวเกาะและ อ่าวฤๅษี อ่าวมะขาม อ่าวจาก อ่าวตะโกละ อ่าวตะโกละอู้ง เกาะราวี เกาะไข่ เกาะรอกลอย เกาะดง เกาะหินซ้อน เกาะหลีเป๊ะ เกาะอาดัง เกาะหินงาม เกาะยาง เกาะจาบัง เกาะตะรุเตา น้ำตกโจรสลัด น้ำตกโละเป๊ะ น้ำตกลูดู ผาโต๊ะบู ผาชะโด ถ้ำจระเข้ และแหลมสน)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดสตูล

ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของจังหวัดสตูล โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระยะ 10 กิโลเมตร จากชายฝั่งทะเลอันดามัน ลำดับที่ 1 คือ ชุมชนบ้านบ่อเจ็ดลูก

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ทล.4 ทล.402 ทล.4046 และ ทล.404) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติทะเลบัน ลำดับที่ 2 คือ ถ้ำลอดปูยู

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวนอกชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นการเดินทางเข้าถึงผ่านทางท่าเรือชายฝั่ง ลำดับที่ 1 คือ อุทยานแห่งชาติตะรุเตา

4) สรุปผลจากการสัมภาษณ์ในภาพรวมของจังหวัดสตูล

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล พบว่า โดยส่วนใหญ่ทุกหน่วยงานให้ความสนใจกับโครงการและเล็งเห็นประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในพื้นที่จังหวัดสตูลได้อีกด้วย โดยมีแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญ

กับการพัฒนาใกล้เคียงเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งอนาคต โดยการส่งเสริมผ่านพหุวัฒนธรรม (ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น) และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และอุทยานธรณีสตูลอย่างสมดุลและยั่งยืน ส่งผลต่อเศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพในจังหวัดสตูล

ดังนั้น การพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมดังกล่าว ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดเป้าหมายและแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งช่วยแก้ปัญหา จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ถึงแม้ว่าจังหวัดสตูลเป็นหนึ่งในจังหวัดเมืองรองของประเทศไทย แต่นับว่าเป็น แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ได้รับรางวัลจากยูเนสโกให้เป็นเมืองอุทยานธรณีโลกแห่งแรกของประเทศ นับว่าเป็น พื้นที่ที่มีความสำคัญและโดดเด่นทางธรณีวิทยา ธรรมชาติ พหุวัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่า ด้วยนิยามของสตูลที่กล่าวว่า “เมืองธรรมชาติบริสุทธิ์” ซึ่งนำมาเป็นจุดขายในการดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว ที่มาเยือนสู่ระดับชาติและนานาชาติได้

5) ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ณ จังหวัดสตูล เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2567 โดยใช้แบบสอบถาม ความคิดเห็นเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดสตูล โดยรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล อันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 64.52 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนรายชื่อแหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลอันดามันที่มีศักยภาพมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเส้นทาง Road Trip ร้อยละ 64.52 เห็นว่ามีความเหมาะสม

4.3 การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

4.3.1 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินเพื่อคัดเลือกแนวสายทาง

เมื่อกำหนดแหล่งท่องเที่ยวและแนวทางเลือกของโครงการแล้ว ในการดำเนินการคัดเลือก แนวสายทางที่เหมาะสมจะพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สำหรับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักแต่ละด้านดังกล่าวข้างต้น จะพิจารณาตามความสำคัญ โดยการกำหนดสัดส่วนคะแนนของแต่ละปัจจัยที่นำมาพิจารณา เป็นการกำหนดคะแนนเต็มของดัชนีชี้วัด ตามความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาโครงการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

1) มีความสำคัญน้อย	มีค่าสัดส่วนคะแนนเท่ากับ	1
2) มีความสำคัญปานกลาง	มีค่าสัดส่วนคะแนนเท่ากับ	2
3) มีความสำคัญมาก	มีค่าสัดส่วนคะแนนเท่ากับ	3
4) มีความสำคัญสูง	มีค่าสัดส่วนคะแนนเท่ากับ	4
5) มีความสำคัญสูงมาก	มีค่าสัดส่วนคะแนนเท่ากับ	5

หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาวิเคราะห์ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมี คะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ซึ่งได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 4.3 - 1

ตารางที่ 4.3 - 1 การกำหนดคะแนนของปัจจัยหลักที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบ

ปัจจัยที่ใช้ในการเปรียบเทียบ	ระดับความสำคัญ	ระดับคะแนน	สัดส่วนคะแนน	คะแนนที่กำหนด
สัดส่วนคะแนนการเปรียบเทียบ (100 คะแนน)				
ด้านวิศวกรรมและจราจร	มีความสำคัญสูง	4	28.570	30
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	มีความสำคัญสูงมาก	5	35.715	35
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มีความสำคัญสูงมาก	5	35.715	35
รวม		14	100.00	100

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

4.3.2 การกำหนดค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือก

ในการประเมินเพื่อเปรียบเทียบความเหมาะสม ของรูปแบบแนวเส้นทางแต่ละทางเลือก ที่ปรึกษาได้ใช้วิธีการให้คะแนนเปรียบเทียบโดยใช้ค่าตัวคูณ (Multiplier Factor) ซึ่งจะพิจารณาจากความได้เปรียบ / เสียเปรียบ หรือข้อดี / ข้อเสียของแต่ละปัจจัย และเมื่อนำค่าตัวคูณไปคูณกับ น้ำหนักคะแนนในหัวข้อนั้นจะได้ผลคูณเป็นคะแนนในแต่ละหัวข้อ สำหรับแต่ละรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ ของแนวเส้นทางแต่ละแห่งเมื่อนำผลรวมของคะแนนในแต่ละหัวข้อของแต่ละรูปแบบทางเลือกมาเปรียบเทียบกับรูปแบบทางเลือกที่ได้คะแนนรวมมากที่สุดจะมีความเหมาะสมมากที่สุด ค่าตัวคูณที่จะใช้สำหรับปัจจัยแต่ละด้านสามารถกำหนดได้ 3 วิธี คือ

- 1) แบบขั้นบันได
- 2) แบบสัดส่วน
- 3) แบบวิเคราะห์หลากหลายเกณฑ์ (Multi Criteria Analysis : MCA)

4.3.3 ผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

4.3.3.1 จังหวัดระนอง

1) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการช่วงอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง

ในการศึกษาสภาพพื้นที่และการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นในเขตพื้นที่ จังหวัดระนอง พบว่า มีพื้นที่ช่วงที่ผ่านอุทยานแห่งชาติแหลมสน อำเภอเมืองระนอง - อำเภอกะเปอร์ แนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง จึงได้กำหนดแนวคิด แนวทางเลือกเบื้องต้น เพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้ มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 1



ที่มา : ทิปรีक्षा, 2567

รูปที่ 4.3 - 1 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงผ่าน อุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง

แนวคิดแนวทางเลือก และผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการที่ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1** หลังจากผ่านอ่าวอ่าง แนวเส้นทางจะมุ่งเข้าสู่ บ้านอ่าวเคย (ใกล้กับที่ทำการอุทยานแห่งชาติแหลมสน) โดยใช้ถนน รน.1307 บางช่วง จากนั้นจะตัดเข้าสู่ เกาะเปียนน้ำน้อย และเกาะเปียนน้ำใหญ่ ข้ามปากคลองนาคาเข้าสู่ บ้านแหลมนาว แล้วเลาะชายฝั่งทะเลลงไปทางทิศใต้ ผ่านชายหาดบ้านทะเลนอก ผ่านแหลมกล้วย และเข้าสู่หาดประพาส ก่อนจะสิ้นสุดการคัดเลือกบริเวณแหลมหินทุ่ง ซึ่งอยู่ทางด้านทิศใต้ของหาดประพาส

- **แนวทางเลือกที่ 2** มีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 แต่หลังจากผ่านอ่าวอ่างแล้ว แนวเส้นทางจะอ้อมไปทางทิศตะวันออก ผ่าน เกาะนกฮูก และ เกาะมะพร้าว บริเวณอ่าวท้ายาง จากนั้นตัดผ่านพื้นที่ด้านหลัง หมู่บ้านชาคลี บริเวณขอบป่าชายเลน ตัดผ่าน อ่าวเข้ายั่ว ข้ามคลองบางบอน และคลองนาคา แล้วเลียบบนเขาทางด้านทิศตะวันออกของ บ้านทะเลนอก โดยใช้ถนนบ้านทะเลนอกบางช่วงไปยังหาดทะเลนอก ก่อนจะเลี้ยวลงไปทางทิศใต้เลียบชายฝั่ง ผ่านพื้นที่ บ้านทะเลนอก ผ่าน แหลมกล้วย และเข้าสู่หาดประพาส โดยจะสิ้นสุดการคัดเลือกบริเวณ แหลมหินทุ่ง ซึ่งเป็นจุดเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1

- **แนวทางเลือกที่ 3** มีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 แต่จะ ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 ลงไปทางทิศใต้ยาวตลอด ผ่านอำเภอกะเปอร์ แล้วจึงแยกเข้าสู่ ถนนท้องถิ่นเพื่อเข้าสู่ หาดประพาส และสิ้นสุดการคัดเลือกบริเวณ แหลมหินทุ่ง ซึ่งเป็นจุดเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 โดยแนวทางเลือกนี้จะ ใช้ถนนเดิมทั้งหมดตลอดช่วงการคัดเลือก

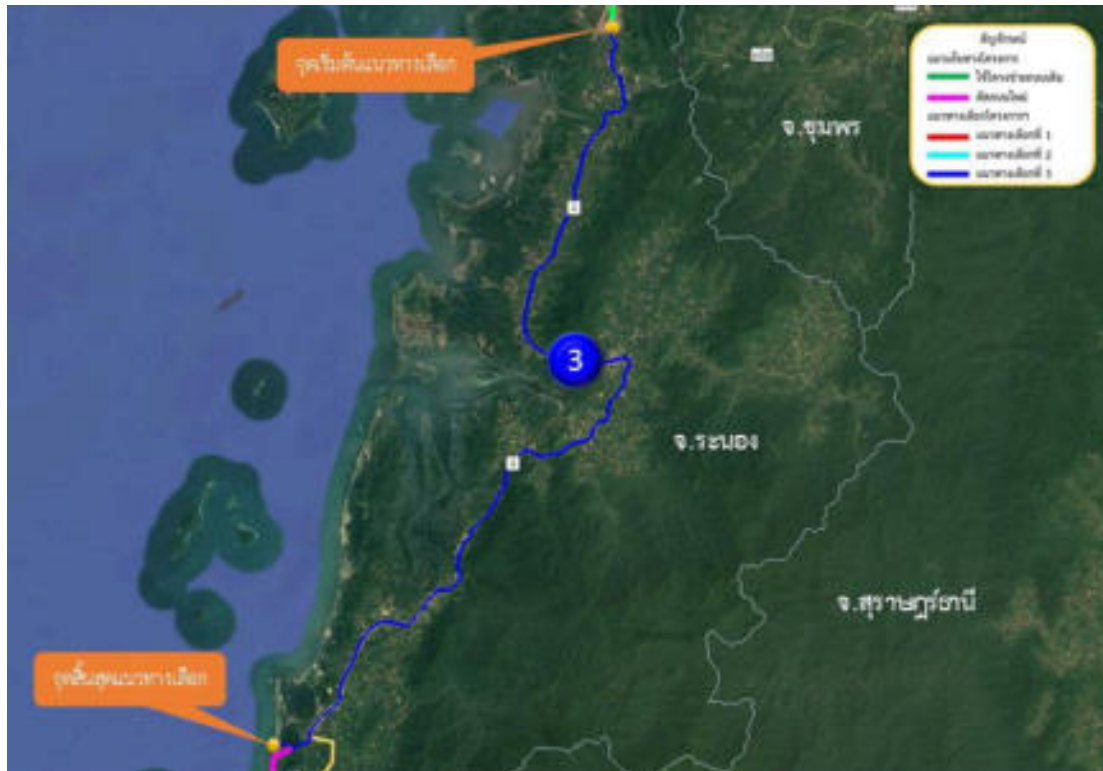
2) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ช่วงอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง

ตารางที่ 4.3 - 2 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	1.00	4.00	0.84	3.36	0.75	3.00
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	0.71	4.26	0.40	2.40
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	1.00	8.50	0.72	6.12	0.20	1.70
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	0.80	3.60	0.80	3.60	0.80	3.60
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.20	0.80	0.20	0.80	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30.00		23.50		18.74		17.70
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.20	2.00	0.20	2.00	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ (Land Acquisition Cost)	6.00	0.20	1.20	0.20	1.20	1.00	6.00
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ (Tourism Improvement)	19.00	1.00	19.00	0.20	3.80	0.40	7.60
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35.00		22.20		7.00		23.60
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00	0.40	1.20
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4.00	0.60	2.40	0.40	1.60	0.40	1.60
3.3	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- จำนวนพื้นที่ที่สัมผัส (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3.00	0.60	1.80	0.60	1.80	1.00	3.00
	- ระยะห่างจากพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3.00	0.20	0.60	0.60	1.80	1.00	3.00
3.4	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2.00	0.20	0.40	0.20	0.40	0.80	1.60
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2.00	0.20	0.40	0.20	0.40	0.60	1.20
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1.33	1.00	1.33	0.60	0.80	1.00	1.33
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1.33	0.60	0.80	0.40	0.53	0.40	0.53
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	0.67	1.00	0.67	1.00	0.67	1.00	0.67
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพยากร	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	1.00	3.00
3.6	ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6.00	0.40	2.40	0.20	1.20	0.40	2.40
3.7	ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5.00	0.60	3.00	1.00	5.00	1.00	5.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35.00		17.53		17.93		24.66
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100.00		63.23		43.67		65.96
	การจัดอันดับ		2		3		1	

ที่มา : ทีมปรึกษา, 2567

จากตารางที่ 4.3 - 2 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงที่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยได้คะแนนรวม 65.96 คะแนน** ส่วนแนวทางเลือกที่ 1 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ



รูปที่ 4.3 - 2 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น
ช่วงที่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติแหลมสน จังหวัดระนอง

3) การปรับแนวเส้นทางภายหลังการวิเคราะห์รายละเอียดเพิ่มเติม จังหวัดระนอง

ในระหว่างการศึกษาโครงการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมทั้งจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น การรวบรวมสรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการโดยตรงจากการประชุมสัมมนาต่าง ๆ ได้แก่ การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ การประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ และการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา ที่ผ่านมาโดยมีประเด็น และข้อห่วงกังวลหลัก ๆ เกี่ยวข้องกับพื้นที่อนุรักษ์ของจังหวัดระนอง ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ตลอดแนวชายฝั่ง เป็นพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งมีความอ่อนไหว และมีความหลากหลายทางชีวภาพสูง จนถูกยกให้เป็นพื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง ซึ่งต้องระมัดระวังในการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ และทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเพิ่มเติมแนวเส้นทางในส่วนที่จะเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว จากข้อมูลที่ได้รับมาจาก ได้แก่ แนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่แหล่งเรียนรู้ป่าชายเลนสู่มรดกโลก ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่

สงวนชีวมณฑลระนอง รวมถึงแนวเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือต้นสนเพื่อเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวในทะเลของจังหวัดระนอง ในพื้นที่ของตำบลบางรีน และตำบลหงาว

รวมระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงจุดสิ้นสุดโครงการจังหวัดระนองประมาณ 175 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวประมาณ 38 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 213 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดระนองมีทั้งการก่อสร้างถนนแนวใหม่และการปรับปรุงโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งโดยรวมแล้วสามารถแบ่งเป็นการก่อสร้างถนนแนวใหม่ และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ ประมาณ 4 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการประมาณ 73 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนเดิมประมาณ 137 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 3



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 3 แนวสายทางโครงการเบื้องต้นในพื้นที่จังหวัดระนอง

4.3.3.2 จังหวัดพังงา

1) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการช่วงผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรี

- อำเภอตะกั่วป่า

ในการศึกษาสภาพพื้นที่และการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นในเขตพื้นที่จังหวัดพังงา พบว่า มีพื้นที่ช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า แนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง จึงได้กำหนดแนวคิดแนวทางเลือกเบื้องต้น เพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้ มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 4 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า

แนวคิดแนวทางเลือก และผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการช่วงพื้นที่ช่วงอำเภอกระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1** แนวทางเลือกในช่วงนี้มีจุดเริ่มต้นบริเวณท้ายหาดอ่าวเคยใกล้กับเขาปากเตรียม แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศใต้ผ่านบ้านท่าขวานน้ำ เข้าสู่เกาะทุ่งนางดำ แล้วเลียบชายหาดเกาะทุ่งนางดำ จากนั้นวกไปทางทิศตะวันออก ตัดข้ามคลองต่าง ๆ บริเวณป่าชายเลน ผ่านเกาะนกฮูก เกาะปากทุ่งรักใหญ่ข้ามคลองกระ เข้าสู่เกาะปากทุ่งรัก ผ่านเกาะขาด เกาะทุ่งทุ เกาะลอย เกาะกลาง แล้วตัดเข้าสู่เกาะพระทอง จากนั้นแนวเส้นทางเลาะไปตามชายฝั่งเกาะพระทอง มุ่งลงไปทางทิศใต้ ตัดข้ามปากอ่าวเวะ เข้าสู่พื้นที่เกาะคอเขา

แนวเส้นทางเลียบไปตามชายฝั่งเกาะคอเขา แล้วเข้าใช้ถนนเดิมใกล้กับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเกาะคอเขา แล้วตัดข้ามคลองปากเกาะ เข้าสู่พื้นที่บ้านน้ำเค็ม แนวเส้นทางใช้ถนนในหมู่บ้านน้ำเค็ม แล้วเลาะชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยใช้ถนนบางช่วงที่มีอยู่แล้วเลียบชายฝั่งทะเลลงไปทางทิศใต้ ผ่านพื้นที่หาดบางหลุด แหลมหัวกรังนุ้ย หาดทับตะวัน หาดโคลน หาดบางสัก แล้วไปสิ้นสุดจุดคัดเลือกแนวเส้นทางในช่วงนี้บริเวณใกล้กับอ่าวปอ ในเขตพื้นที่บ้านเขาบ้า

● **แนวทางเลือกที่ 2** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1 เริ่มต้นบริเวณท้ายหาดอ่าวเคย ใกล้กับเขาปากเตรียม แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศใต้ผ่านบ้านท่าชาวน้ำ เข้าสู่เกาะทุ่งนางดำ แล้วเลียบชายหาดเกาะทุ่งนางดำ จากนั้นวกเข้ามาทางทิศตะวันออก ตัดข้ามคลองต่าง ๆ บริเวณป่าชายเลน ผ่านเกาะนกฮูก เกาะปากทุ่งรักใหญ่ ข้ามคลองคุระ เข้าสู่เกาะปากทุ่งรัก แล้วใช้ถนนเดิมใกล้กับสำนักสงฆ์ รวมน้ำใจ เข้าสู่พื้นที่บ้านทุ่งรัก จากนั้นใช้ถนนเดิมทางด้านทิศตะวันตกของเขาแม่นางชาวมุ่งไปทางทิศใต้ ผ่านหมู่บ้านทุ่งรัก บ้านบางแดด แล้วแยกออกจากถนนเดิมผ่านพื้นที่ป่าชายเลน บริเวณเกาะห่าง ไปใช้ถนนเดิม บริเวณบ้านครูด มุ่งไปทางทิศตะวันตกผ่านพื้นที่บ้านโคกยาง บ้านอ่าวเวะ แล้วตัดข้ามอ่าวเวะ เข้าสู่พื้นที่บ้านเมืองใหม่บริเวณเขาคอเขา บนเกาะคอเขา แล้วเลียบชายฝั่งตะวันออกของเกาะคอเขา มีลักษณะเป็นป่าชายเลน ผ่านพื้นที่บ้านปากเกาะ แล้วตัดข้ามคลองปากเกาะ เข้าสู่พื้นที่บ้านน้ำเค็ม แนวเส้นทางใช้ถนนในหมู่บ้านน้ำเค็ม แล้วเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยใช้ถนนที่มีอยู่แล้วบางช่วง เลียบชายฝั่งทะเลลงไปทางทิศใต้ ผ่านพื้นที่หาดบางหลุด แหลมหัวกรังนุ้ย หาดทับตะวัน หาดโคลน หาดบางสัก แล้วไปสิ้นสุดจุดคัดเลือกแนวเส้นทางในช่วงนี้บริเวณใกล้กับอ่าวปอ ในเขตพื้นที่บ้านเขาบ้า จุดเดียวกับจุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1

● **แนวทางเลือกที่ 3** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 ใช้ถนนเดิมเลียบหาดอ่าวเคยขึ้นไปทางทิศเหนือ แล้วใช้ ทล.4 ไปทางทิศใต้ยาวตลอด ผ่านตัวอำเภอกระบุรี อำเภอดงตาลแล้วไปแยกเข้าสู่ถนนท้องถิ่นแยกเข้าสู่บ้านเขาบ้า ไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกบริเวณใกล้กับอ่าวปอ ในเขตพื้นที่บ้านเขาบ้า จุดเดียวกับจุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 โดยแนวทางเลือกนี้ใช้ถนนเดิมทั้งหมดตลอดช่วงการคัดเลือกในช่วงนี้

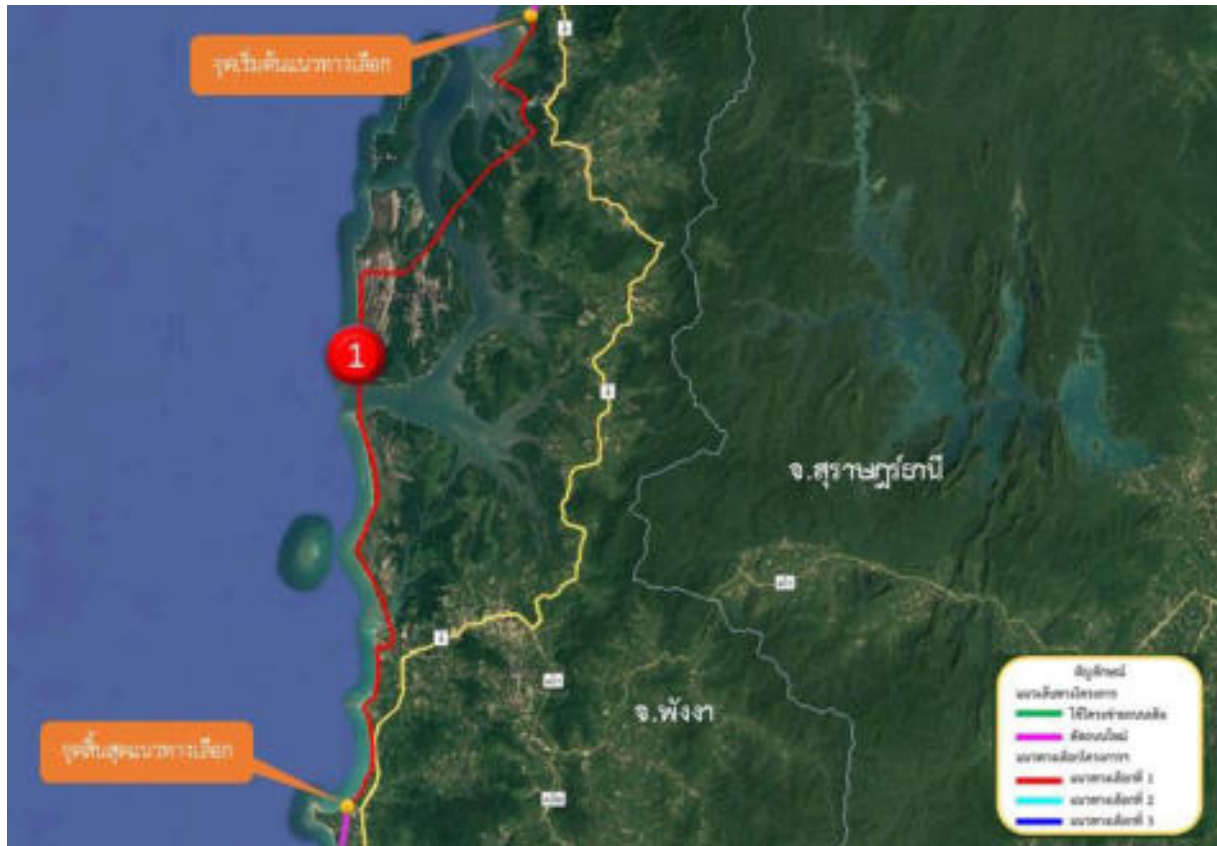
2) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ช่วงผ่านพื้นที่อำเภอคุระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า

ตารางที่ 4.3 - 3 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงผ่านพื้นที่อำเภอคุระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	1.00	4.00	0.86	3.44	0.74	2.96
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	0.42	2.52	0.32	1.92
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	1.00	8.50	0.45	3.83	0.20	1.70
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	0.60	2.70	0.60	2.70	0.60	2.70
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.20	0.80	0.20	0.80	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30.00		22.60		13.89		16.28
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.20	2.00	0.20	2.00	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ (Land Acquisition Cost)	6.00	0.20	1.20	0.20	1.20	1.00	6.00
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ (Tourism Improvement)	19.00	1.00	19.00	0.27	5.13	0.33	6.27
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35.00		22.20		8.33		22.27
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3.00	0.80	2.40	0.80	2.40	0.20	0.60
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4.00	0.80	3.20	0.60	2.40	0.20	0.80
3.3	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3.00	0.20	0.60	0.80	2.40	1.00	3.00
	- ระยะห่างจากแหล่งวางไข่เต่าทะเล	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00
3.4	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2.00	0.20	0.40	0.80	1.60	0.80	1.60
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2.00	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1.33	0.20	0.27	0.20	0.27	1.00	1.33
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1.33	0.40	0.53	0.40	0.53	0.40	0.53
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.80	0.54	0.40	0.27	0.80	0.54
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	3.00	0.20	0.60	0.40	1.20	1.00	3.00
3.6	ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6.00	0.60	3.60	0.40	2.40	0.60	3.60
3.7	ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5.00	0.60	3.00	0.60	3.00	0.80	4.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35.00		19.47		20.80		23.33
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100.00		64.27		43.02		61.88
	การจัดอันดับ		1		3		2	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

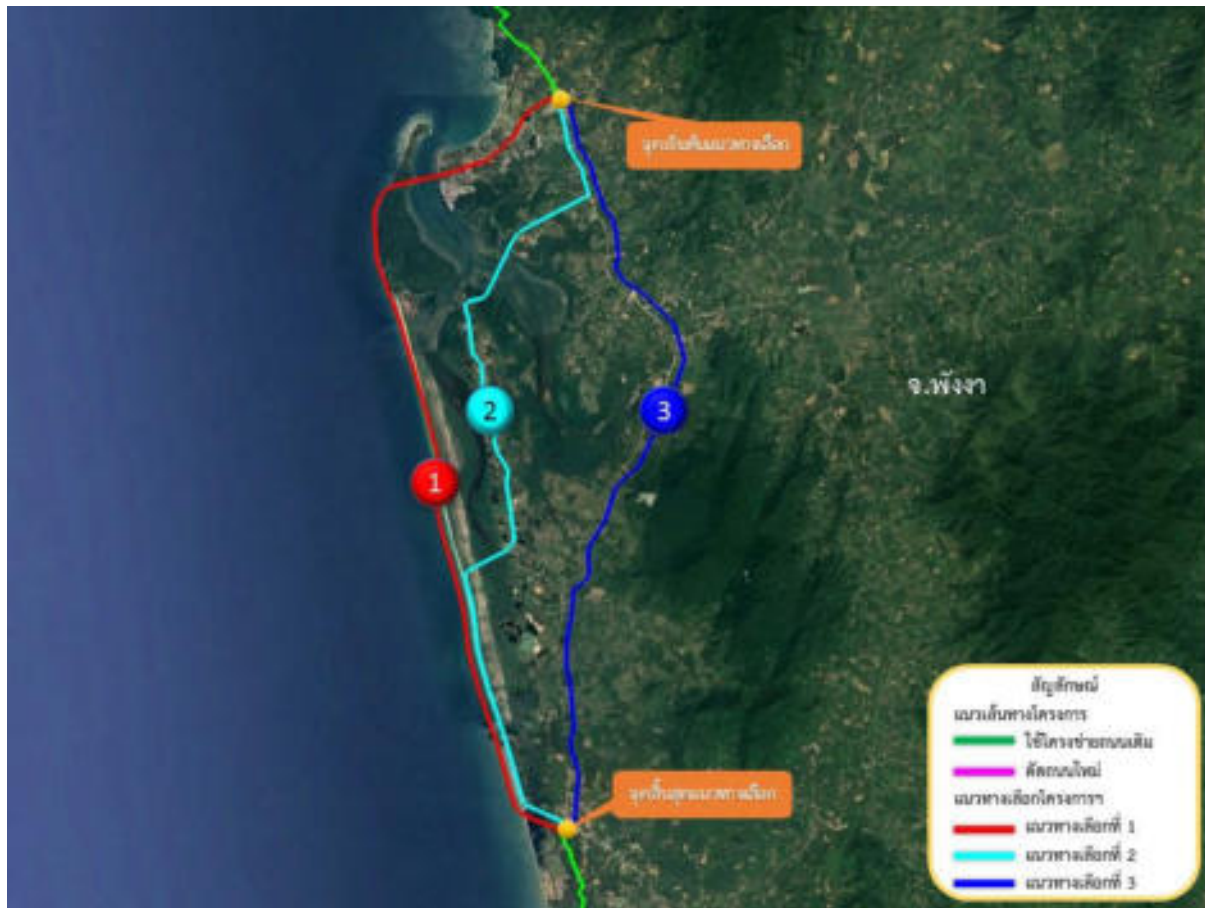
จากตารางที่ 4.3 - 3 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด** โดยได้คะแนนรวม 64.27 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 5 ส่วนแนวทางเลือกที่ 3 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ



รูปที่ 4.3 - 5 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น
ช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรี - อำเภอตะกั่วป่า

3) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง

นอกจากพื้นที่อ่อนไหวข้างต้นที่ได้กล่าวไปของพื้นที่จังหวัดพังงา มีพื้นที่ช่วงที่ปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง แนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูงเช่นเดียวกันจึงได้กำหนดแนวคิดแนวทางเลือกเบื้องต้น เพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 6 แนวทางเลือกเบื้องต้น ช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง

- **แนวทางเลือกที่ 1** แนวเส้นทางเลือกแยกออกจาก ทล.4 บริเวณแยกทับละมุ โดยใช้ ทล.4147 ไปจนถึงสิ้นสุดทางหลวง แล้วตัดผ่านคลองทับละมุ ไปยังเขาหน้ายักษ์ จากนั้นแนวเส้นทางเลียบชายฝั่งมุ่งลงไปทางด้านทิศใต้ เลียบหาดท้ายเหมือง โดยใช้ถนนเลียบชายหาดท้ายเหมืองไปทางด้านทิศใต้จนถึงแยกท้ายเหมือง เป็นจุดสิ้นสุดจุดคัดเลือกแนวเส้นทางในช่วงนี้
- **แนวทางเลือกที่ 2** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1 มุ่งลงไปทางทิศใต้ตาม ทล.4 จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวไปทางทิศตะวันตกโดยใช้ถนนในหมู่บ้านเตาถ่าน ตัดข้ามคลองทุ่งมะพร้าว ไปยังแหลมหมา แล้วใช้ถนนเดิมมุ่งลงไปทางทิศใต้ ผ่านบ้านท่าดินแดง บ้านศาลาขาว แล้วตัดข้ามคลองหินลาด ซึ่งเป็นป่าชายเลนข้ามไปยังหาดท้ายเหมือง แล้วใช้ถนนเลียบชายหาดท้ายเหมืองไปทางด้านทิศใต้จนถึงแยกท้ายเหมือง เป็นจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางคัดเลือกในช่วงนี้จุดเดียวกับจุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1
- **แนวทางเลือกที่ 3** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 แล้วใช้ ทล.4 ลงไปทางทิศใต้ยาวตลอด ผ่านอำเภอท้ายเหมือง ไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกแยกท้ายเหมือง จุดเดียวกับจุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 โดยแนวทางเลือกนี้ใช้ถนนเดิมทั้งหมดตลอดช่วงการคัดเลือก

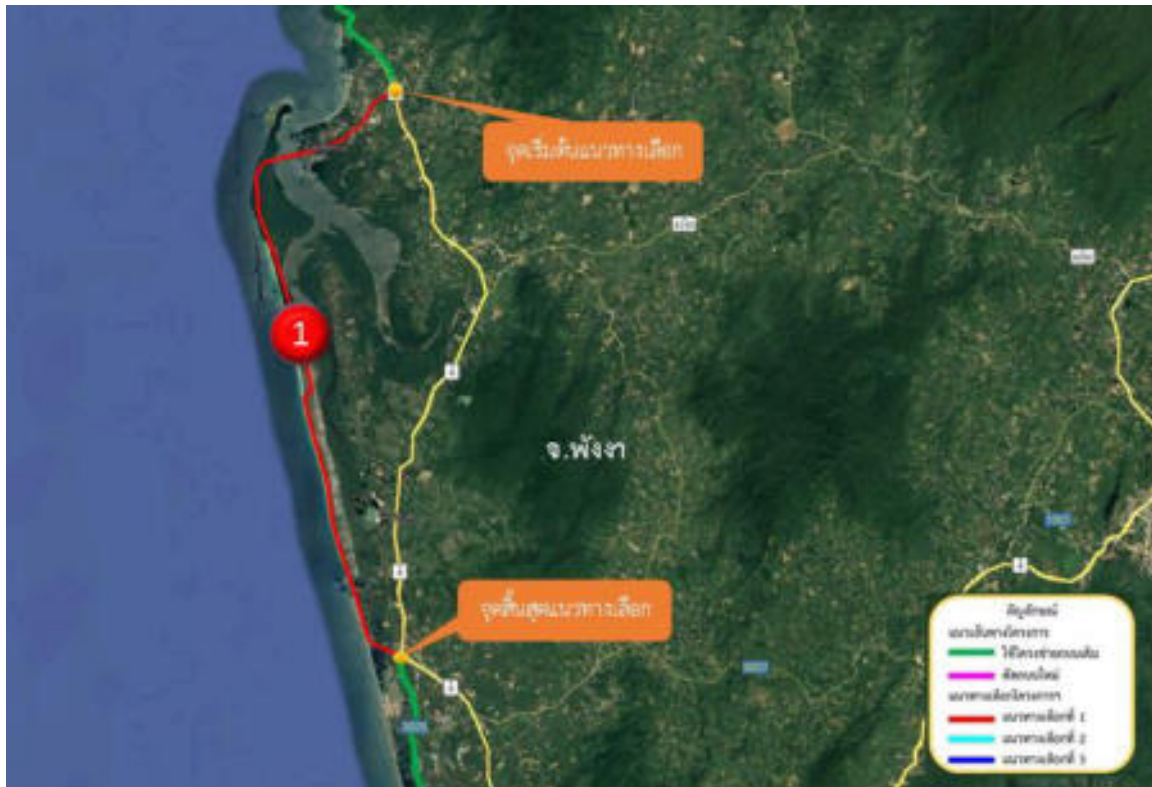
4) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง

ตารางที่ 4.3 - 4 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้นช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	0.88	3.52	0.91	3.64	1.00	4.00
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	1.00	6.00	0.72	4.32
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	1.00	8.50	0.34	2.89	0.20	1.70
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	1.00	4.50	0.80	3.60	0.60	2.70
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.22	0.88	0.20	0.80	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30.00		24.00		17.53		19.72
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.20	2.00	0.40	4.00	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์	6.00	0.20	1.20	0.20	1.20	1.00	6.00
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	19.00	1.00	19.00	0.50	9.50	0.20	3.80
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35.00		22.20		14.70		19.80
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3.00	0.80	2.40	0.80	2.40	0.80	2.40
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4.00	1.00	4.00	1.00	4.00	1.00	4.00
3.3	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งวางไข่เต่าทะเล)	3.00	0.80	2.40	0.80	2.40	1.00	3.00
	- ระยะห่างจากแหล่งวางไข่เต่าทะเล	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	1.00	3.00
3.4	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2.00	0.60	1.20	0.80	1.60	1.00	2.00
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2.00	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1.33	0.80	1.06	0.80	1.06	1.00	1.33
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1.33	0.40	0.53	0.60	0.80	0.40	0.53
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.80	0.54	0.60	0.40	1.00	0.67
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	3.00	0.60	1.80	0.60	1.80	1.00	3.00
3.6	ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6.00	0.60	3.60	0.40	2.40	0.60	3.60
3.7	ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดีและประวัติศาสตร์	5.00	1.00	5.00	1.00	5.00	1.00	5.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35.00		24.46		23.79		29.86
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100.00		70.66		56.02		69.38
	การจัดอันดับ		1		3		2	

ที่มา : ทั่วประเทศ, 2567

จากตารางที่ 4.3 - 4 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงที่ตัดผ่านปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด** โดยได้คะแนนรวม 70.66 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 7 ส่วนแนวทางเลือกที่ 3 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ



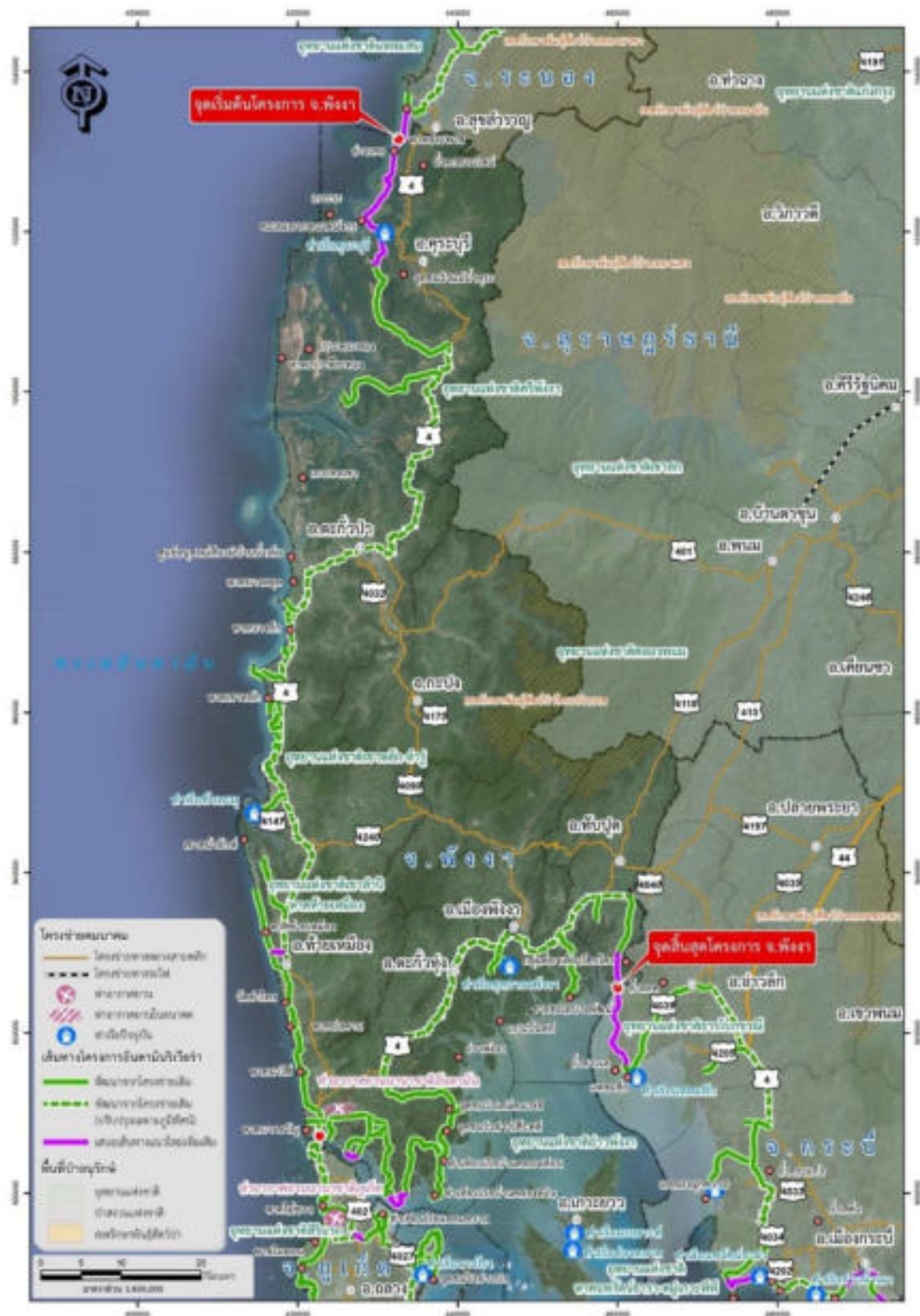
รูปที่ 4.3 - 7 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น
ช่วงปากคลองทับมะพร้าว - ท้ายเหมือง

5) การปรับแนวเส้นทางภายหลังการวิเคราะห์รายละเอียดเพิ่มเติม จังหวัดพังงา

ในระหว่างดำเนินการศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ทั้งจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น การรวบรวมสรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการโดยตรงจากการประชุมสัมมนาต่าง ๆ ได้แก่ การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ การประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ และการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา ที่ผ่านมาโดยมีประเด็น และข้อห่วงกังวลหลัก ๆ เกี่ยวข้องกับพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ที่มีความอ่อนไหวสูง และผลกระทบต่อชุมชนหรือพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ ได้แก่ บริเวณที่ตัดผ่านพื้นที่ของเกาะพระทอง และเกาะคอเขา ซึ่งเกาะพระทองเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำโลก (Ramsar Site) ที่มีความสำคัญ และอยู่ในขั้นตอนของการเตรียมประกาศให้เป็นอุทยานแห่งชาติเกาะระ เกาะพระทอง รวมถึงการพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้างสะพานที่มีความยาวมากข้ามไปยังเกาะพระทอง และเกาะคอเขา

ทำให้ต้องพิจารณาแนวเส้นทางใหม่ โดยให้ใช้ถนนท้องถิ่นผ่านบ้านทุ่งรัก แล้วกลับมาใช้ ทล. 4 เป็นโครงข่ายหลัก แทนแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกในช่วงดังกล่าว บริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่เขาหลัก ซึ่งปัจจุบันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลก พื้นที่ริมชายหาดเขาหลัก ล้วนแต่เป็นพื้นที่ของเอกชน ซึ่งดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั้งสิ้น ส่วนใหญ่เป็นโรงแรม รีสอร์ท ซึ่งแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ดังกล่าว ต้องใช้ ทล. 4 เป็นโครงข่ายหลัก แล้วพิจารณาให้มีถนนสายรอง (Spur Line) แยกออกจากทางสายหลักเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวแทน เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืน และช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ บริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ท่าเรือทับละมุ เขาน้ำยักษ์ และพื้นที่ป่าชายหาดของอุทยานแห่งชาติเขาลำปี - หาดท้ายเหมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง และยังเป็นพื้นที่วางไข่ของเต่าทะเล จึงต้องใช้ ทล. 4 เป็นโครงข่ายหลักแล้วพิจารณาให้มีถนนสายรอง (Spur Line) แยกออกจากทางสายหลักเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวแทน เพื่อลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและบริเวณช่วงที่ผ่านปากแม่น้ำในเขตพื้นที่ตำบลโคกกลอย และตำบลหล่ออยู่ ที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์หายาก รวมทั้งความคุ้มค่าในการก่อสร้างสะพานข้ามปากแม่น้ำ ทำให้ต้องปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางให้ไปใช้โครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่แทน

ระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงจุดสิ้นสุดโครงการของจังหวัดพังงาประมาณ 286 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อประมาณ 113 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 399 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดพังงามีทั้งการก่อสร้างถนนแนวใหม่และการปรับปรุงโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งโดยรวมแล้วสามารถแบ่งเป็นการก่อสร้างถนนแนวใหม่และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ ประมาณ 33 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการประมาณ 214 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนเดิมประมาณ 146 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 8 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา

4.3.3.3 จังหวัดภูเก็ต

จากการศึกษาแนวสายทางในจังหวัดภูเก็ตพบว่า โครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตสามารถเดินทางเชื่อมโยงกันได้ทั้งเกาะ โดยมี ทล.402 เป็นถนนสายหลักของเกาะภูเก็ต โดยเชื่อมโยงโครงข่ายมาจากจังหวัดพังงา แยกออกจาก ทล.4 ที่บ้านโคกกกลอย นอกจากนั้นยังมีทางหลวงสายรอง เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ได้แก่ ทล.4020 ทล.4024 ทล.4025 ทล.4026 ทล.4027 ทล.4030 ทล.4031 และถนนทางหลวงชนบทกระจายตัวทั่วทั้งเกาะ

ระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงช่วงจุดสิ้นสุดโครงการของจังหวัดภูเก็ตประมาณ 141 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อประมาณ 45 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 186 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดภูเก็ตมีทั้งการก่อสร้างถนนแนวใหม่และการปรับปรุงโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งโดยรวมแล้วสามารถแบ่งเป็นการก่อสร้างถนนแนวใหม่และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ ประมาณ 2 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการประมาณ 124 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนเดิมประมาณ 60 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 9



ที่มา : ทิปริกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 9 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

4.3.3.4 จังหวัดกระบี่

1) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการ ช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว

ในการศึกษาสภาพพื้นที่และการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นในเขตพื้นที่จังหวัดกระบี่ พบว่ามีพื้นที่ช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนหาดยาวไปจนถึงสามแยกห้วยน้ำขาว แนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง จึงได้กำหนดแนวคิดแนวทางเลือกเบื้องต้นเพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้ มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 10



ที่มา : ทปปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 10 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว

แนวคิดแนวทางเลือก และผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการที่ผ่านช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว จังหวัดกระบี่ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1** แนวเส้นทางเลือกแยกออกจากแนวถนนเลียบชายหาดของหาดยาว จึงข้ามสะพานเชื่อมเข้าสู่เกาะศรีบอยา โดยแนวสายทางในช่วงนี้จะเป็นการตัดแนวถนนใหม่เลียบชายหาด และมีการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างเกาะต่าง ๆ ผ่านพื้นที่อำเภอเกาะลันตา และเชื่อมต่อกับถนน ทล.4206 โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนน ทล.4206

เข้าสู่อำเภอนือคลอง โดยแนวสายทางยังคงไปตามแนวถนน ทล.4206 และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกบริเวณสามแยกห้วยน้ำขาวบนถนน ทล.4

- **แนวทางเลือกที่ 2** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 โดยแยกออกจากแนวถนนเลียบชายหาดของหาดยาว จากนั้นจึงเบี่ยงแนวไปตามแนวถนนชุมชนลัดเลาะไปตามแนวป่าชายเลน พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำต่าง ๆ เชื่อมต่อไปยังถนน ทล.4036 ผ่านพื้นที่ชุมชนแหลมกรวด และเกาะบริเวณโดยรอบเพื่อเชื่อมต่อไปยังแนวถนน ทล.4206 โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนน ทล.4206 เข้าสู่อำเภอนือคลอง โดยแนวสายทางยังคงไปตามแนวถนน ทล.4206 และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกตำแหน่งเดียวกัน ที่จุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1 บนถนน ทล.4

- **แนวทางเลือกที่ 3** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นตำแหน่งเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 โดยแยกออกจากแนวถนนเลียบชายหาดของหาดยาวแล้วจึงเบี่ยงแนวไปตามแนวถนนชุมชนลัดเลาะไปตามแนวป่าชายเลน พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำต่าง ๆ เชื่อมต่อไปยังถนน ทล.4036 ผ่านพื้นที่ชุมชนคลองแรด และก่อสร้างสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนคลองแรด และชุมชนท่าประดู่ เพื่อเชื่อมต่อนวนถนนชุมชนท่าประดู่ ไปยังแนวถนน ทล.4206 โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนน ทล.4206 เข้าสู่อำเภอนือคลอง โดยแนวสายทางยังคงไปตามแนวถนน ทล.4206 และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกตำแหน่งเดียวกันที่จุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 บนถนน ทล.4

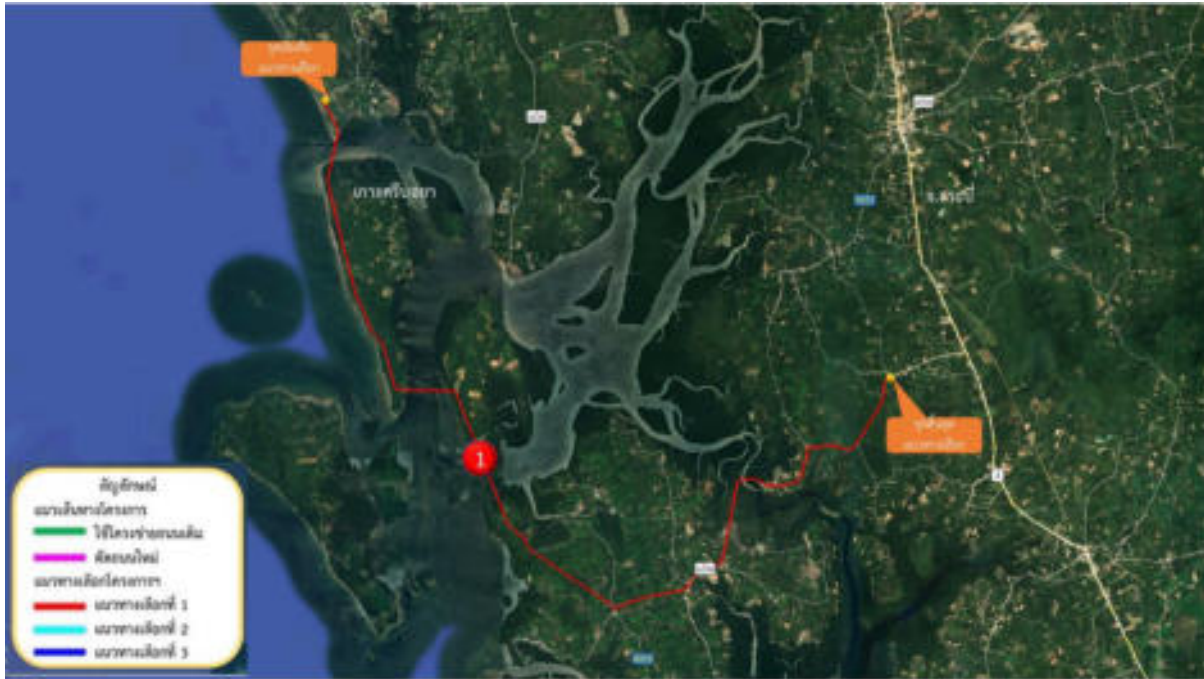
2) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว

ตารางที่ 4.3 - 5 ตารางสรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	0.65	2.60	0.80	3.20	1.00	4.00
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	0.30	1.80	0.42	2.52
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	1.00	8.50	0.38	3.23	0.20	1.70
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	0.60	2.70	0.60	2.70	0.60	2.70
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.28	0.84	0.58	1.74	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.80	3.20	0.20	0.80	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30		23.84		13.47		17.92
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.21	2.10	0.49	4.90	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ (Land Acquisition Cost)	6.00	0.82	4.92	1.00	6.00	0.77	4.62
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ (Tourism Improvement)	19.00	1.00	19.00	0.50	9.50	0.20	3.80
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35		26.02		20.40		18.42
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3.00	1.00	3.00	0.80	2.40	0.80	2.40
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4.00	1.00	4.00	1.00	4.00	1.00	4.00
3.3	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- จำนวนพื้นที่ที่สัมผัส (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3.00	0.60	1.80	0.60	1.80	1.00	3.00
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3.00	0.20	0.60	0.60	1.80	1.00	3.00
3.4	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2.00	0.20	0.40	0.80	1.60	1.00	2.00
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2.00	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1.33	0.20	0.27	0.40	0.53	0.60	0.80
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1.33	0.60	0.80	0.60	0.80	0.80	1.06
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.60	0.40	0.60	0.40
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	3.00	0.20	0.60	0.20	0.60	0.20	0.60
3.6	ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6.00	0.40	2.40	0.20	1.20	0.20	1.20
3.7	ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5.00	1.00	5.00	1.00	5.00	1.00	5.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35		20.33		21.46		24.79
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100		70.19		55.33		61.13
	การจัดอันดับ		1		3		2	

ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

จากตารางที่ 4.3 - 5 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงที่ตัดผ่านหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว จังหวัดกระบี่ ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด** โดยได้คะแนนรวม 70.19 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 11 และแนวทางเลือกที่ 3 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ



รูปที่ 4.3 - 11 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงที่ตัดผ่านหาดยาว - สามแยกห้วยน้ำขาว

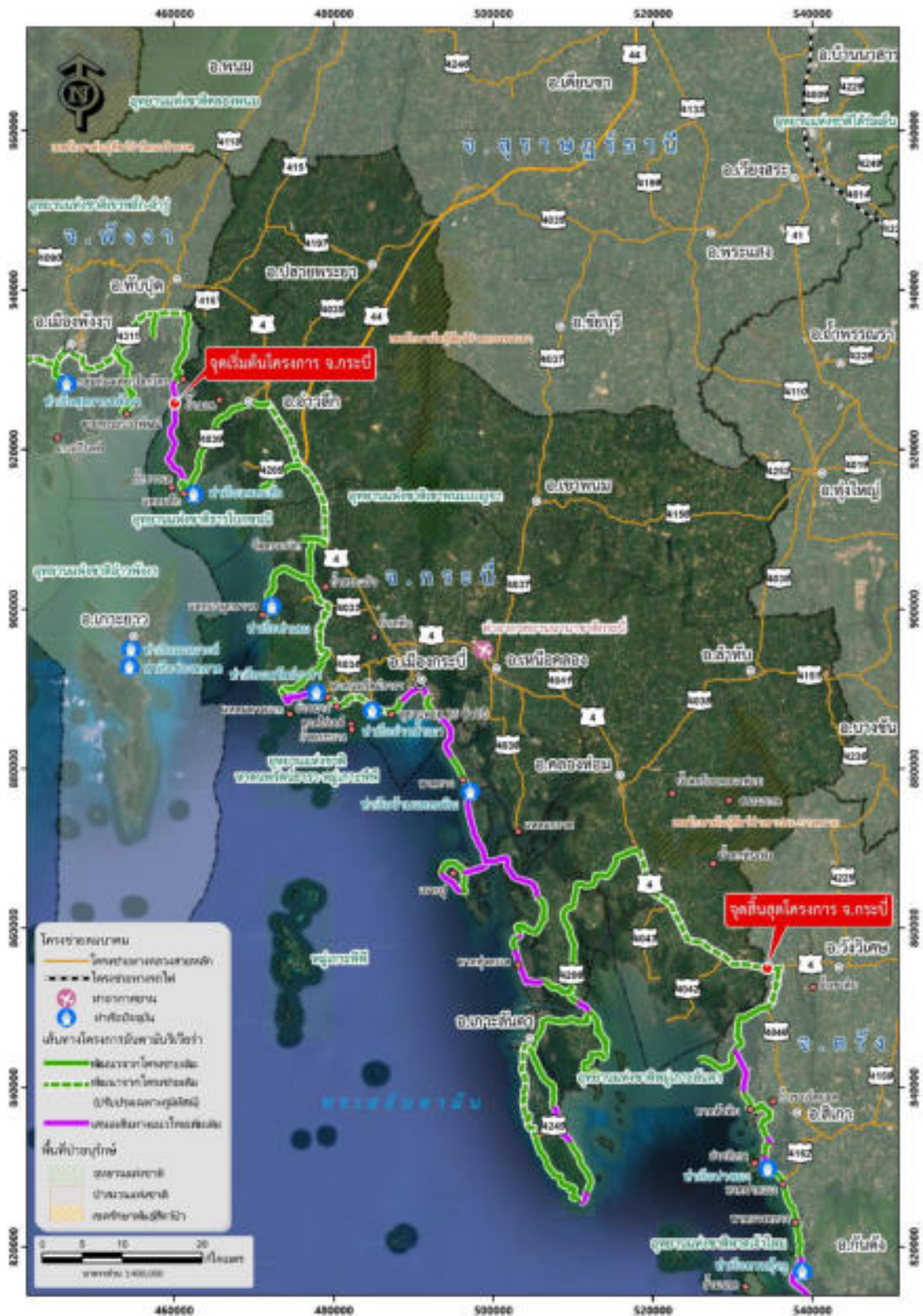
3) การปรับแนวเส้นทางภายหลังการวิเคราะห์รายละเอียดเพิ่มเติม จังหวัดกระบี่

ในระหว่างการดำเนินการศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ทั้งจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น การรวบรวมสรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการโดยตรงจากการประชุมสัมมนาต่าง ๆ ได้แก่ การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ การประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ และการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา

ที่ผ่านมามีประเด็นนำเสนอแนวเส้นทางใหม่ ที่มีศักยภาพโครงข่ายเส้นทางสายรองเพื่อเชื่อมโยงจากเส้นทางสายหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดแนวสายทางผ่านพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล โดยได้พิจารณาเขตทางและแนวเส้นทางตามหลักวิศวกรรมถึงความเป็นไปได้ของการปรับแนวเส้นทาง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการลงพื้นที่สำรวจแนวเส้นทางตามข้อเสนอของพื้นที่ จึงได้พิจารณาปรับแนวเส้นทางตามข้อคิดเห็นของพื้นที่ ทำให้ได้ข้อสรุปแนวเส้นทางของโครงการที่ผ่านพื้นที่จังหวัดกระบี่ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ 1) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดกระบี่ต่อเนื่องมาจากจังหวัดพังงา และ

เชื่อมไปยังจังหวัดตรังและ 2) แนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ เพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามแนวสายทางโครงการ

ระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงช่วงจุดสิ้นสุดโครงการของจังหวัดกระบี่ 206 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 112 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 318 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดกระบี่มีการก่อสร้างถนนแนวใหม่ พร้อมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำและข้ามคลอง รวมถึงการปรับปรุงถนนเดิมอยู่หลายแห่ง ซึ่งโดยรวมแล้วสามารถแบ่งเป็นแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดกระบี่จะมีการก่อสร้างถนนแนวใหม่ และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ ทั้งสิ้น 67 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการ 173 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนทางหลวงเดิม 78 กิโลเมตร



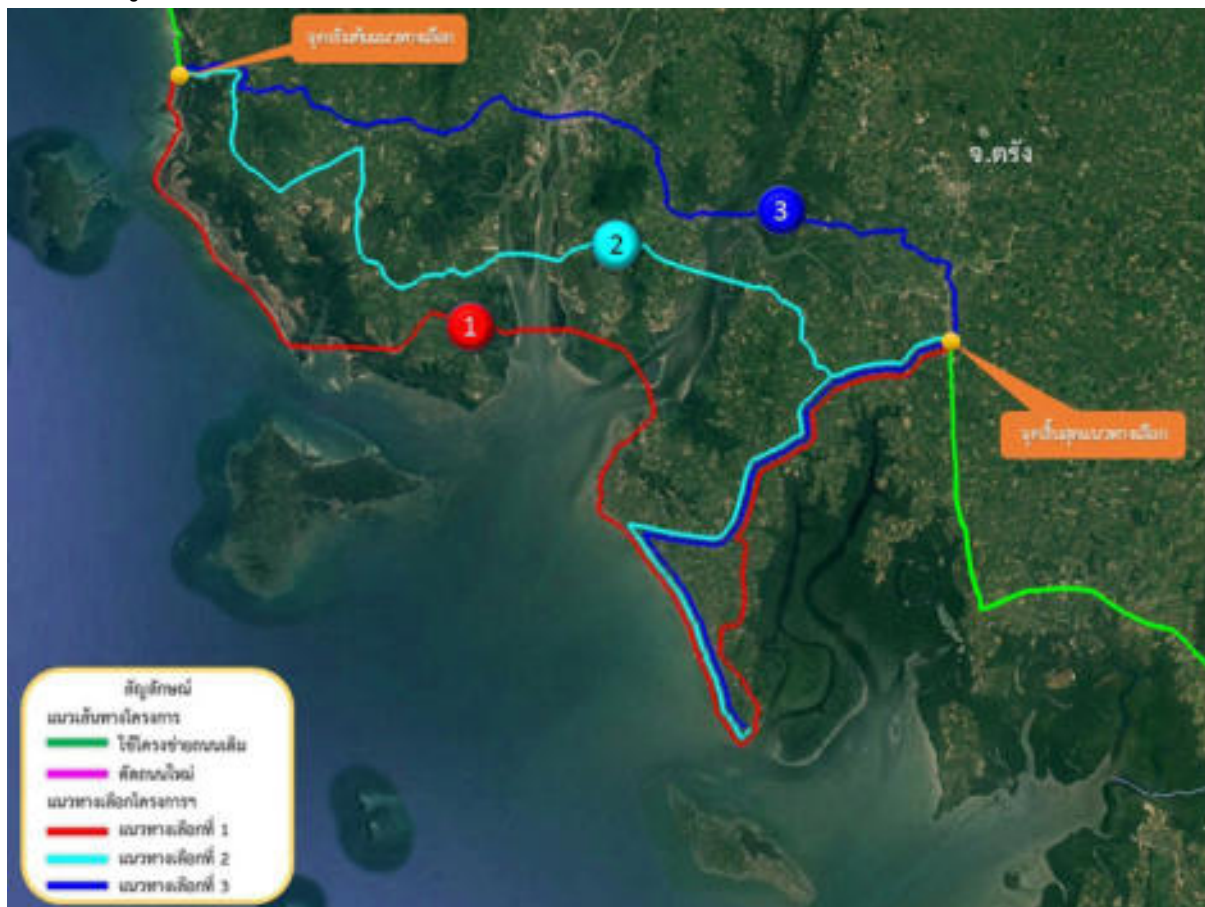
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 12 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดกระบี่

4.3.3.5 จังหวัดตรัง

1) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการ ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา

ในการศึกษาสภาพพื้นที่และการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นในเขตพื้นที่จังหวัดตรัง พบว่ามีช่วงที่ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมไปจนถึงสี่แยกบ้านนา โดยแนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง จึงได้กำหนดแนวคิดแนวทางการเลือกเบื้องต้นเพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้ มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 13



ที่มา : ทรัพยากร, 2567

รูปที่ 4.3 - 13 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา

แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกและผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการที่ผ่านช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา จังหวัดตรัง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1** เริ่มต้นจาก เริ่มจาก อุทยานแห่งชาติ หาดเจ้าไหม อำเภอสีเกา เลียบชายฝั่ง ผ่านหาดยาว มดตะนอย และมีการสร้าง สะพานข้ามปากคลองไหโล๊ะ คลองตะเปะ คลองถัดเจ้าไหม และแม่น้ำตรัง / ปะเหลียน ไปยังอำเภอหาดสำราญ และอำเภอปะเหลียน โดยใช้ ถนนท้องถิ่นเลียบ หาดสำราญ หาดทุ่งเปลว หาดตะเสะ

- **แนวทางเลือกที่ 2** มีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับเส้นทางเลือกที่ 1 โดยแนวเส้นทางเริ่มจาก ถนน ตง.4008 เข้า อำเภอกันตัง เปลี่ยนไปใช้ ถนน ตง.5039 ถึงท่าเรือนาเกลือ มีสะพานข้ามปากแม่น้ำตรัง เข้าสู่ถนนท้องถิ่นเดิม ผ่านวิทยาลัยการอาชีพกันตังถึงท่าเรือบ้านแหลม และมีสะพานข้ามปากแม่น้ำปะเหลียน เพื่อเชื่อมไปอำเภอย่านตาขาว จากนั้นเชื่อมต่อกับ ทล.4235 และ ทล.404

- **แนวทางเลือกที่ 3** มีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับเส้นทางเลือกที่ 1 และ 2 โดยเริ่มจาก ถนน ตง.4008 เข้าอำเภอกันตัง เปลี่ยนไปใช้ถนนท้องถิ่นเดิม (บ้านควนตุงกู - โรงเรียนบางสัก) กลับมาเชื่อม ตง.4008 จากนั้นตัดแนวใหม่ไปท่าเรือท่าส้ม มีสะพานข้ามแม่น้ำตรัง เพื่อเชื่อมกับ ทล.403 ผ่านตัวเมืองกันตัง เปลี่ยนไปใช้ ถนน อบจ.ตรัง 2007 ถึงท่าเรือวังวน และมีสะพานข้ามปากแม่น้ำปะเหลียน เพื่อเชื่อมไปอำเภอย่านตาขาว จากนั้นเชื่อมต่อกับ ทล.404

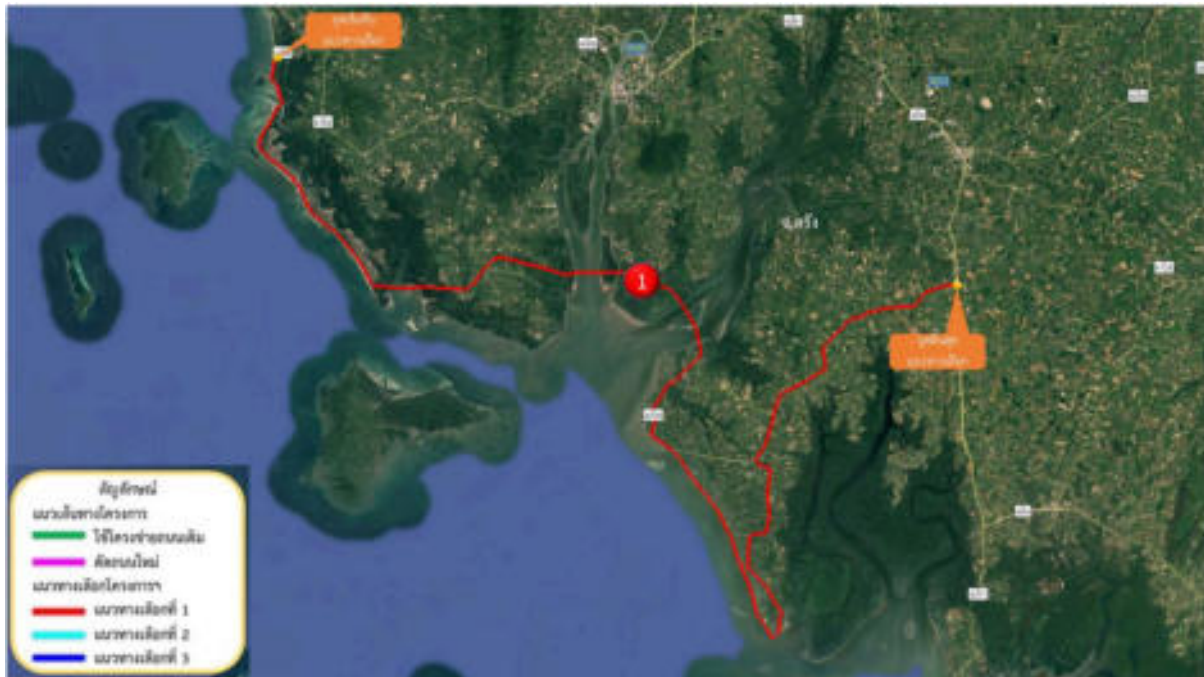
2) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา

ตารางที่ 4.3 - 6 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	0.97	3.88	1.00	4.00	0.98	3.92
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	0.66	3.96	0.47	2.82
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	1.00	8.50	0.46	3.91	0.46	3.91
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	0.60	2.70	0.40	1.80	0.40	1.80
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.20	0.60	0.65	1.95	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.37	1.48	0.96	3.84	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30		23.16		19.46		19.45
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.40	4.00	0.99	9.90	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ (Land Acquisition Cost)	6.00	0.53	3.18	1.00	6.00	0.57	3.42
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ (Tourism Improvement)	19.00	1.00	19.00	0.20	3.80	0.40	7.60
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35		26.18		19.70		21.02
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3	0.80	2.40	0.80	2.40	0.40	1.20
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4	0.60	2.40	0.60	2.40	0.40	1.60
3.3	ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	2	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20
	ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	2	0.80	1.60	1.00	2.00	1.00	2.00
	- พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง (พื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่ง)	2	0.20	0.40	0.20	0.40	1.00	2.00
3.4	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2	0.40	0.80	0.80	1.60	0.80	1.60
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1.33	1.00	1.33	0.20	0.27	0.60	0.80
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1.33	0.40	0.53	0.40	0.53	0.40	0.53
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.80	0.54	0.60	0.40	0.40	0.27
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	0.67	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	3	0.60	1.80	0.80	2.40	0.80	2.40
3.6	ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6	1.00	6.00	0.40	2.40	0.60	3.60
3.7	ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5	0.80	4.00	1.00	5.00	0.60	3.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35		24.33		22.33		21.53
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100		73.67		61.49		62.00
	การจัดอันดับ		1		3		2	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

จากตารางที่ 4.3 - 6 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา จังหวัดตรัง ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยได้คะแนนรวม 73.67 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 14 และแนวทางเลือกที่ 3 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ**



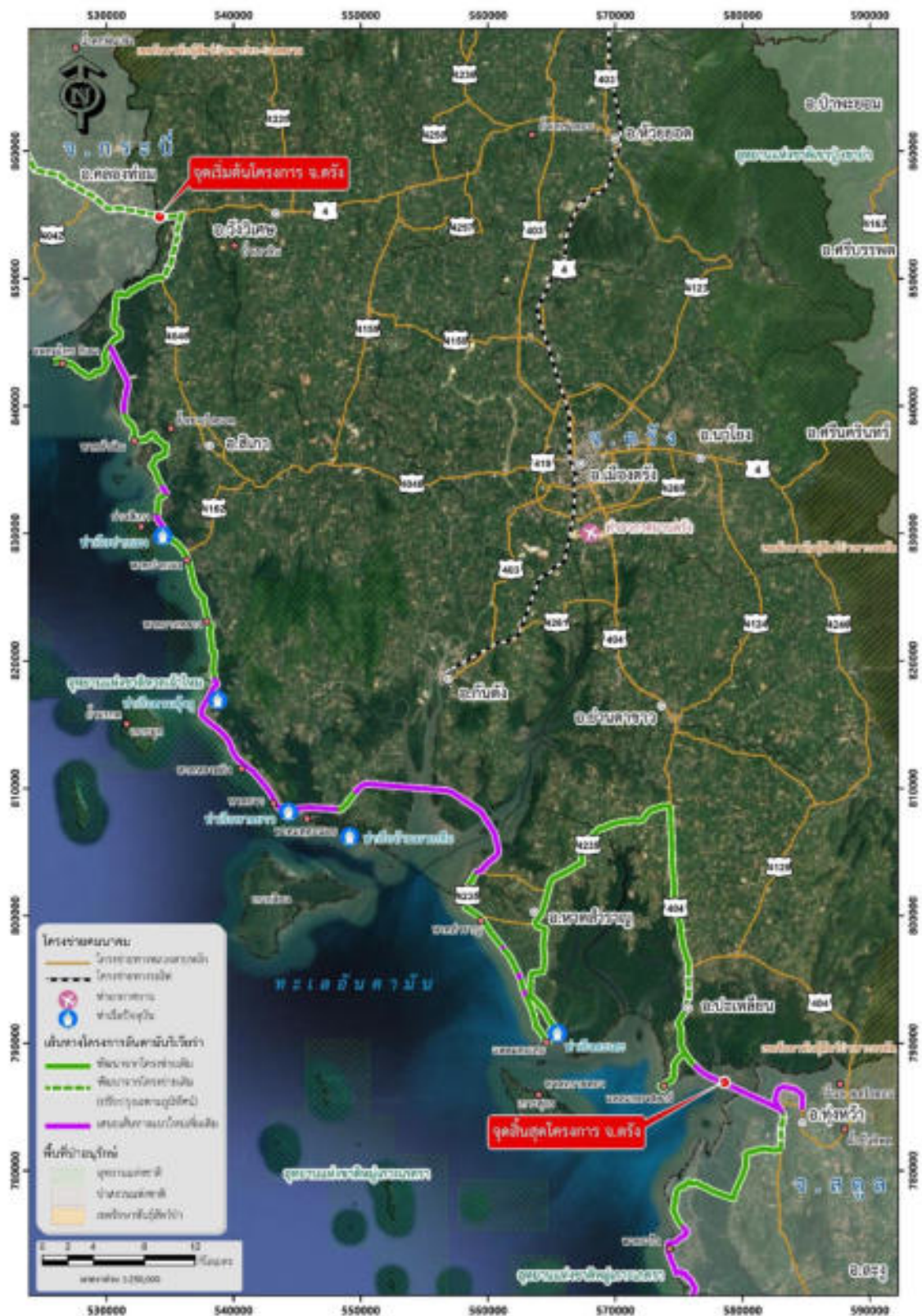
รูปที่ 4.3 - 14 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น
ช่วงอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - สี่แยกบ้านนา จังหวัดตรัง

3) การปรับแนวเส้นทางภายหลังการวิเคราะห์รายละเอียดเพิ่มเติม จังหวัดตรัง

ในระหว่างการดำเนินการศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ทั้งจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น การรวบรวมสรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการโดยตรงจากการประชุมสัมมนาต่าง ๆ ได้แก่ การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ การประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ และการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา ที่ผ่านมามีประเด็นนำเสนอแนวเส้นทางใหม่ ที่มีศักยภาพโครงข่ายเส้นทางสายรอง เพื่อเชื่อมโยงจากเส้นทางสายหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดแนวสายทางผ่านพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล โดยได้พิจารณาเขตทางและแนวเส้นทางตามหลักวิศวกรรมถึงความเป็นไปได้ของการปรับแนวเส้นทาง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการลงพื้นที่สำรวจแนวเส้นทางตามข้อเสนอของพื้นที่ จึงได้พิจารณาไม่ปรับแนวเส้นทางตามข้อคิดเห็นของพื้นที่ เพราะแนวเส้นทางที่ทางพื้นที่นำเสนอ นั้น ผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม ไม่ได้เข้ากับวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ที่จะพยายามเข้าหาแหล่งท่องเที่ยวริมชายฝั่งทะเล รวมทั้งมีผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่โดยใช้เขตทางใหม่เป็นส่วนใหญ่ แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดตรัง

ต่อเนื่องมาจากจังหวัดกระบี่ และเชื่อมไปยังจังหวัดสตูลและ 2) แนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ เพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามแนวสายทางโครงการ

ระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงช่วงจุดสิ้นสุดโครงการของจังหวัดตรัง 152 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 11 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 163 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดตรังมีการก่อสร้างถนนแนวใหม่ พร้อมทั้งสะพานข้ามทะเล สะพานข้ามแม่น้ำ และสะพานข้ามคลอง รวมถึงการปรับปรุงถนนเดิมอยู่หลายแห่ง โดยสรุปแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดตรังจะประกอบด้วย การก่อสร้างถนนแนวใหม่ และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ 47 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการ 96 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนทางหลวงเดิม 20 กิโลเมตร



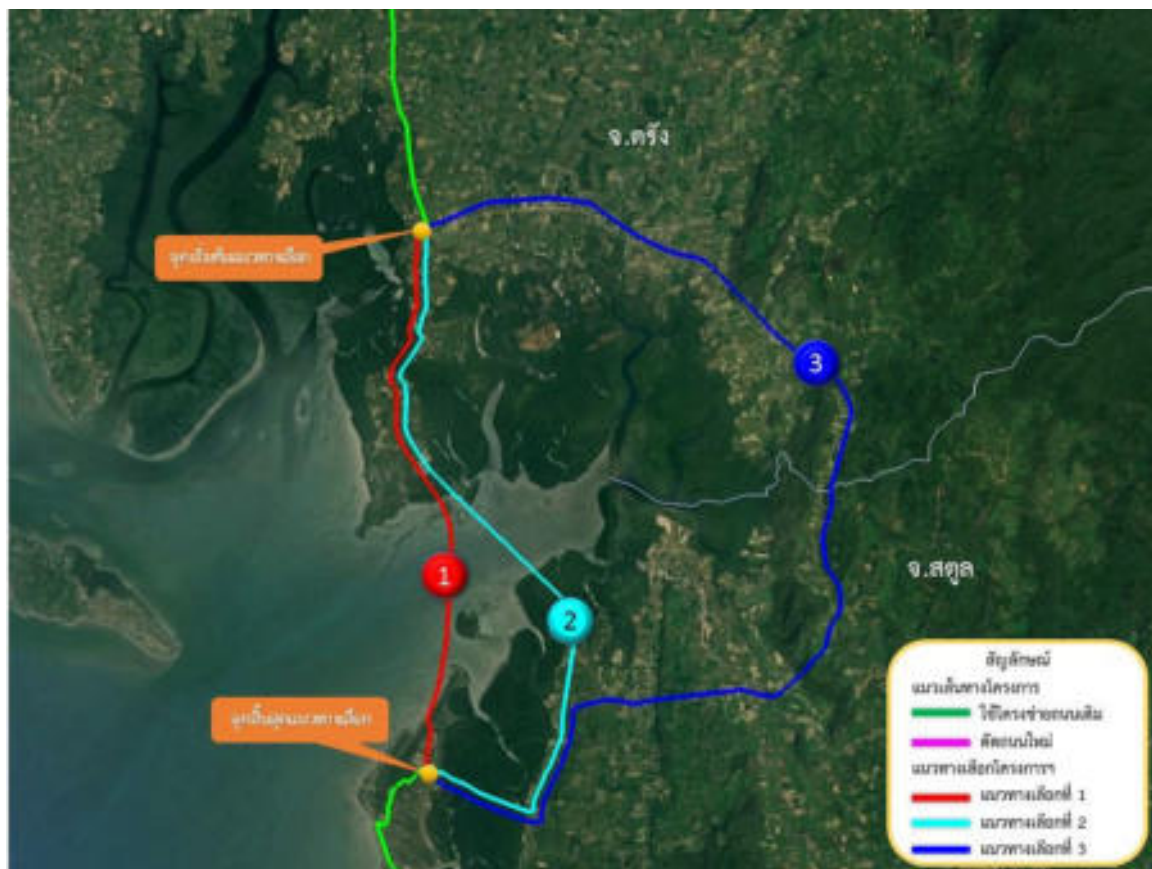
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 15 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดตรัง

4.3.3.6 จังหวัดสตูล

1) การเปรียบเทียบแนวสายทางเลือกของโครงการ ช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า

ในการศึกษาสภาพพื้นที่และการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นในเขตพื้นที่จังหวัดสตูล พบว่ามีพื้นที่ช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนปะเหลียน จังหวัดตรัง ไปจนถึงชุมชนบ้านทุ่งหว้า จังหวัดสตูล แนวเส้นทางเบื้องต้นได้ตัดผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมสูง จึงได้กำหนดแนวคิดแนวทางเลือกเบื้องต้น เพื่อใช้ในการศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในช่วงนี้มาใช้ในการดำเนินการออกแบบต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 16



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.3 - 16 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า

แนวคิดแนวทางเลือก และผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการที่ผ่านช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า จังหวัดสตูล มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1** มีจุดเริ่มต้นบริเวณพื้นที่อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรังที่แยกปะเหลียน โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศใต้ตามแนวถนน ทล.404 ผ่านชุมชนบ้านท่าข้าม เกาะเหลาตรง และก่อสร้างสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนบ้านท่าข้าม และชุมชนบ้านบ้านมะหัง

จากนั้นแนวสายทางเบี่ยงไปทางทิศใต้ตามแนวถนนชุมชนเดิม และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกบริเวณสามแยกบ้านทุ่งทะนนาน - บ้านมะหัง

- **ทางเลือกที่ 2** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 โดยเริ่มต้นที่แยกปะเหลียน โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศใต้ตามแนวถนน ทล.404 ผ่านชุมชนบ้านท่าข้าม เกาะเหลาตรง และก่อสร้างสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนบ้านท่าข้าม และชุมชนบ้านนาทอน จากนั้นแนวสายทางเบี่ยงไปทางทิศใต้เชื่อมต่อไปยังถนน สด.3002 จากนั้นจึงเบี่ยงไปตามแนวถนนชุมชนเดิมผ่านพื้นที่ป่าชายเลน และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกบริเวณสามแยกบ้านทุ่งทะนนาน - บ้านมะหัง

- **ทางเลือกที่ 3** แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 ที่แยกปะเหลียน โดยแนวสายทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศใต้ตามแนวถนน ทล.404 ผ่านพื้นที่อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง เข้าสู่อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล โดยแนวสายทางได้เบี่ยงออกจากทางหลักไปทางทิศตะวันตกเพื่อเชื่อมกับถนน สด.3002 บริเวณโรงเรียนทุ่งหว้า จากนั้นแนวสายทางเบี่ยงไปทางทิศใต้เชื่อมต่อไปยังถนน สด.3002 จากนั้นจึงเบี่ยงไปตามแนวถนนชุมชนเดิมผ่านพื้นที่ป่าชายเลน และไปสิ้นสุดช่วงการคัดเลือกเดียวกันกับจุดสิ้นสุดแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 บริเวณสามแยกบ้านทุ่งทะนนาน - บ้านมะหัง

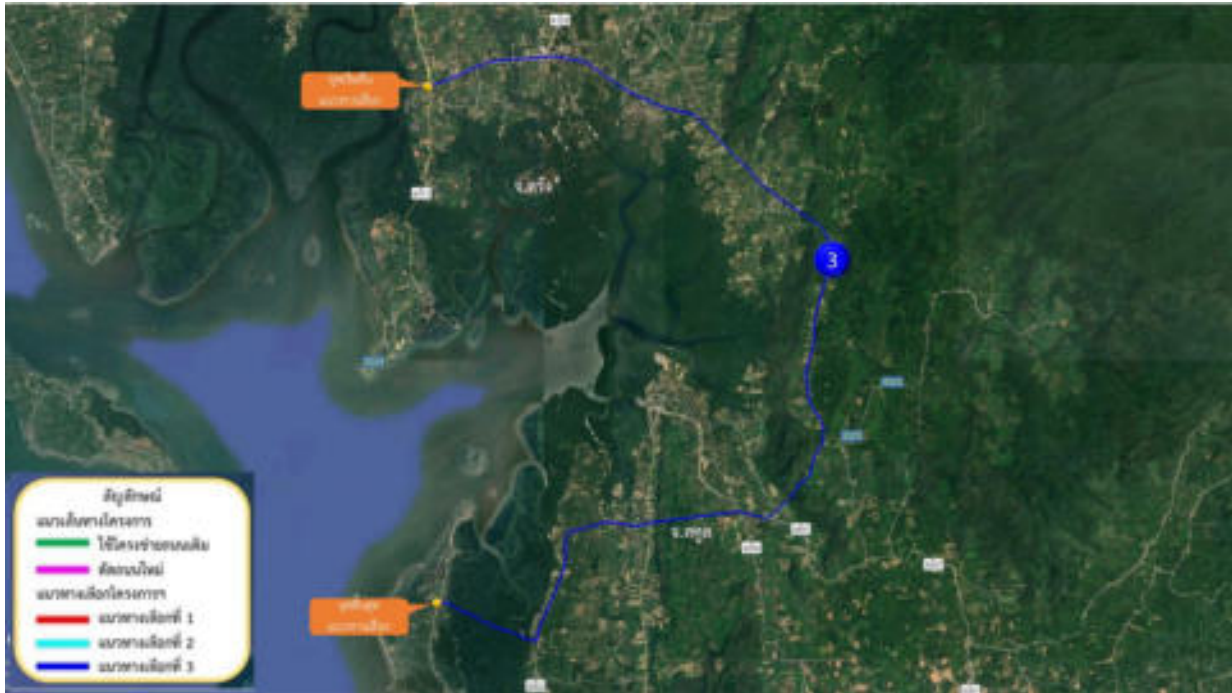
2) สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า

ตารางที่ 4.3 - 7 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางเบื้องต้น ช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	น้ำหนักคะแนน	ทางเลือกที่ 1		ทางเลือกที่ 2		ทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน	ค่าตัวคูณเฉลี่ย	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	4.00	1.00	4.00	0.63	2.52	0.45	1.80
1.2	การออกแบบทางด้านเรขาคณิต	6.00	1.00	6.00	0.55	3.30	0.28	1.68
1.3	ทัศนียภาพของแนวเส้นทางโครงการติดชายฝั่งทะเล	8.50	0.98	8.33	1.00	8.50	0.60	5.10
1.4	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	4.50	0.80	3.60	0.80	3.60	0.60	2.70
1.5	การได้มาซึ่งเขตทาง	3.00	0.36	1.08	0.32	0.96	1.00	3.00
1.6	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	4.00	0.21	0.84	0.23	0.92	1.00	4.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	30		23.85		19.80		18.28
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	10.00	0.34	3.40	0.36	3.60	1.00	10.00
2.2	ค่าจัดกรรมสิทธิ์	6.00	1.00	6.00	0.47	2.82	0.53	3.18
2.3	การพิจารณาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	19.00	0.40	7.60	0.40	7.60	0.73	13.87
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35		17.00		14.02		27.05
3	ด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	ผลกระทบต่อด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3	0.80	2.40	0.80	2.40	0.40	1.20
3.2	ผลกระทบต่อด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน	4	1.00	4.00	1.00	4.00	0.80	3.20
3.3	ผลกระทบต่อด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางทะเล							
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3	1.00	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางทะเล (แหล่งหญ้าทะเล แนวปะการัง แหล่งอาศัยพะยูน / โลมา / เต่าทะเล)	3	0.20	0.60	0.40	1.20	1.00	3.00
3.4	ผลกระทบต่อด้านนิเวศวิทยาทางบก							
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีแดง	2	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00
	- จำนวนพื้นที่สีแดง	2	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีส้ม	1	0.40	0.53	0.20	0.27	0.20	0.27
	- จำนวนพื้นที่สีส้ม	1	0.80	1.06	0.80	1.06	0.60	0.80
	- ระยะทางที่พาดผ่านพื้นที่สีเหลือง	1	1.00	0.67	0.80	0.54	0.20	0.13
	- จำนวนพื้นที่สีเหลือง	1	0.20	0.13	0.20	0.13	0.20	0.13
3.5	ผลกระทบต่อด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	3	0.60	1.80	0.80	2.40	0.80	2.40
3.6	ผลกระทบต่อด้านสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	6	0.40	2.40	0.60	3.60	0.80	4.80
3.7	ผลกระทบต่อด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5	0.80	4.00	0.80	4.00	0.80	4.00
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35		24.59		26.60		26.93
	รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100		62.44		60.42		72.26
	การจัดอันดับ		2		3		1	

ที่มา : ปรึกษา, 2567

จากตารางที่ 4.3 - 7 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้นช่วงสามแยกปะเหลียน - บ้านทุ่งหว้า จังหวัดสตูล ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมมากที่สุด** โดยได้คะแนนรวม 72.26 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.3 - 17 และแนวทางเลือกที่ 1 และแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมาตามลำดับ



รูปที่ 4.3 - 17 แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเบื้องต้น

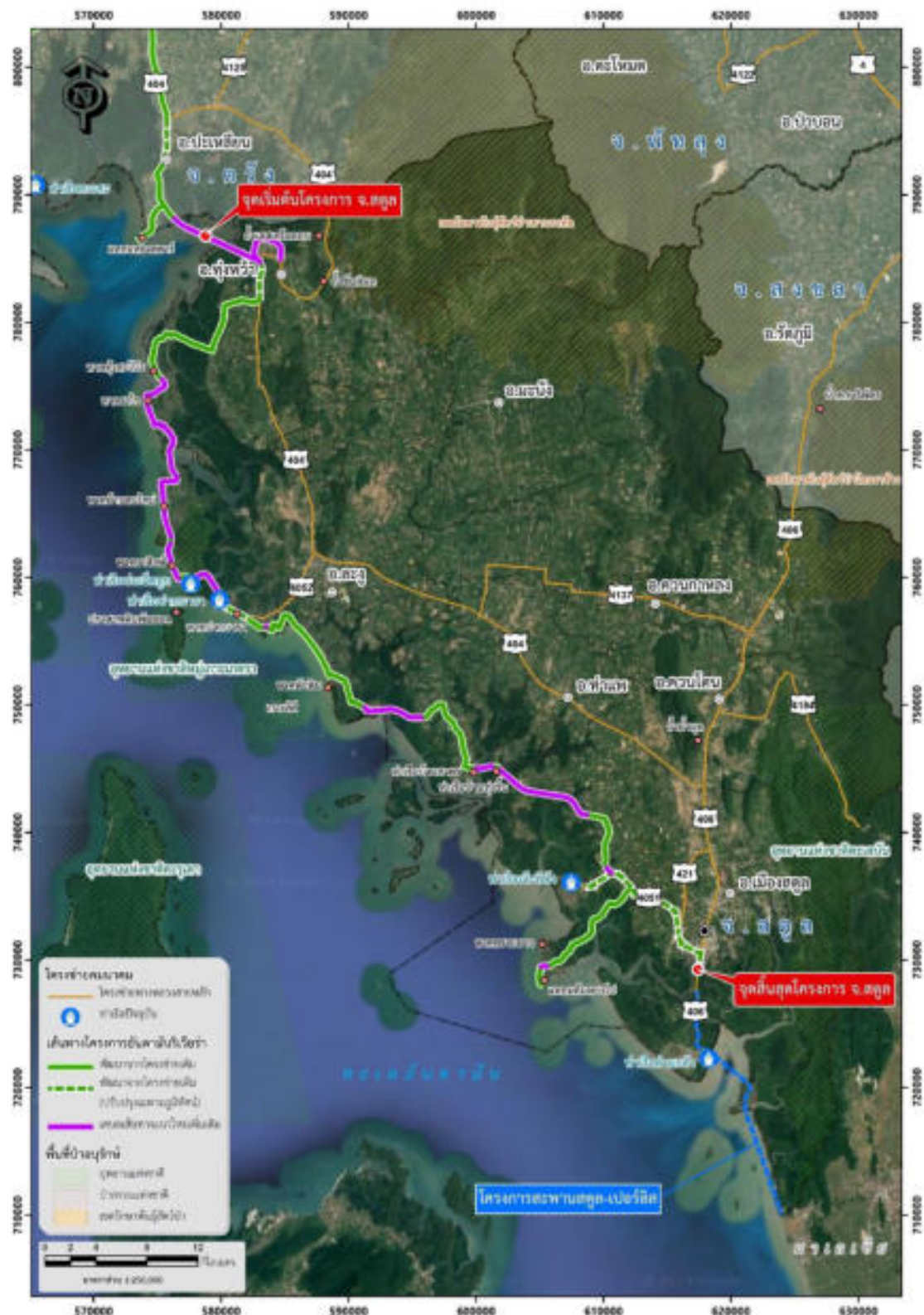
ช่วงสามแยกปะเหลียน-บ้านทุ่งหว้า จังหวัดสตูล

3) การปรับแนวเส้นทางภายหลังการวิเคราะห์รายละเอียดเพิ่มเติม จังหวัดสตูล

ในระหว่างดำเนินการการศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ทั้งจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น การรวบรวมสรุปประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการโดยตรงจากการประชุมสัมมนาต่าง ๆ ได้แก่ การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ การประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในพื้นที่โครงการ และการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาที่ผ่านมามีประเด็นนำเสนอแนวเส้นทางใหม่ ที่มีศักยภาพโครงข่ายเส้นทางสายรอง เพื่อเชื่อมโยงจากเส้นทางสายหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดแนวสายทางผ่านพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล โดยได้พิจารณาเขตทางและแนวเส้นทางตามหลักวิศวกรรมถึงความเป็นไปได้ของการปรับแนวเส้นทาง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการลงพื้นที่สำรวจแนวเส้นทางตามข้อเสนอของพื้นที่ จึงได้พิจารณาปรับแนวเส้นทางตามข้อคิดเห็นของพื้นที่ เช่น ช่วงชุมชนทุ่งหว้า ช่วงแนวเส้นทางตามการศึกษาของกรมทางหลวงชนบท สะพานข้ามคลองบูโย ช่วงหาดหัวหิน เชื่อมไปท่าเรือปากกันโตะติด บ้านสาคร และท่าเรือเจ๊ะบิลัง ซึ่งแนวเส้นทางของโครงการช่วงจังหวัดสตูล สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ 1) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัด สตูล

ต่อเนื่องมาจากจังหวัดตรัง ถึงจุดสิ้นสุดโครงการและ 2) แนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ เพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามแนวสายทางโครงการ

ระยะทางแนวเส้นทางหลักช่วงจุดเริ่มต้นโครงการถึงช่วงจุดสิ้นสุดโครงการของจังหวัดสตูล 106 กิโลเมตร และแนวเส้นทางที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ 20 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้นประมาณ 126 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดสตูลมีการก่อสร้างถนนแนวใหม่ พร้อมทั้งสะพานข้ามทะเล สะพานแม่น้ำและสะพานข้ามคลอง รวมถึงการปรับปรุงถนนเดิมอยู่หลายแห่ง ซึ่งโดยรวมแล้วสามารถแบ่งเป็นแนวเส้นทางในช่วงจังหวัดตรังจะมีการก่อสร้างถนนแนวใหม่ และก่อสร้างสะพานต่าง ๆ 38 กิโลเมตร ปรับปรุงถนนเดิมเพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนโครงการ 68 กิโลเมตร และใช้โครงข่ายถนนทางหลวงเดิม 20 กิโลเมตร



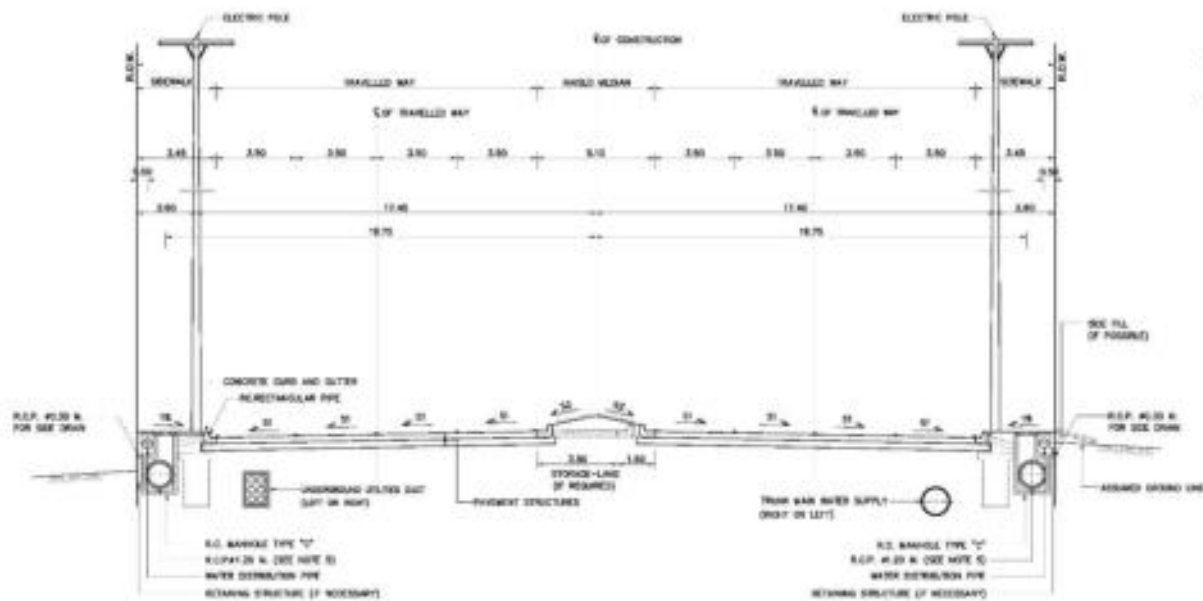
ที่มา : ทปภ. 2567

รูปที่ 4.3 - 18 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดสตูล

4.4 การกำหนดรูปแบบถนนโครงการ

รูปแบบถนนของโครงการเป็นถนนสายรองเพื่อการท่องเที่ยว ได้ออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงทั่วประเทศ โดยให้สอดคล้องกับรูปแบบถนนเดิมและสภาพพื้นที่ หากตัดผ่านโครงข่ายถนนเดิม โดยให้มีองค์ประกอบต่าง ๆ ของรูปตัดถนน เช่น ช่องจราจร ไหล่ทาง ขั้้นทาง ลาดดินตัด ดินถม ร่องน้ำข้างทาง งานสาธารณูปโภค อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย และการขยายคันทางเดิม ดังแสดงใน **รูปที่ 4.4 - 1** โดยการออกแบบพิจารณาจากรูปแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นเกณฑ์ และปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมนรายละเอียดตามความเหมาะสม ส่วนการกำหนดรูปแบบถนนโครงการขององค์ประกอบภูมิทัศน์ช่วยส่งเสริมเชื่อมโยงพื้นที่ สนับสนุนการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะ โดยมีรายละเอียดส่วนประกอบของถนน ได้แก่

- 1) เขตทาง เป็นเขตถนนที่วัดจากฝั่งด้านหนึ่งไปยังฝั่งตรงข้ามในแนวตั้งฉาก ความกว้างของเขตทางในถนนแต่ละสาย ประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ คือ ทางเท้า ช่องจราจร เกาะกลางถนน ซึ่งมีขนาดต่างกันตามปริมาณการจราจรและประเภทของถนน เบื้องต้นได้กำหนดเขตทางของโครงการไว้ที่ 30 เมตร ในช่วงที่เป็นแนวเส้นทางใหม่
- 2) ทางเท้าเป็นพื้นที่รองรับอุปกรณ์ทั้งด้านบนและด้านใต้ทางเท้า เช่น ศาลาที่พัก ที่จอดรถสาธารณะ บ้ายต่าง ๆ เสาไฟฟ้า เสาไฟส่องสว่าง ต้นไม้ ท่อระบายน้ำ ท่อประปา เป็นต้น ความกว้างของทางเท้าควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร ความลาดชันทางเท้าด้านยาวประมาณร้อยละ 0 - 3 ด้านกว้างลาดชัน ร้อยละ 2
- 3) ช่องจราจร เป็นช่องทางของยานพาหนะตั้งแต่ 2 ช่องจราจรสำหรับถนนสายย่อย ไปจนถึง 6 ช่องจราจร สำหรับถนนสายหลัก มาตรฐานความกว้างของช่องจราจรอยู่ระหว่าง 2.75 - 3.50 เมตร
- 4) เกาะกลางถนน เป็นส่วนของถนนที่ใช้สำหรับแยกการจราจรที่มีทิศทางสวนกัน ขนาดของเกาะกลางถนนมีความแตกต่างตามช่องจราจรและประเภทของถนน มีความกว้างอยู่ระหว่าง 1.00 - 4.20 เมตร
- 5) ไหล่ทาง เป็นพื้นที่ส่วนริมสุดทั้งสองข้างต่อจากทางเท้า
- 6) ทางจักรยาน อาจใช้ในช่องทางเดียวกับทางรถยนต์ตามปกติหรือแยกช่องทางจักรยานด้วยการตีเส้นแสดงเครื่องหมายทางจักรยาน หรือแยกเฉพาะทางจักรยานออกจากทางรถยนต์ หรือกันพื้นที่ไหล่ทางหรือทางเท้าให้เป็นทางจักรยาน ดังแสดงใน **รูปที่ 4.4 - 2** และ **รูปที่ 4.4 - 3**



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

รูปที่ 4.4 - 1 ตัวอย่างของระบบสาธารณูปโภคบนถนนทางหลวง



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

รูปที่ 4.4 - 2 ตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบช่องทางเดียวกับแบบสวนทางกัน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.4 - 3 ตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบแยกจากทางรถยนต์

ในการออกแบบถนนเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลของงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์ จะช่วยส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยว สร้างบรรยากาศของสภาพแวดล้อมในการเดินทางและสื่อถึงอัตลักษณ์ที่สำคัญของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 4 ซึ่งในแต่ละพื้นที่จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกตามความเหมาะสม เช่น แสงสว่าง ทางข้ามระดับทางเท้า ที่จอดรถผู้พิการ ทางลาด ทางเดินเชื่อมต่อลงหาด ทางจักรยานและจุดจอดรถจักรยาน ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 5 รวมทั้งการออกแบบในส่วนของพื้นที่กิจกรรมสาธารณะ เพื่อดึงดูดประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ชุมชนน่าอยู่ เช่น ลานพลาซ่า ทางเดินออกกำลังกาย ทางเดินเลียบริมหาด และพื้นที่ร้านค้าชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4.4 - 4 ทัศนียภาพจำลอง Landmark ถนนท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามัน



ที่มา : ทัพริक्षा, 2567

รูปที่ 4.4 - 5 ทศนียภาพจำลองส่วนประกอบถนน ทางจักรยาน ทางเดินเท้า



ที่มา : ทัพริक्षा, 2567

รูปที่ 4.4 - 6 ทศนียภาพจำลองสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล

บทที่ 5

การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)
และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ
การเงิน และสิ่งแวดล้อม ของโครงการ (Feasibility
Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 5 การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) ประกอบด้วยข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่

5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)

5.1.1 แนวคิดการออกแบบงานทาง

5.1.2 แนวคิดการออกแบบโครงสร้างสะพาน / โครงสร้างอาคารประกอบงานทาง

5.1.3 แนวคิดการออกแบบอาคารระบายน้ำ

5.1.4 แนวคิดการออกแบบด้านงานสถาปัตยกรรม

5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ

5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

5.2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน

5.2.3 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม

ซึ่งการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) มีรายละเอียด ดังนี้

5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)

5.1.1 แนวคิดการออกแบบงานทาง

สำหรับการศึกษานี้ ที่ปรึกษาได้พิจารณาใช้แนวเส้นทางเดิมและออกแบบแนวเส้นทางตัดใหม่ โดยได้กำหนดรูปแบบถนนโครงการ ดังนี้

1) รูปแบบถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ที่มีการใช้แนวเส้นทางเดิม แต่ปรับปรุงเฉพาะผิวจราจร ออกแบบให้มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 1

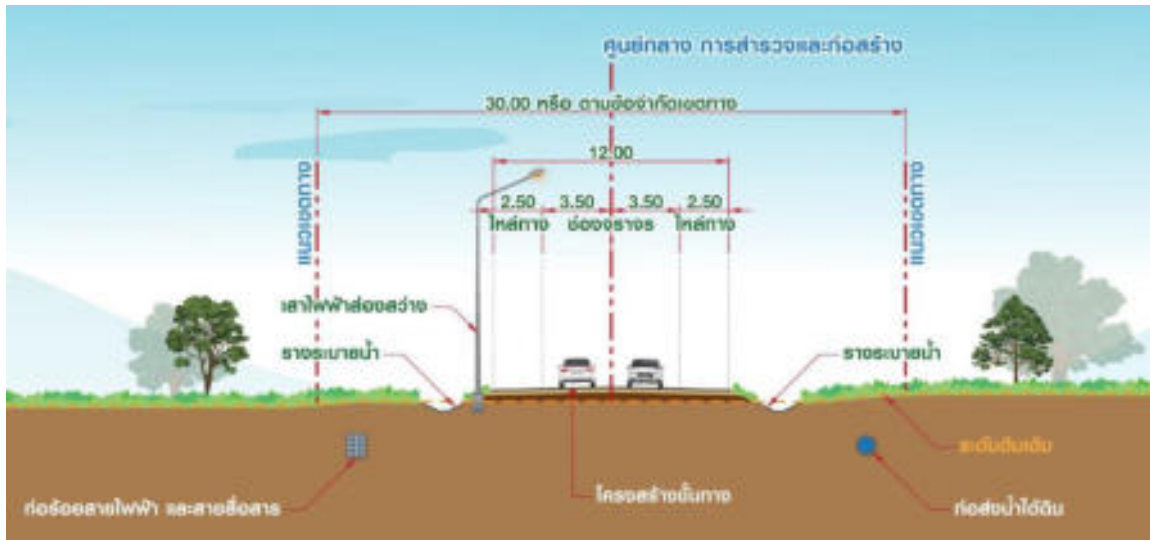


2) รูปแบบถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ที่มีการใช้แนวเส้นทางเดิม แต่ปรับปรุงเฉพาะผิวจราจร ออกแบบให้มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ทางจักรยานข้างละ 2.50 เมตร และทางเท้าที่มีความกว้างข้างละ 2.00 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 2



รูปที่ 5.1 - 2 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนถนนที่ใช้แนวเส้นทางเดิม
และมีการเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน

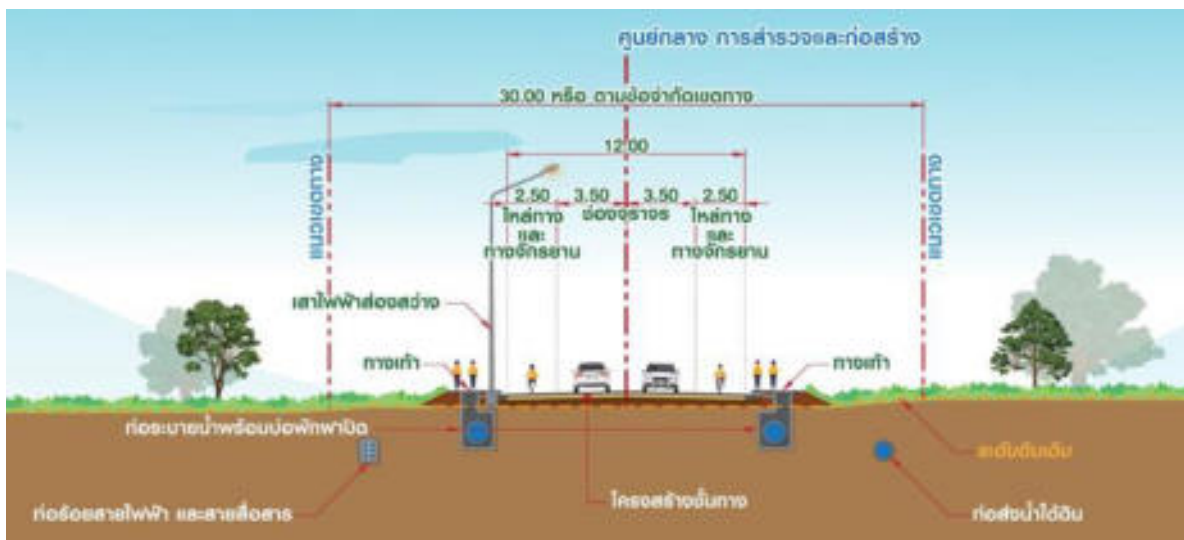
3) รูปแบบถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ ออกแบบให้มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร และมีรางระบายน้ำทั้งสองข้างทางในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 3



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

รูปที่ 5.1 - 3 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนถนนที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่

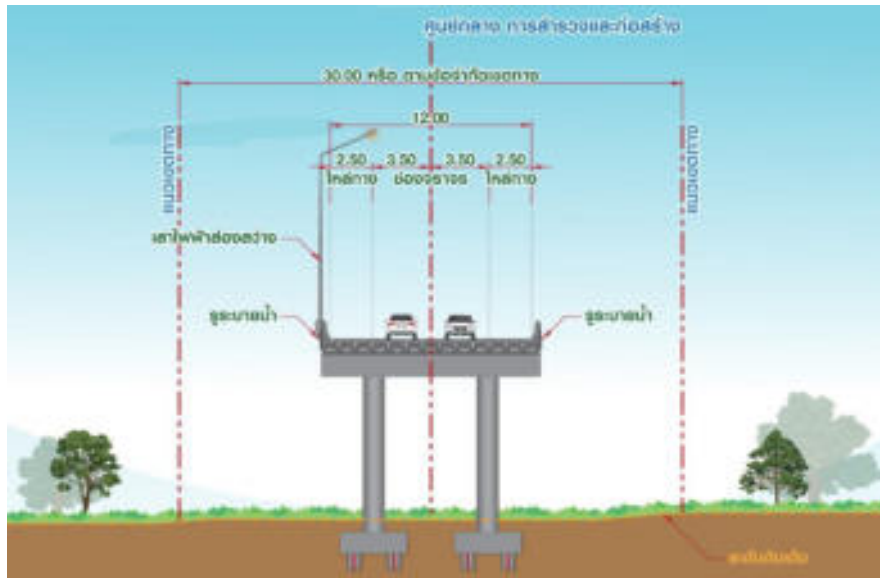
4) รูปแบบถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ ออกแบบให้มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ทางจักรยานกว้างข้างละ 2.50 เมตร และทางเท้ามีความกว้างข้างละ 2.00 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 4



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

รูปที่ 5.1 - 4 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร สำหรับบนถนนที่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่
และมีการเพิ่มทางจักรยานและทางเท้า

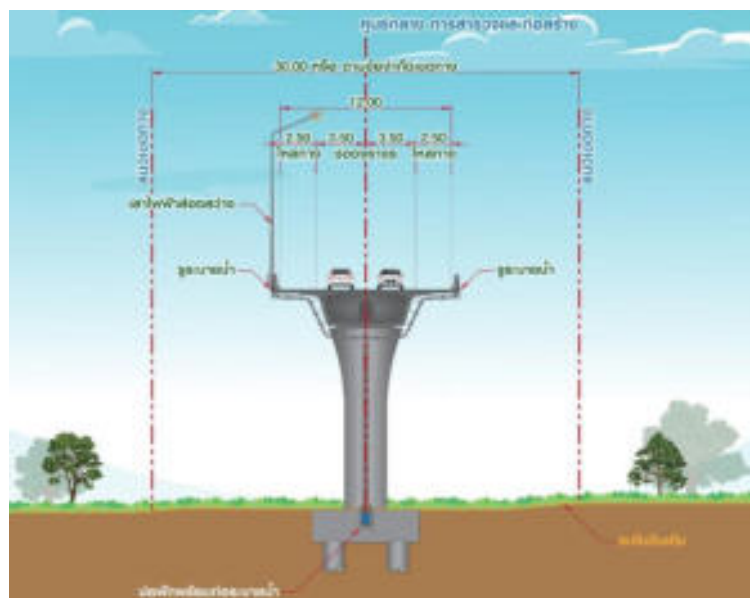
5) รูปแบบหน้าตัดถนนสำหรับเส้นทางตัดผ่านช่วงข้ามลำน้ำ และแม่น้ำช่วงสั้น โดยออกแบบให้เป็นถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) โดยมีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 5



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 5 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร บนแนวเส้นทางที่ตัดผ่านลำน้ำและแม่น้ำช่วงสั้น

6) รูปแบบหน้าตัดถนนสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ หรือลำน้ำช่วงยาว เป็นรูปแบบถนน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) โดยมีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 6 รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ

ซึ่งการออกแบบแนวเส้นทางของแต่ละจังหวัดมีดังต่อไปนี้

5.1.1.1 จังหวัดระนอง

แนวเส้นทางของโครงการช่วงจังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 7

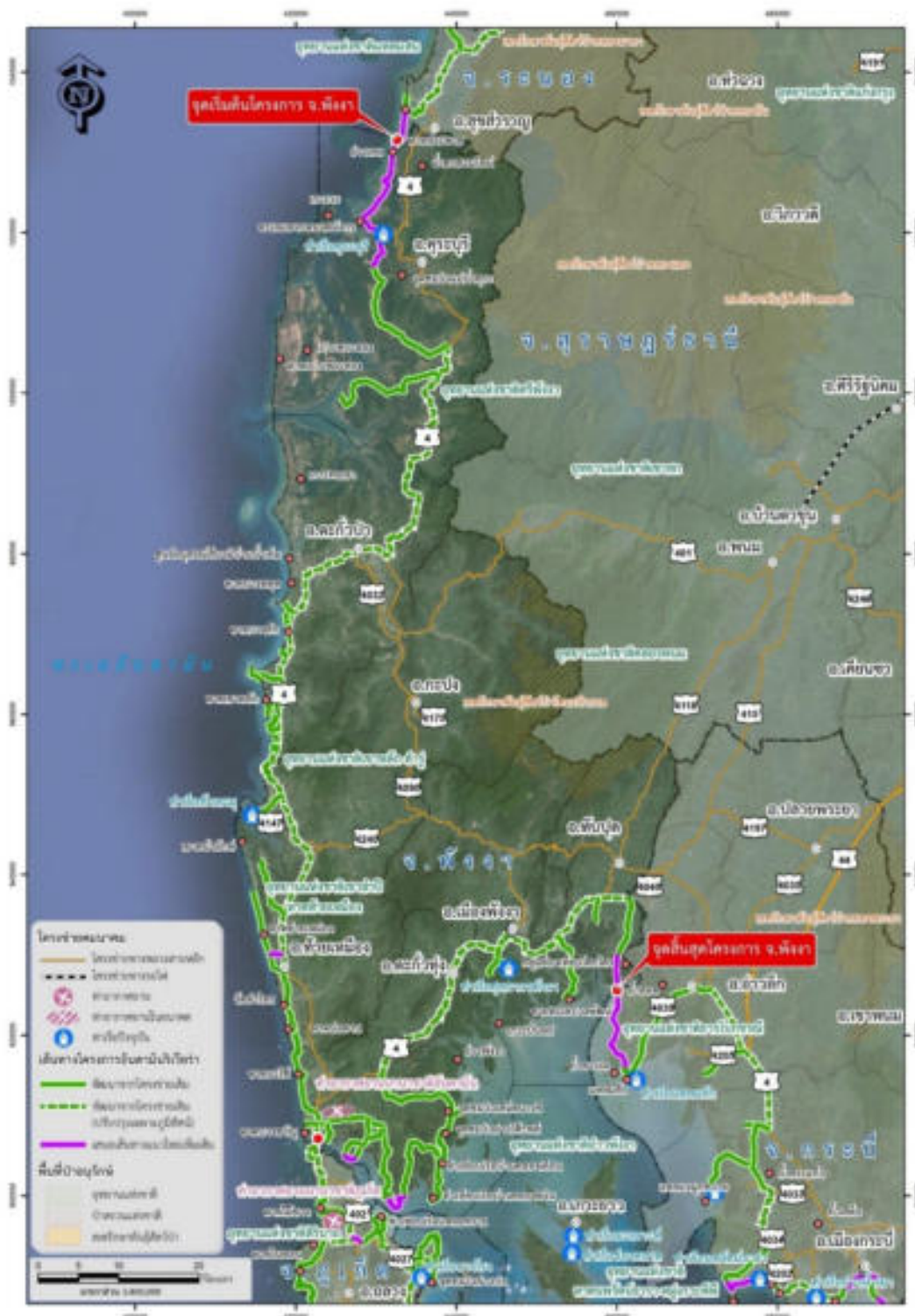


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 7 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดระนอง

5.1.1.2 จังหวัดพังงา

แนวเส้นทางของโครงการช่วงจังหวัดพังงา ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 8

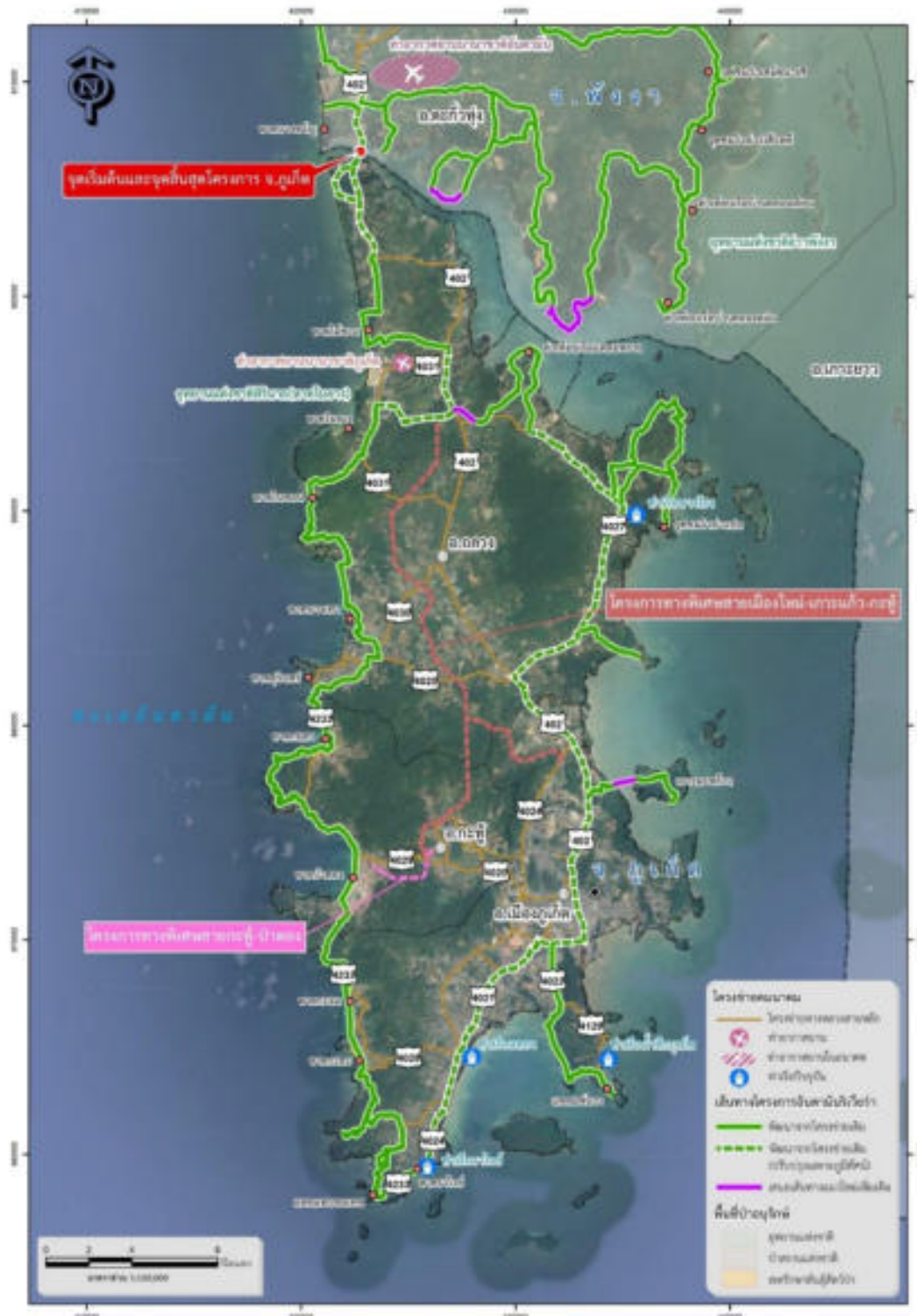


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 8 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา

5.1.1.3 จังหวัดภูเก็ต

แนวเส้นทางของโครงการช่วงจังหวัดภูเก็ต ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 9

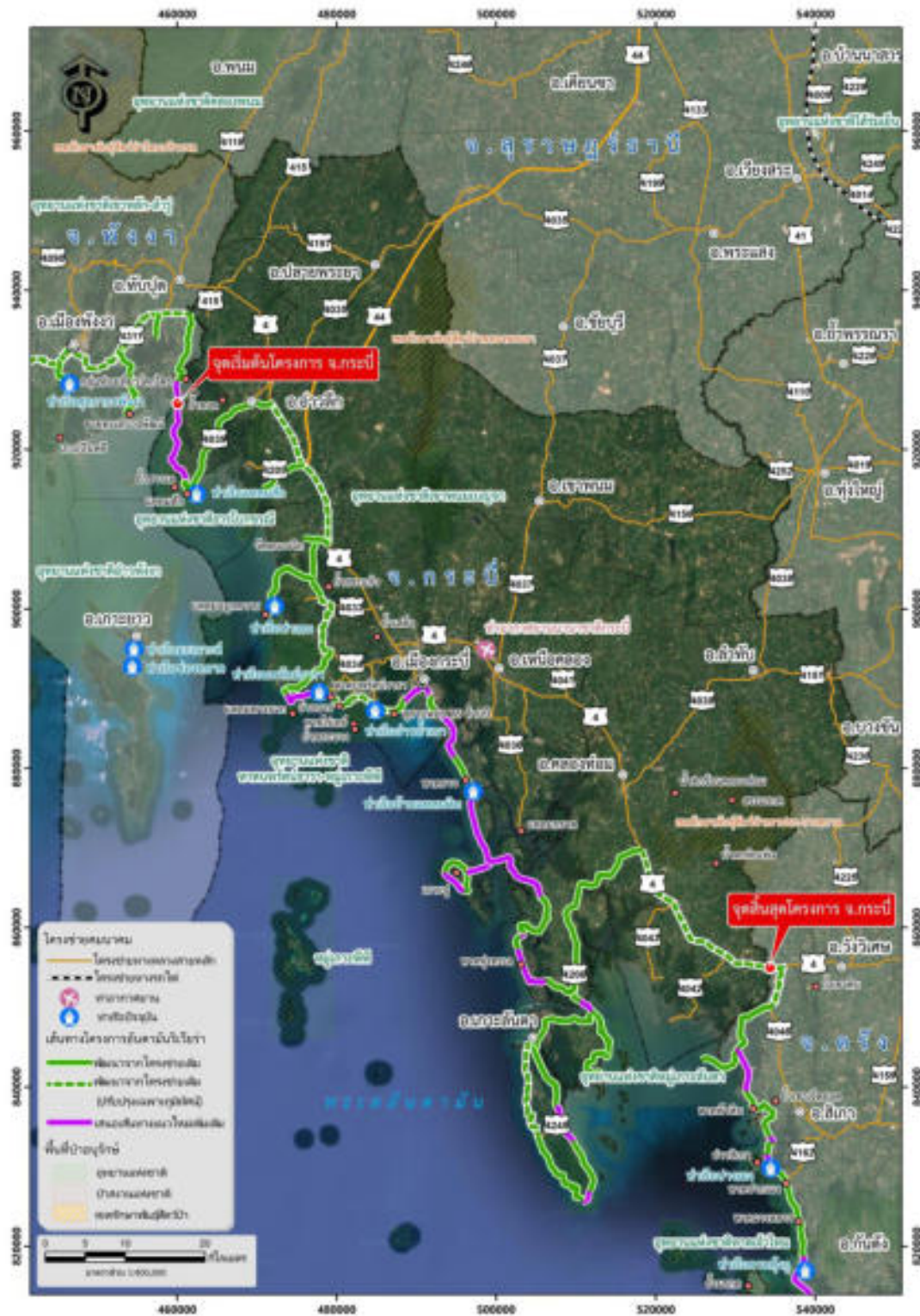


ที่มา : ทปปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 9 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

5.1.1.4 จังหวัดกระบี่

แนวเส้นทางของโครงการช่วงจังหวัดกระบี่ ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 10



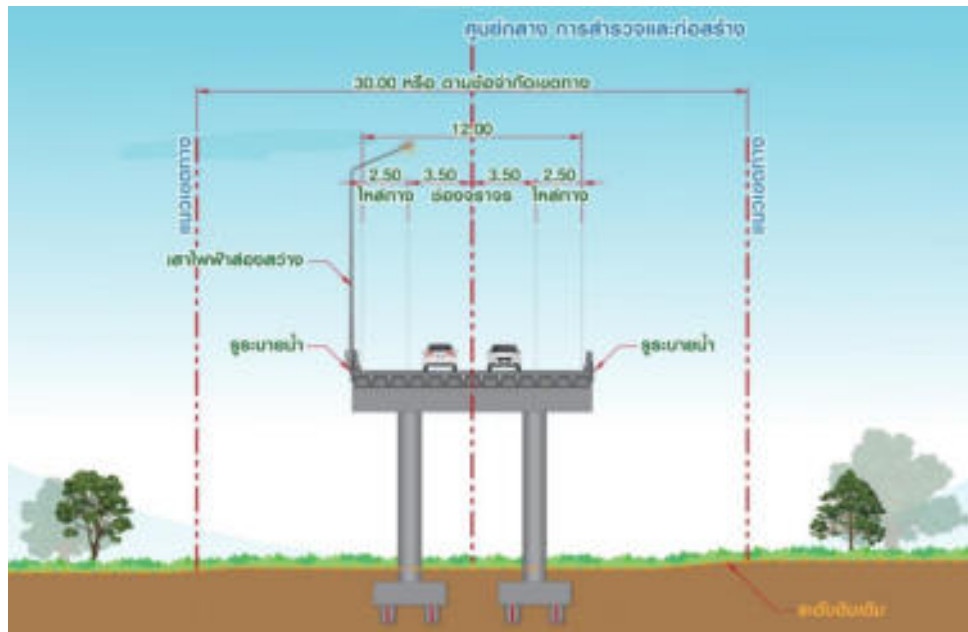
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 10 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดกระบี่

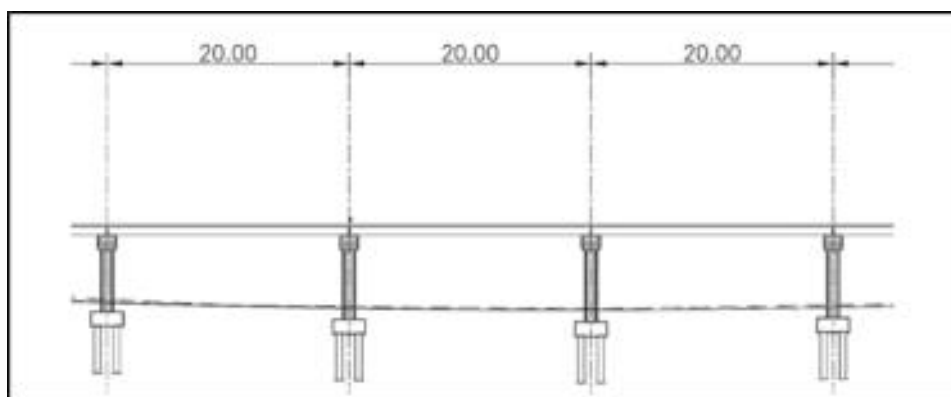
5.1.2 แนวคิดการออกแบบโครงสร้างสะพาน / โครงสร้างอาคารประกอบงานทาง

5.1.2.1 แนวคิดรูปแบบโครงสร้างสะพานช่วงสั้น span 20.00 - 30.00 เมตร

โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องกลวง (Box Beam) ความยาวช่วง span 20.00 เมตร เป็นรูปแบบสะพานที่พบเห็นโดยทั่วไป มีความกว้างทั่วไปของคาน 1.00 เมตร คานแต่ละชั้นถูกวางเรียงชิดติดกัน มีความลึกของคาน 0.60 - 0.70 เมตร โดยมีพื้นคอนกรีตเททับหนาหนา 0.10 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 13



(รูปตัดสะพานตามขวาง)

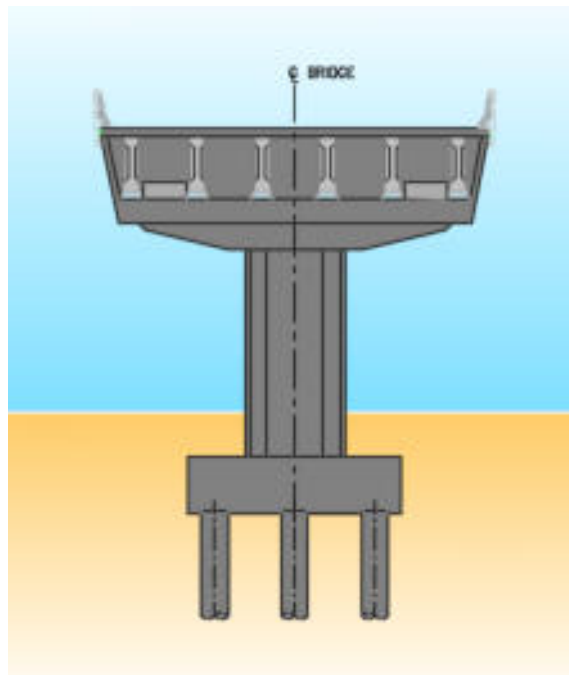


(รูปตัดสะพานตามยาว)

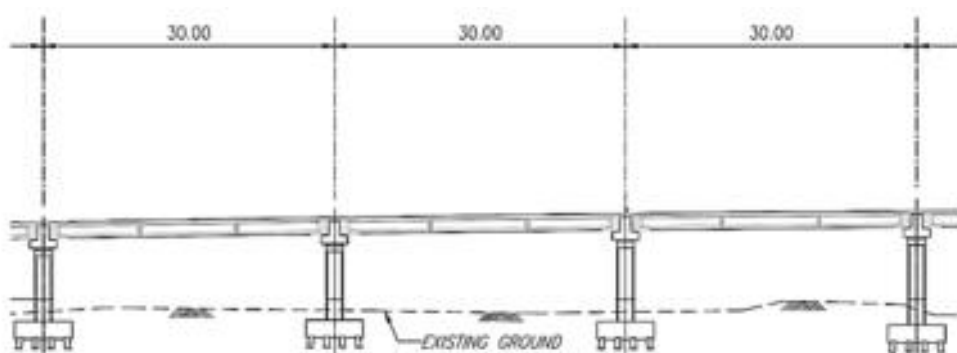
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 13 โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องกลวง (Box Beam)

โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ (I Girder) ความยาวช่วง 20.00 - 30.00 เมตร คานสะพานรูปตัวไอเป็นรูปแบบสะพานที่พบเห็นโดยทั่วไป สามารถก่อสร้างได้ง่าย รูปร่างคานสะพานมีความกว้าง 0.60 เมตรและลึก 1.20 - 1.70 เมตรโดยประมาณ วางห่างกันประมาณ 1.80 - 2.30 เมตร ออกแบบคานสะพานเป็นคานช่วงเดี่ยว (Simple Span) ที่เป็นคอนกรีตอัดแรง ซึ่งอาจก่อสร้างด้วยวิธีอัดแรงก่อนโดยหล่อเป็นชิ้นส่วนสำเร็จรูปมาจากโรงงาน หรือระบบอัดแรงภายหลังโดยทำการหล่อบริเวณหน้างานแล้วสามารถยกติดตั้งได้ทันที ส่วนพื้นสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ ได้แสดงรูปตัดทั่วไปของสะพานดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 14



(รูปตัดสะพานตามขวาง)



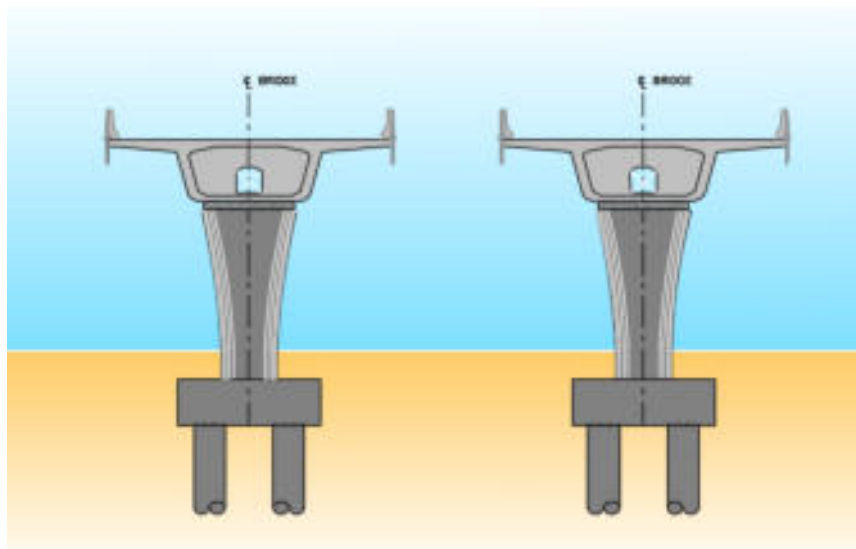
(รูปตัดสะพานตามยาว)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

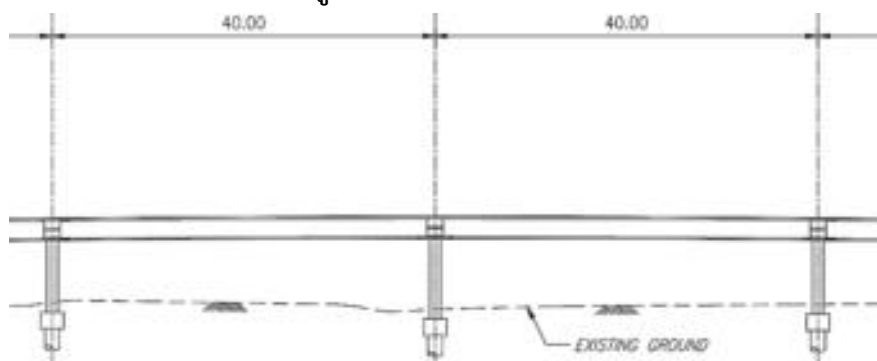
รูปที่ 5.1 - 14 โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ (I Girder)

5.1.2.2 แนวคิดรูปแบบโครงสร้างสะพานช่วงยาว span 35.00 - 40.00 เมตร

โครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องระบบ Precast Segmental ความยาวช่วง 35.00 - 40.00 เมตร เป็นสะพานรูปแบบที่นิยมใช้กันสำหรับโครงการใหญ่ในปัจจุบัน โครงสร้างประกอบด้วยเสาตอม่อรองรับคานสะพานโดยไม่มีคานขวาง โดยทั่วไปโครงสร้างคานสะพานรูปกล่องมีความลึกคงที่เท่ากับ 2.00 เมตร โดยออกแบบเป็นระบบชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Precast Segmental) เนื่องจากหลีกเลี่ยงการตั้งนั่งร้านแบบหล่อในที่ ระบบโครงสร้างออกแบบเป็นระบบคานต่อเนื่อง (Continuous System) เพื่อลดค่ากำลังต้านทานแรงเฉื่อยของระบบโครงสร้าง (Moment of Inertia) ที่เกิดขึ้นกับคานสะพานและทำให้ประหยัดค่าก่อสร้าง ออกแบบชิ้นส่วนคานสะพานบริเวณหัวเสา (Pier Segment) ให้ยึดกับเสาโดยไม่ต้องมีแท่นรองคานสะพาน (Bearing) เพื่อลดการบำรุงรักษาแท่นรองคานสะพานในระยะยาว ได้แสดงรูปตัดทั่วไปของสะพานในรูปที่ 5.1 - 15



(รูปตัดสะพานตามขวาง)



(รูปตัดสะพานตามยาว)

ที่มา : ธีปรีक्षा, 2567

รูปที่ 5.1 - 15 ตัวอย่างรูปตัดขวางของสะพานคอนกรีตอัดแรงชิ้นส่วนสำเร็จรูปหน้าตัดรูปกล่อง

อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างจะต้องใช้อุปกรณ์ขนาดใหญ่สำหรับการติดตั้งและประกอบชิ้นส่วน เช่น โครงถักสำหรับยกชิ้นส่วน (Launching Truss) เป็นต้น และต้องมีโรงหล่อชิ้นส่วน (Casting Yard) ซึ่งไม่ควรอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากเกินไปจนทำให้ค่าขนส่งสูงเกินความจำเป็น

5.1.2.3 แนวคิดรูปแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง

แนวคิดการออกแบบเบื้องต้นโครงสร้างอาคารประกอบและโครงสร้างอื่น ๆ รูปแบบทั่วไปของตัวโครงสร้างอาคารจะเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยอ้างอิงมาตรฐานการออกแบบของ The American Concrete Institute (ACI) The American Institute of Steel Construction (AISC) รวมถึงมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) ข้อกำหนด / ข้อบัญญัติ / กฎกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และการออกแบบแรงเนื่องจากแผ่นดินไหวและแรงลม

5.1.2.4 แนวคิดการจัดทำแบบเบื้องต้นโครงสร้างสะพาน

แบบเบื้องต้นโครงสร้างสะพาน จะประกอบไปด้วย

- แปลนและรูปตัดตามยาวของโครงสร้างสะพาน
- การจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อสะพาน
- รูปตัดทั่วไปของโครงสร้างสะพาน

5.1.3 แนวคิดการออกแบบอาคารระบายน้ำ

แนวคิดในการออกแบบระบบระบายน้ำ ประกอบด้วยงาน 4 ส่วน ได้แก่ งานสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ศึกษาและวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา งานคำนวณทางชลศาสตร์ และงานออกแบบระบบระบายน้ำ โดยมีขั้นตอนหรือกระบวนการทำงาน คือ

1) งานสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

การศึกษารวบรวมข้อมูลด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ ทั้งในส่วนของคุณสมบัติของพื้นที่สภาพพื้นที่โครงการ สภาพภูมิอากาศ ข้อมูลปริมาณฝน สภาพการระบายน้ำ และสภาพน้ำท่วมบริเวณพื้นที่โครงการ ในบริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงข้อมูลที่ได้จากการสำรวจด้านอุทกวิทยา เช่น มิติต่าง ๆ ของลำน้ำ ชื่อลำน้ำ ประเภทอาคารระบายน้ำ ลักษณะดินท้องน้ำและสิ่งกีดขวางทางน้ำ ทิศทางการไหล ความกว้าง ความลึกของลำน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสภาพการระบายน้ำ และสภาพน้ำท่วมขัง เป็นต้น

2) งานศึกษาและวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา

เป็นการศึกษาเพื่อการคำนวณหาปริมาณการไหลสูงสุดผ่านอาคารระบายน้ำ ซึ่งในการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยาต้องพิจารณาดังนี้

2.1) ปริมาณน้ำที่ต้องระบาย ได้แก่ ปริมาณน้ำฝนที่ตกลงในพื้นที่รับน้ำและไหลรวมกันบนผิวนอนบนโครงสร้างสะพาน และจะถูกระบายลงมายังระบบระบายน้ำหลักในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ

2.2) งานคำนวณทางชลศาสตร์

ทำการคำนวณทางด้านชลศาสตร์เพื่อจะได้เลือกใช้ชนิด และกำหนดขนาดโครงสร้างอาคารระบายน้ำ โดยลักษณะของการวิเคราะห์จะพิจารณาเป็นการไหลแบบในทางน้ำเปิด (Open Channel Flow) ด้วยแรงดึงดูดของโลก โดยการคำนวณหาขนาดอาคารระบายน้ำที่เหมาะสมใช้สมการแมนนิง (Manning's Equation)

2.3) งานออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบงานระบบระบายน้ำระดับพื้นดินของโครงการจะเป็นการพิจารณาถึงข้อมูลลักษณะทางอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำที่เกี่ยวข้องตามลักษณะกายภาพของสภาพพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบทางชลศาสตร์เพื่อกำหนดขนาดของโครงสร้าง และวางตำแหน่งของระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศจริงและตามความลาดเทของพื้นที่ โดยการเลือกใช้ชนิดของอาคารระบายน้ำ ได้แก่ บ่อพักน้ำ U - Ditch Side Ditch รางต้น ท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) กลม ท่อ คสล. เหลี่ยม จะขึ้นอยู่กับความกว้าง ความลึกของทางน้ำ รวมทั้งการสัญจรในทางน้ำและอุปสรรคต่อการไหลบริเวณพื้นที่โครงการและชายฝั่งยังต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมทางด้านราคาค่าก่อสร้างไว้ด้วย

5.1.4 แนวคิดการออกแบบด้านงานสถาปัตยกรรม

งานออกแบบพื้นที่จุดจอดรถ และจุดชมวิว

ในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการในส่วนประกอบต่าง ๆ ที่สำคัญบนถนนโครงการ ขอบเขตพื้นที่หลักสำคัญในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์เดิมที่สำคัญในพื้นที่ การออกแบบจุดจอดรถบนถนนเลียบชายฝั่ง และจุดชมวิวทิวทัศน์ มีรายละเอียดประกอบด้วย

1) แนวคิดเบื้องต้นในงานออกแบบพื้นที่จอดรถริมถนน (Roadside Parking Areas)

1.1) งานออกแบบจุดจอดรถบนถนนเลียบชายหาด (Beach Access Public Parking)

แนวคิดในการออกแบบจุดจอดรถบนถนนเลียบชายหาดมีแนวคิด 2 รูปแบบ คือ แบบจอดรถด้านข้างของถนน และแบบมีพื้นที่ออกแบบเป็นจุดจอดรถ

- แบบจอดรถด้านข้างของถนน (On - street Public Parking)

พื้นที่ออกแบบจุดจอดรถจะอยู่ด้านข้างของถนนเลียบชายหาดแบบสองช่องจราจร ทั้งรูปแบบจอดรถตั้งฉาก แบบขนาน แบบจอดเอียงประกอบด้วย ช่องจอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ช่องจอดรถสำหรับผู้พิการ และผู้สูงอายุ หลักการออกแบบตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 41 (พ.ศ. 2537) ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 16 รวมถึงการพิจารณาออกแบบเพิ่มเติมในส่วนช่องจอดรถยนต์แบบอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทั่วไป ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 17



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



รูปที่ 5.1 - 16 ภาพจำลองจุดจอดรถแบบจอดด้านข้างของถนน และช่องจอดรถยนต์สำหรับผู้พิการ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 17 ภาพจำลองการออกแบบช่องจอดรถยนต์แบบอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า

- แบบมีพื้นที่ออกแบบเป็นจุดจอดรถ (Off - street Public Parking)
การจัดพื้นที่จุดจอดรถควรพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้
 - ชนิดและขนาดของที่จอดรถ
 - มุมองศาการเข้าจอดของพื้นที่จอดรถ
 - ทิศทางจราจรของรถไปยังจุดต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่
 - ประเภทของยานพาหนะ
 - ความกว้างของช่องจอดรถ
 - ความกว้างช่องทางเดินรถภายในบริเวณ
 - รูปลักษณะการสัญจรภายในบริเวณที่จอดรถ ทั้งตัวรถและทางเท้า

สำหรับคนเดิน จุดทางเข้าและออกที่เหมาะสม ที่มีการตัดกันน้อยที่สุด

ภูมิทัศน์และงานวัสดุพื้นผิว

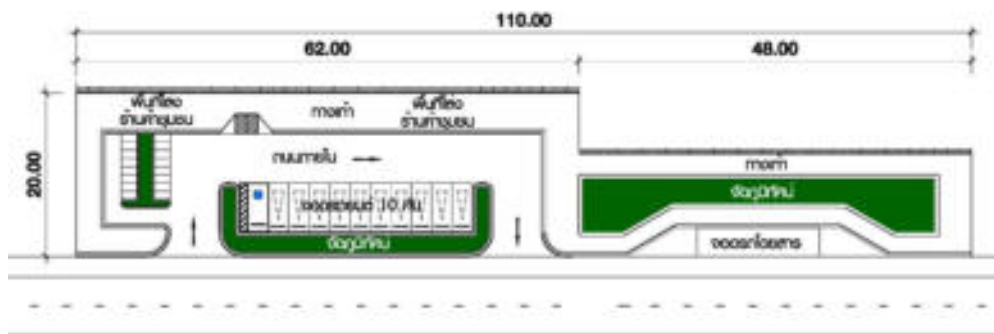
- ความสวยงาม การลดระดับพื้นที่จอดรถให้ต่ำกว่าระดับสายตา การจัด
- การระบายน้ำในบริเวณพื้นที่จุดจอดรถ
- ระยะการเดินไกลที่สุดจากที่จอดรถไปยังบริเวณอื่น ๆ
- การแยกที่จอดรถยนต์ธรรมดากับรถบริการ
- พิจารณาพื้นที่จุดจอดรถ และบริเวณใกล้เคียงที่เหมาะสมในเขตทาง

ให้มีพื้นที่ขายของสำหรับคนในชุมชน

ขนาดพื้นที่จุดจอดรถบริเวณถนนเลียบชายหาดออกแบบเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

- จุดจอดรถขนาดเล็ก (พื้นที่ประมาณ 2,000 ตารางเมตร)

ออกแบบเป็นจุดจอดรถยนต์ได้ 10 คัน และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ 1 คัน มีพื้นที่จอดรถโดยสารถขนานกับแนวถนนหลัก 1 คัน พร้อมทั้งมีจุดจอดจักรยาน และจักรยานยนต์มีพื้นที่กิจกรรมประกอบ เช่น พื้นที่พักผ่อน ทางเดินเชื่อมต่อทางลาดและพื้นที่จัดภูมิทัศน์ เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 18 และรูปที่ 5.1 - 19



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 18 ผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดเล็กบริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)

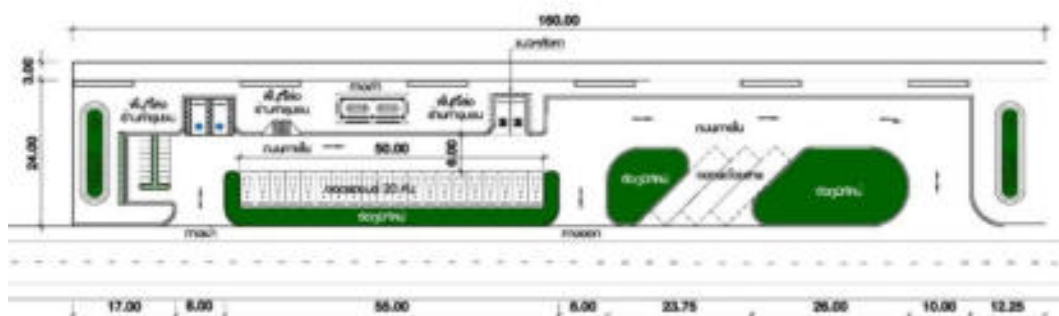


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 19 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดเล็กบริเวณถนนเลียบชายหาด

- จุดจอดรถขนาดกลาง (พื้นที่ประมาณ 5,200 ตารางเมตร)

ออกแบบเป็นจุดจอดรถยนต์ได้ 20 คัน และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ 2 คัน จอดรถยนต์แบบอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า 2 คัน มีพื้นที่จอดรถโดยสาร 3 คัน พร้อมทั้งมีจุดจอดจักรยานและจักรยานยนต์ มีทางเท้าเชื่อมต่อในพื้นที่ และพื้นที่กิจกรรมประกอบ เช่น พื้นที่พักผ่อน และการจัดภูมิทัศน์ เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 20 และรูปที่ 5.1 - 21



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 20 ผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดกลางบริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)

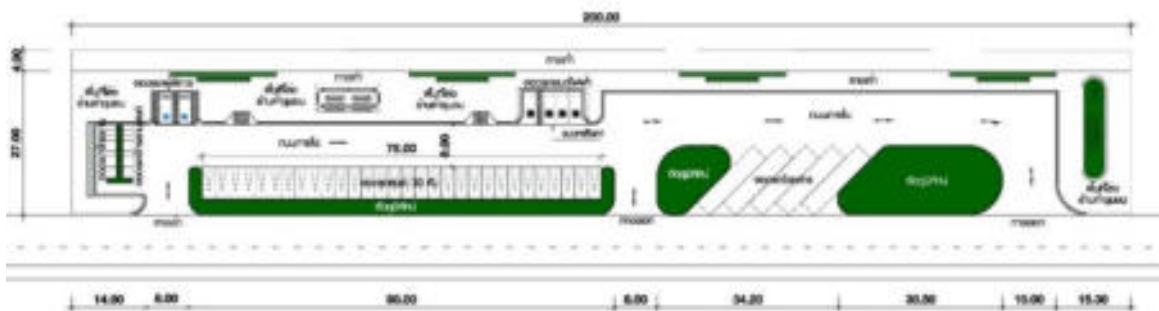


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 21 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดกลางบริเวณถนนเลียบชายหาด

- จุดจอดรถขนาดใหญ่ (พื้นที่ประมาณ 6,200 ตารางเมตร)

ออกแบบเป็นจุดจอดรถยนต์ได้ 30 คัน และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ 2 คัน จอดรถยนต์แบบอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า 4 คัน มีพื้นที่จอดรถโดยสาร 5 คัน พร้อมทั้งมีจุดจอดจักรยานและจักรยานยนต์ มีทางเท้าเชื่อมต่อในพื้นที่ และพื้นที่กิจกรรมประกอบ เช่น พื้นที่พักผ่อน การจัดภูมิทัศน์ เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 22 และรูปที่ 5.1 - 23



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 22 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดจอดรถขนาดใหญ่บริเวณถนนเลียบชายหาด (Top View)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 23 ภาพจำลองทัศนียภาพพื้นที่จุดจอดรถขนาดใหญ่บริเวณถนนเลียบชายหาด

1.2) งานออกแบบจุดชมวิทิวทัศน์ (Viewpoint Overlook Area)

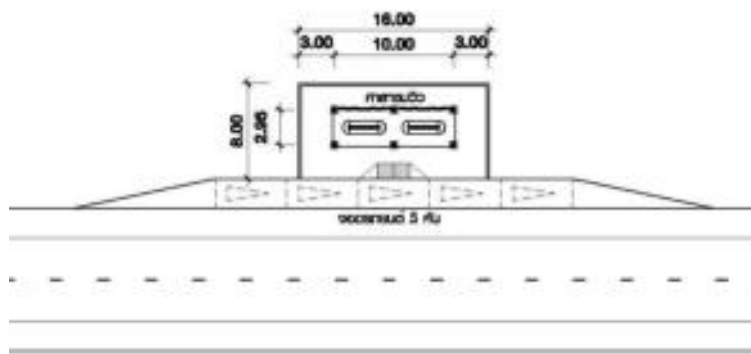
ประเภทจุดชมวิทิวทัศน์และองค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวก

องค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นกับขนาดของพื้นที่ที่มีความสำคัญของวิทิวทัศน์ที่จุดนั้น และปริมาณการสัญจรในถนนนั้น ซึ่งสามารถจำแนกจุดพักชมวิทิวทัศน์และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกได้ ดังนี้

- จุดชมวิทิวทัศน์ขนาดเล็ก (พื้นที่ประมาณ 220 ตารางเมตร)

มีการใช้งานในแต่ละครั้งไม่นานนัก โดยใช้พื้นที่น้อย อาจเป็นพื้นที่ในเขตทางหรือพื้นที่เขตสวนตั้งอยู่ในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรน้อย จอดรถได้ประมาณ 4 คัน เน้นความเป็นธรรมชาติ อาจอยู่ในเส้นทางชมวิทิวทัศน์ที่มีความยากลำบาก หรือวัตถุประสงค์ของเส้นทางชมวิทิวทัศน์ต้องการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวเนื่องจากต้องการอนุรักษ์ความเป็นธรรมชาติ ต้องการการดูแลรักษาไม่มากนัก เปิดใช้งานได้ตลอดเวลาไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ดูแลอยู่ประจำ (ควรมีการวางแผนการขยายตัวในอนาคต) และคำนึงถึงการเชื่อมต่อพื้นที่ได้อย่างสะดวกสำหรับคนทุกคน (Universal Design) ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 24 และรูปที่

5.1 - 25



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

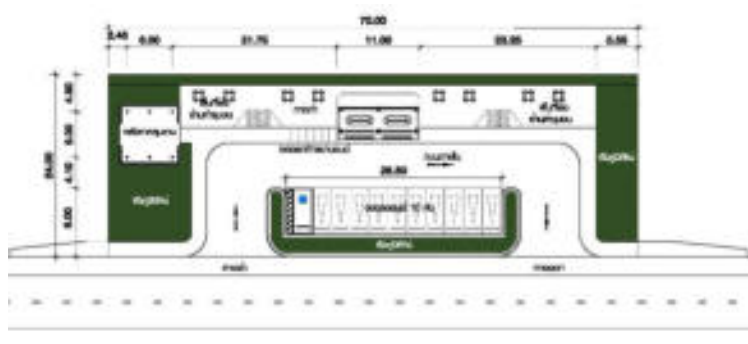
รูปที่ 5.1 - 24 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวนขนาดเล็ก (Top View)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 25 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวิททัศน์ขนาดเล็ก

- จุดพักชมทิวทัศน์ขนาดกลาง (พื้นที่ประมาณ 1,725 ตารางเมตร)
องค์ประกอบของจุดพักขนาดกลาง ประกอบด้วย ที่จอดรถประมาณ 10 คัน
ลักษณะที่จอดรถแบบรวม ป้ายข้อมูล ป้ายแสดงทิศทาง ป้ายแผนที่หรือตำแหน่งที่ตั้งบนเส้นทาง บริเวณนั่งเล่น
ศาลา บริเวณจุดชมทิวทัศน์ แต่อาจไม่มีไฟฟ้าในพื้นที่ และคำนึงการเชื่อมต่อเข้าถึงได้อย่างสะดวกสำหรับทุกคน
(Universal Design) ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 26 และรูปที่ 5.1 - 27



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

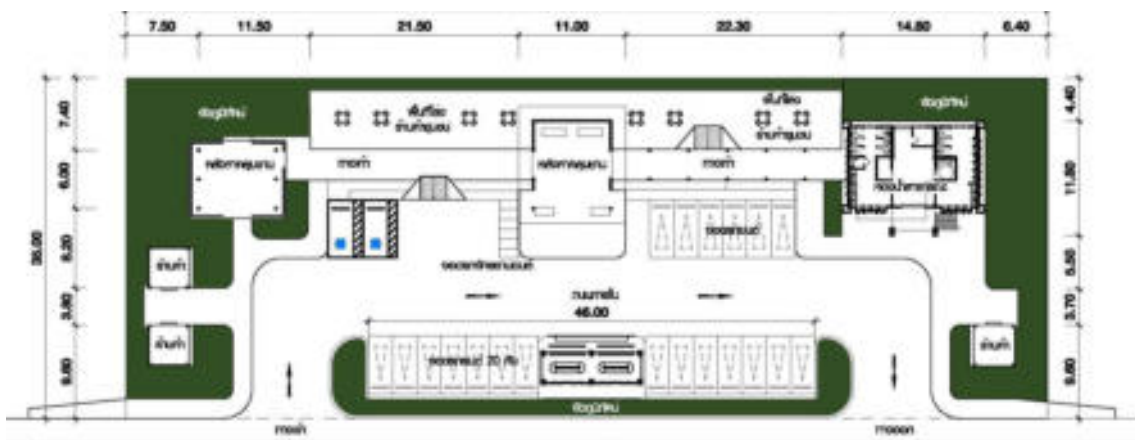
รูปที่ 5.1 - 26 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวนขนาดกลาง (Top View)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 27 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวทิวทัศน์ขนาดกลาง

- จุดพักชมทิวทัศน์ขนาดใหญ่ (พื้นที่ประมาณ 3,350 ตารางเมตร)
องค์ประกอบของจุดพักขนาดใหญ่ประกอบด้วย ที่จอดรถมากกว่า 20 คัน ลักษณะของที่จอดรถแบบแยกเพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและผลกระทบทางสายตามีการแบ่งช่องจอดแยก ระหว่างรถยนต์และรถโดยสาร ป้ายชื่อสถานที่ ป้าย ข้อมูล ป้ายแสดงทิศทาง ป้ายแผนที่ หรือตำแหน่งที่ตั้ง บนเส้นทางจุดถ่ายภาพส่วนที่ทำการของเจ้าหน้าที่ส่วนประชาสัมพันธ์สถานที่ติดต่อสอบถามให้บริการข้อมูล ส่วนบริการอาหารและเครื่องดื่ม ร้านขายของที่ระลึก ส่วนขายสินค้าต่าง ๆ ห้องน้ำสาธารณะ ไฟฟ้าแสงสว่าง บริเวณนั่งเล่นศาลา บริเวณปิกนิก สนามเด็กเล่น ลานชมทิวทัศน์ ม้านั่ง ที่ทิ้งขยะ และคำนึงการเชื่อมต่อเข้าถึง ได้อย่างสะดวกสำหรับคนทุกคน (Universal Design) ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 28 และรูปที่ 5.1 - 29



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 28 ภาพผังบริเวณพื้นที่จุดชมวิวขนาดใหญ่ (Top View)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.1 - 29 ภาพจำลองทัศนียภาพจุดชมวิวทิวทัศน์ขนาดใหญ่

งานออกแบบอาคารแนวตั้งสำหรับหลบภัยคลื่นยักษ์สึนามิ

เนื่องจากเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ในบางจังหวัด อยู่ในพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์คลื่นยักษ์สึนามิ ที่สร้างความเสียหายทางด้านชีวิต และทรัพย์สินในพื้นที่เลียบชายฝั่ง ซึ่งในกรณีที่เส้นทางโครงการเป็นเส้นทางที่ออกแบบใหม่ การออกแบบพื้นที่อาคารแนวตั้งจึงมีความสำคัญ ในการหลบภัยระยะสั้นเพื่อความปลอดภัย ลดความเสี่ยงการสูญเสียชีวิต สิ่งที่สำคัญต่อการออกแบบอาคารอพยพแนวตั้งคือมีความสูงเพียงพอที่จะยกผู้อพยพให้อยู่เหนือระดับความลึกของน้ำท่วมสึนามิ ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 30 ถึงรูปที่ 5.1 - 31



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



รูปที่ 5.1 - 30 ตัวอย่างอาคารแนวตั้งสำหรับหลบภัยคลื่นยักษ์สึนามิ (Tsunami Vertical Evacuation Building) ประเทศญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



รูปที่ 5.1 - 31 ตัวอย่างอาคารหลบภัยคลื่นยักษ์สึนามิ บริเวณหาดประพาสและแหลมปะการัง จังหวัดพังงา

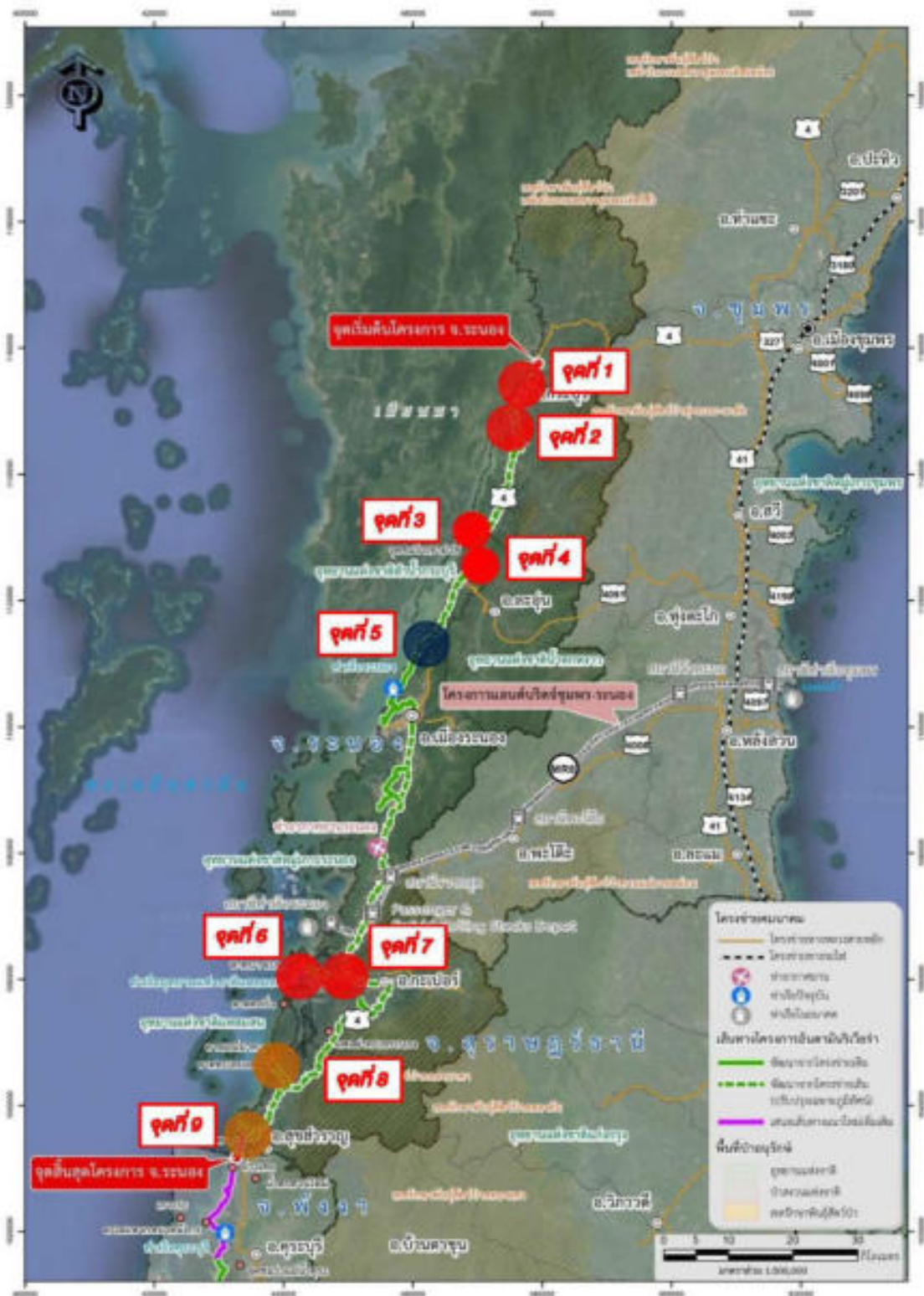
โดยพื้นที่ทั้ง 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล แบ่งขอบเขตพื้นที่ออกเป็นงานออกแบบภูมิทัศน์บนถนนโครงการเส้นทางใหม่ และงานออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ถนนเดิม บนเส้นทางที่เป็นถนนเลียบชายฝั่ง และพื้นที่ ๆ ไม่ผ่านชายฝั่ง โดยมีรายละเอียด ได้แก่

1) พื้นที่จังหวัดระนอง

1.1) งานออกแบบและปรับปรุงทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์จังหวัดระนอง ดังแสดงใน

รูปที่ 5.1 - 32 ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวคอคอดกระ ตำบลมะมู อำเภอกะบุรี
- จุดที่ 2 งานปรับปรุงภูมิทัศน์ท่าเทียบเรือเขตแดนไทย - เมียนมา เทศบาลตำบลน้ำจืด อำเภอกะบุรี
- จุดที่ 3 งานปรับปรุงภูมิทัศน์ท่าเรือประมงบ้านหินกอง ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น
- จุดที่ 4 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวเขาฝาชี ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น (จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดระนอง)
- จุดที่ 5 งานออกแบบจุดชมวิวทะเลแม่ น้ำกระบุรี เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรืออำเภอมืองระนอง
- จุดที่ 6 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวท่าเทียบเรืออุทยานแห่งชาติแหลมสนตำบลม่วงกลาง อำเภอกะเปอร์
- จุดที่ 7 งานปรับปรุงภูมิทัศน์ท่าเรือคลองลัดโนด ตำบลม่วงกลาง อำเภอกะเปอร์
- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดจอดรถหาดทะเลนอก ตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ
- จุดที่ 9 งานออกแบบจุดจอดรถหาดประพาส ตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ



ที่มา : ทิปรีक्षा, 2568

รูปที่ 5.1 - 32 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดระนอง

1.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดระนอง

จุดที่ 4 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่จุดชมวิวเขาฝาชี ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจุดชมวิว เป็นภูเขาขนาดเล็กคล้ายฝาชีสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 259 เมตร อยู่ห่างจากตัวเมืองระนองประมาณ 30 กิโลเมตร บริเวณนี้เป็นจุดชมวิวทะเลหมอกในช่วงหน้าหนาวหรือฤดูฝนตอนพระอาทิตย์ขึ้น ทิวทัศน์ของคลองละอุ่นไหลบรรจบกับแม่น้ำกระบุรี และแนวภูเขาของประเทศเมียนมาที่สวยงามโดยเฉพาะในฤดูหนาวช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 33



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 33 ปัจจุบันจุดชมวิวเขาฝาชี

จากการสำรวจพื้นที่ พบว่าการเดินเข้าชมวิwtิวทัศน์ไม่ต่อเนื่องเป็นอุปสรรคต่อนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะผู้พิการและคนชรา รวมทั้งราวกันตกบางจุดชำรุดเสียหาย ที่ปรึกษาได้ออกแบบเพื่อสร้างเส้นทางชมวิwtิวทัศน์ให้ทางเดินมีความต่อเนื่อง เรียบเสมอกัน ปรับปรุงราวกันตก ปรับปรุงพื้นที่ชมวิwtิวที่ติดกับขอบทางลาดชันของภูเขาที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อนักท่องเที่ยว และปรับปรุงจุดชมวิwtิวให้มีความสวยงามเพื่อดึงดูดและเพิ่มศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 34 และรูปที่ 5.1 - 35



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 34 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบก่อนและหลังการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทางเดิน ราวกันตก และปรับพื้นที่ให้มีความปลอดภัยของจุดชมวิวเขาฝาชี



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

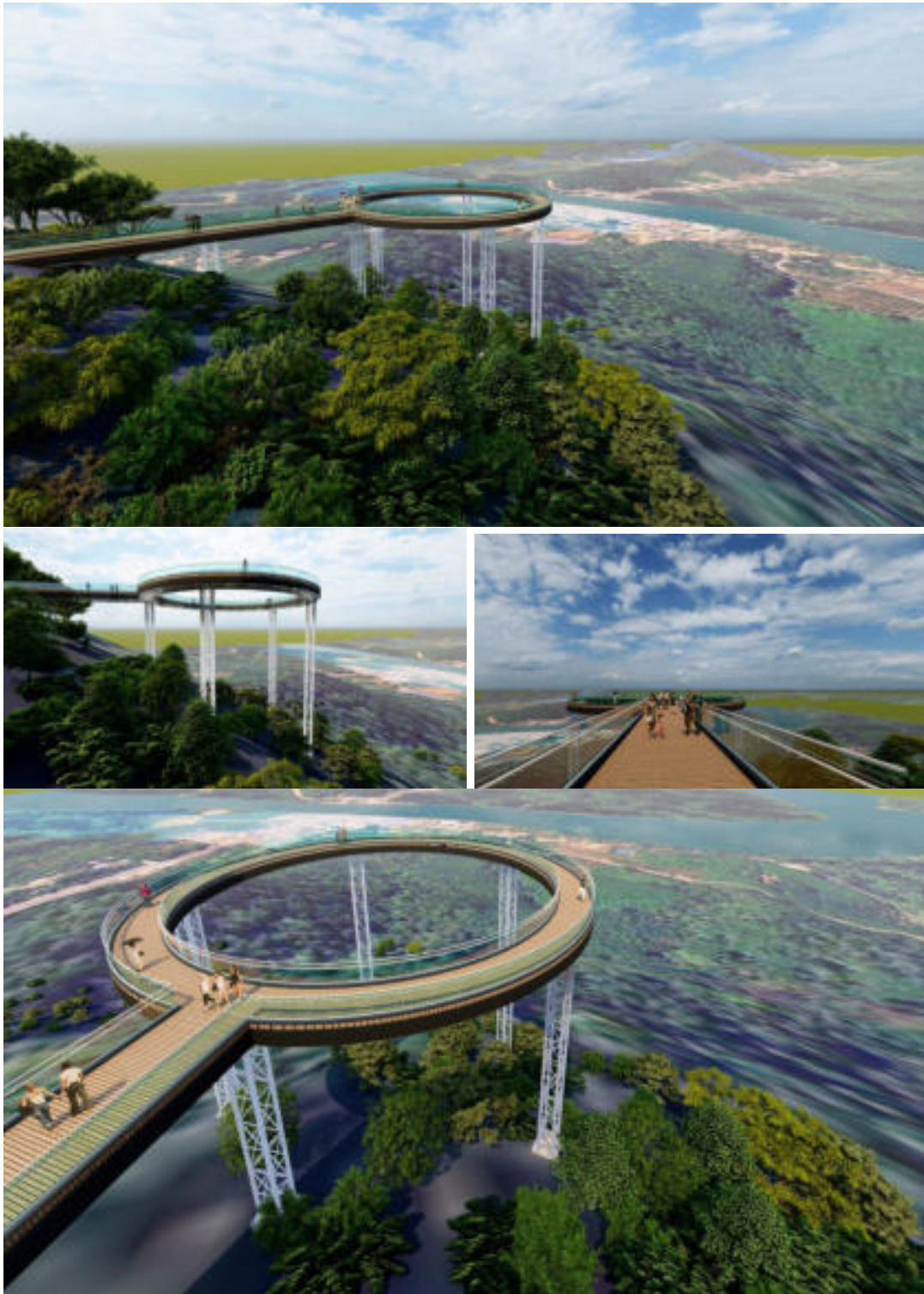


รูปที่ 5.1 - 35 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบก่อนและหลังการปรับปรุงภูมิทัศน์ พื้นที่จุดชมวิวเขาฟาซี

ซึ่งนอกจากจะมีแนวคิดในการปรับปรุงภูมิทัศน์ในพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาได้ออกแบบให้จุดชมวิวเขาฟาซี เป็นแลนด์มาร์กแห่งใหม่ของจังหวัดระนอง ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- เป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวที่จะช่วยสร้างรายได้ของชุมชน และของจังหวัดระนอง
- ส่งเสริมอัตลักษณ์สร้างความภูมิใจให้กับชุมชน
- พัฒนาพื้นที่ และสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงให้มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว
- เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางสังคมของชุมชน
- แสดงถึงเทคโนโลยี และ นวัตกรรมในการก่อสร้าง

แนวคิดในการออกแบบแลนด์มาร์กให้เป็นสกายวอร์ค จุดชมวิว 360 องศา ยื่นออกมาเป็นทางเดินจากแนวเขาฟาซีเชื่อมกับระเบียงชมวิวรูปทรงกลมคล้ายฟาซี ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 40 เมตร ทางเดินชมวิวกว้าง 3 เมตร ราวกันตกออกแบบให้เป็นกระจกนิรภัยแบบหลายชั้นที่มีความหนาแน่นสูง และทนทานต่อแรงกระแทก ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 36



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 36 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบแลนด์มาร์ก สกายวอร์คจุดชมวิว 360 องศา
พื้นที่จุดชมวิวเขาฝาชี

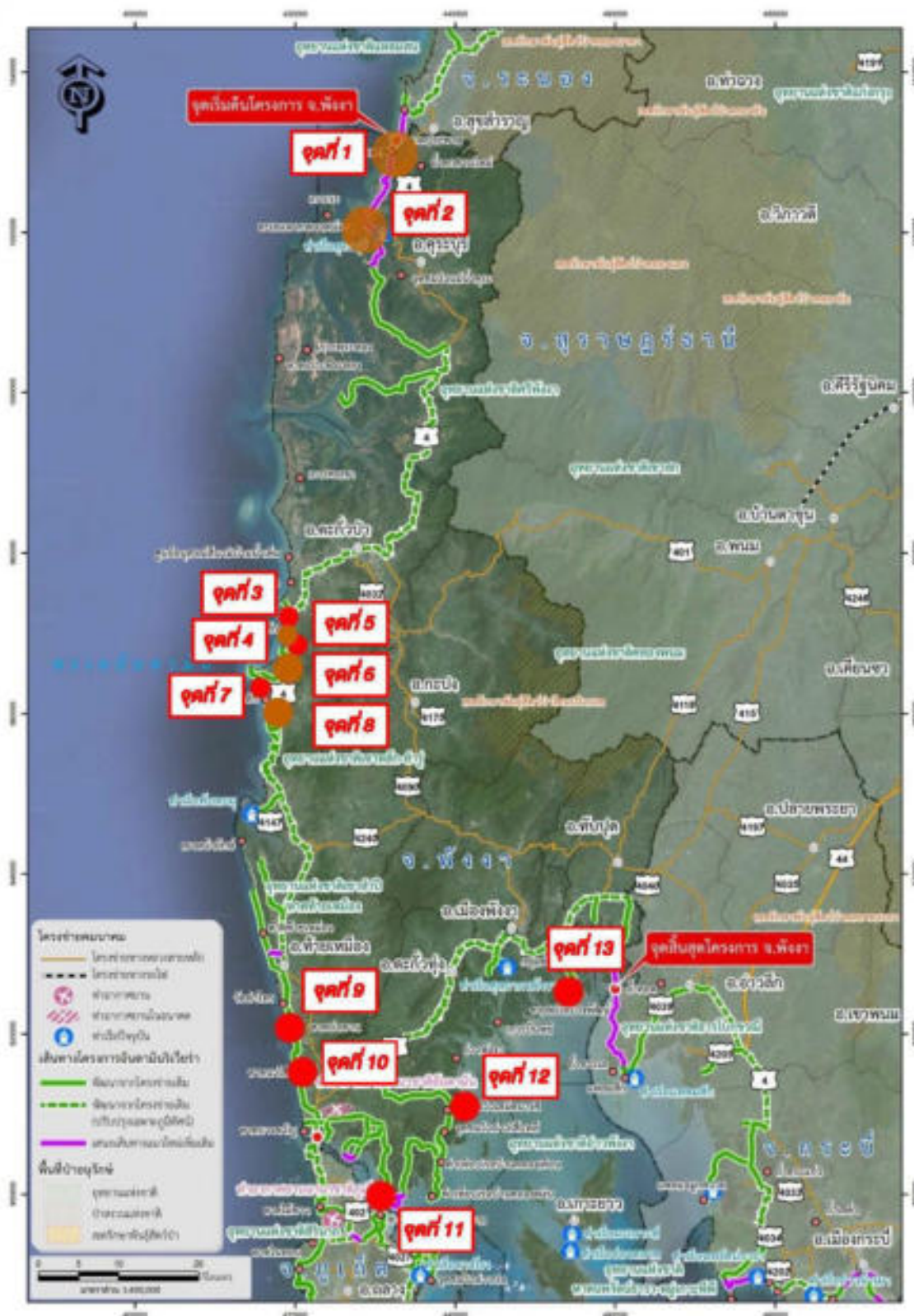
2) พื้นที่จังหวัดพังงา

2.1) งานออกแบบและปรับปรุงทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์จังหวัดพังงา ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 37 ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานออกแบบจุดจอดรถอ่าวเคย ตำบลคุระ อำเภอคุระบุรี
- จุดที่ 2 งานออกแบบจุดจอดรถทะเลแหวกหนวดมังกร ตำบลคุระ อำเภอคุระบุรี
- จุดที่ 3 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวหาดบางสัก - 1 ตำบลบางม่วง อำเภอตะกั่วป่า
- จุดที่ 4 งานออกแบบจุดจอดรถหาดบางสัก ตำบลบางม่วง อำเภอตะกั่วป่า
- จุดที่ 5 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวหาดบางสัก - 2 ตำบลบางม่วง อำเภอตะกั่วป่า
- จุดที่ 6 งานออกแบบจุดจอดรถอ่าวมะขาม ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า
- จุดที่ 7 งานปรับปรุงจุดจอดรถแหลมปะการัง ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า
- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดจอดรถหาดเขาหลัก ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า
(จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดพังงา)
- จุดที่ 9 งานปรับปรุงจุดจอดรถหาดบ่อदान ตำบลนาเตย อำเภอท้ายเหมือง
- จุดที่ 10 งานปรับปรุงจุดจอดรถหาดนาใต้ เทศบาลตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง
- จุดที่ 11 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวนางนอน ตำบลหล่อลุง อำเภอตะกั่วทุ่ง
- จุดที่ 12 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวกาเหียบเรือบ้านหินร่ม ตำบลคลองเคียน
- จุดที่ 13 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวยายหาตบางพัฒน์ ตำบลบางเตย อำเภอ

อำเภอตะกั่วทุ่ง

เมืองพังงา



ที่มา : ทิปริกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 37 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดพังงา

2.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดพังงา

จุดที่ 8 งานออกแบบจุดจอดรถหาดเขาหลัก ตำบลคี๊ควัก อำเภอดงรัก

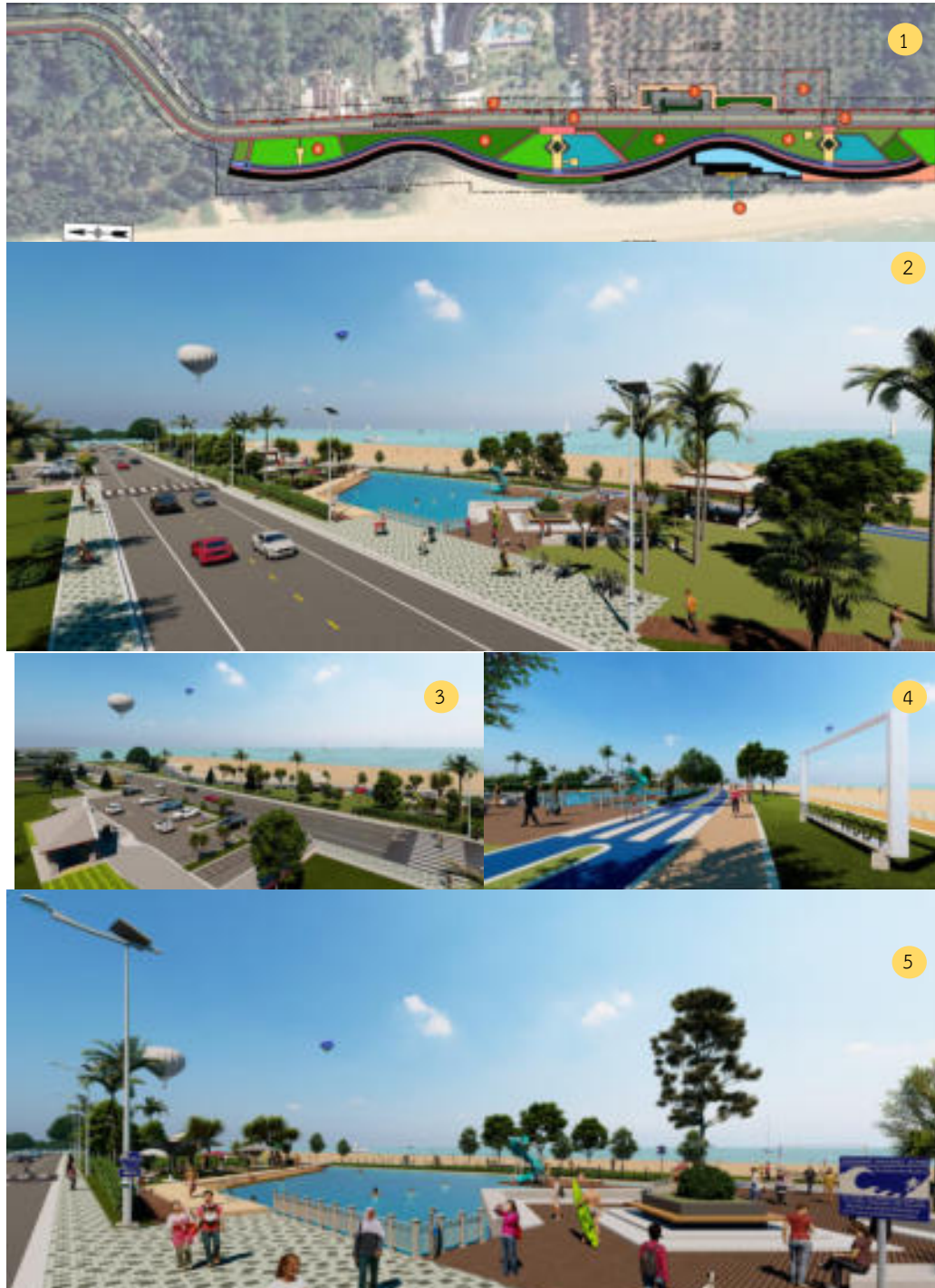
บริเวณหาดเขาหลักมีเส้นทางถนนเลียบชายหาดเดิมเป็นถนนลาดยาง บางช่วงเป็นถนนลูกรัง มีที่พักริสอร์ทขนานไปกับแนวถนน ภูมิทัศน์บริเวณชายหาดเป็นพื้นที่โล่งกว้าง และแนวต้นไม้ใหญ่ปกคลุม ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 38



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 38 ปัจจุบันของพื้นที่บริเวณหาดเขาหลัก

แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบพื้นที่บริเวณหาดเขาหลัก ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดพังงา เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ดึงดูดนักท่องเที่ยวโดยออกแบบพื้นที่ใช้สอยเป็นโซนต่าง ๆ ในการรองรับกิจกรรมสาธารณะ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 39 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบภูมิทัศน์หาดเขาหลัก แลนด์มาร์กจังหวัดพังงา

จากรูปที่ 5.1 - 39 แสดงภาพแนวคิดในการออกแบบภูมิทัศน์หาดเขาหลัก แลนด์มาร์กจังหวัดพังงา โดยรูปที่ 5.1 - 39 (รูปที่ 1) เป็นการออกแบบวางผังบริเวณพื้นที่ชายหาดเขาหลัก รูปที่ 5.1 - 39 (รูปที่ 2) แสดงทัศนียภาพภูมิทัศน์มุมสูงพื้นที่สาธารณะ และการเชื่อมต่อพื้นที่ รูปที่ 5.1 - 39 (รูปที่ 3) แสดงทัศนียภาพบริเวณจุดจอดรถขนาดเล็กหาดเขาหลัก รูปที่ 5.1 - 39 (รูปที่ 4) แสดงทัศนียภาพพื้นที่สาธารณะบริเวณชายหาด รูปที่ 5.1 - 39 (รูปที่ 5) แสดงทัศนียภาพกิจกรรมสาธารณะที่หลากหลายบริเวณชายหาด

3) พื้นที่จังหวัดภูเก็ต

3.1) งานออกแบบและปรับปรุงทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์จังหวัดภูเก็ต ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 40 ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่หาดปากพระ ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
- จุดที่ 2 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ทางเท้าหาดไม้ขาว ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
- จุดที่ 3 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ทางเท้าหาดในทอน ตำบลสาคร อำเภอถลาง
- จุดที่ 4 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่หาดสุรินทร์ ตำบลเชิงทะเล อำเภอถลาง
- จุดที่ 5 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่หาดกมลา ตำบลกมลา อำเภอกะทู้
- จุดที่ 6 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ทางเท้าหาดป่าตอง เทศบาลเมืองป่าตอง อำเภอกะทู้
- จุดที่ 7 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ทางเท้าหาดกะรน เทศบาลตำบลกะรน อำเภอเมืองภูเก็ต
- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดชมวิวหาดนุ้ย เทศบาลตำบลกะรน อำเภอเมืองภูเก็ต
- จุดที่ 9 งานออกแบบจุดชมวิวบริเวณสนามกีฬา เทศบาลตำบลราไวย์ อำเภอเมืองภูเก็ต (จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต)
- จุดที่ 10 ภูมิทัศน์สะพานข้ามเกาะมะพร้าว ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมืองภูเก็ต
- จุดที่ 11 งานออกแบบจุดชมวิวบริเวณอ่าวปอ เทศบาลตำบลป่าคลอก อำเภอถลาง
- จุดที่ 12 งานออกแบบจุดชมวิวทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ตำบลเชิงทะเล อำเภอถลาง (จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต)

3.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

จุดที่ 9 งานออกแบบจุดชมวิวบริเวณสนามกีฬา เทศบาลตำบลราไวย์

อำเภอเมืองภูเก็ต

พื้นที่สนามกีฬาอำเภอเมืองภูเก็ต (เขาแดง) เป็นสนามกีฬากลางแจ้งนอกจากจะใช้เป็นที่จัดการแข่งขันกีฬาต่าง ๆ ในบริเวณยังมีพื้นที่ด้านข้างที่สามารถมองเห็นวิวทิวทัศน์ของทะเลอันดามันที่สวยงาม ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 41



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 41 สภาพพื้นที่ปัจจุบันของสนามกีฬาอำเภอเมืองภูเก็ต (เขาแดง)

ในการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น เป็นพื้นที่แลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต บริเวณด้านข้างสามารถจัดภูมิทัศน์ เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อน และออกแบบโครงสร้างเส้นทางระเบียงชมวิวจากพื้นที่ของสนามกีฬาข้ามแนวถนน ทล.4030 ให้เป็นพื้นที่จุดชมวิวทะเลอันดามัน 360 องศา ซึ่งจะช่วยให้พื้นที่บริเวณนี้เพิ่มศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว การส่งเสริมสุขภาพในการออกกำลังกาย รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 42



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2568

รูปที่ 5.1 - 42 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบพื้นที่แลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต
จุดชมวิวทะเลอันดามัน 360 องศา

จุดที่ 12 งานออกแบบจุดชมวิวทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ตำบลเชิงทะเล

อำเภอถลาง

จุดชมวิวทะเลอันดามันฝั่งตะวันตกมีแนวคิดในการออกแบบให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ตอีกหนึ่งแห่ง เพื่อเป็นจุดชมวิวขนาดใหญ่ในพื้นที่ สภาพพื้นที่เป็นภูเขาสามารถเห็นวิวทิวทัศน์ของทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก เป็นจุดบริการและมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับสำหรับนักท่องเที่ยว ประกอบด้วยพื้นที่จอดรถ ร้านค้า ร้านผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น (OTOP) ห้องน้ำสาธารณะ ศูนย์บริการข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว อาคารที่ทำการสำนักงาน ระเบียงชมวิว ลานชมวิว จุดถ่ายรูปรวิวทิวทัศน์ พื้นที่นั่งพักผ่อน ศาลานั่งเล่น และพื้นที่จัดภูมิทัศน์ดังแสดงในรูปที่ 5.1 - 43



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 43 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบพื้นที่จุดชมวิวทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ตำบลเชิงทะเล

4) พื้นที่จังหวัดกระบี่

4.1) งานออกแบบและปรับปรุงทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์จังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานออกแบบจุดชมวิวกลองมะรุ่ย ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 2 งานออกแบบจุดจอดรถบ้านหินราว ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 3 งานออกแบบจุดชมวิบบ้านหินราว ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 4 งานออกแบบจุดชมวิเวาแฝด ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 5 งานออกแบบจุดชมวิวอ่าวน้ำ ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 6 งานออกแบบจุดจอดรถอ่าวแหลมสัก ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 7 งานออกแบบจุดจอดรถท่าเทียบเรือแหลมสัก ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดจอดรถวัดมหาธาตุแหลมสัก ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 9 งานออกแบบจุดจอดรถอ่าวลึก ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 10 งานออกแบบจุดจอดรถหาดคลองม่วง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 11 งานออกแบบจุดจอดรถแหลมทางนาค ตำบลหนองทะเล อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 12 งานออกแบบจุดจอดรถหาดนพรัตน์ธารา ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 13 งานออกแบบจุดจอดรถคลองประสงค์ ตำบลคลองประสงค์ อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 14 งานออกแบบจุดจอดรถหาดยาว ตำบลคลองประสงค์ อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 15 งานออกแบบจุดชมวิวแหลมหิน ตำบลศรีบอยา อำเภอเหนือคลอง
- จุดที่ 16 งานออกแบบจุดจอดรถเกาะศรีบอยา ตำบลศรีบอยา อำเภอเหนือคลอง
- จุดที่ 17 งานออกแบบจุดชมวิวกลองยาง ตำบลศรีบอยา อำเภอเหนือคลอง
- จุดที่ 18 งานออกแบบจุดจอดรถท่าเรือกาโรส ตำบลอ่าวลึกน้อย อำเภออ่าวลึก
- จุดที่ 19 งานออกแบบจุดจอดรถวัดหนองจิก ตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 20 งานออกแบบจุดชมวิวอ่าวท่าเลน ตำบลเขาทอง อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 21 งานออกแบบจุดชมวิวแหลมจุกควาย ตำบลเขาทอง อำเภอเมืองกระบี่
- จุดที่ 22 งานออกแบบจุดจอดรถหาดคลองโตบ ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
- จุดที่ 23 งานออกแบบจุดชมวิวอ่าวน้ย ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
- จุดที่ 24 งานออกแบบจุดจอดรถหาดคลองหิน ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
- จุดที่ 25 งานออกแบบจุดชมวิวหาดคลองจาก ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
- จุดที่ 26 งานออกแบบจุดชมวิวแหลมไตนด ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
(จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดกระบี่)
- จุดที่ 27 งานออกแบบจุดชมวิวมืองเก่าลันตา ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา
- จุดที่ 28 งานออกแบบจุดชมวิวกะเล็ก ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 44 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดกระบี่

4.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดกระบี่

จุดที่ 26 งานออกแบบจุดชมวิวแหลมโตนด อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา ที่ปรึกษาให้เป็นจุดดึงดูดขอบจังหวัด ซึ่งสภาพพื้นที่เดิมจะมีลักษณะแหลม แผ่นดินยื่นไปในทะเลมีประการาสีขาว ตรงปลายเกาะเหมือนสัญลักษณ์ของเกาะลันตา เป็นพื้นที่ที่สมบูรณ์ด้วยผืนป่าดงดิบ มีเส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติ การออกแบบจะแบ่งเป็น 2 พื้นที่ คือ จุดชมวิวจอดรถขนาด 20 คัน มีศาลา ร้านจำหน่ายสินค้า และห้องน้ำไว้บริการ มีจุดจอดรถสำหรับคนพิการ 2 คัน ที่จอดประจุไฟฟ้า 2 คัน ในพื้นที่จะจัดให้มีจุดจอดจักรยานรองรับได้ 10 คันและรองรับรถโดยสารได้ 1 คันสำหรับรถกลุ่มนักท่องเที่ยว



คลื่นน้ำ



สถานที่



จากพื้นที่เป็นแหลมยื่นไปในทะเล มีคลื่นพัดเข้าชายฝั่งกระทบกับหินที่ยื่นออกไปในทะเล จะทำให้เกิดภาพคลื่นที่สะท้อนกลับออกมาเป็นรูปทรงของก้อนหินนั้น



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 45 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวแหลมโตนด

และพื้นที่เส้นทางเดินชมวิวยรอบประภาคาร โดยลักษณะจะเป็นพื้นที่ยกระดับกว้าง 2.00 เมตร เริ่มจากจุดทางเข้าไปยังประภาคารและระหว่างทางของเส้นทางจะมีการออกแบบทางเดินให้เป็นกระຈก เพื่อสามารถชมลักษณะทางกายภาพของแหลมยื่นเบื้องล่างทางเดินเท้า เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศก่อนที่จะเดินไปชมทัศนียภาพในตอนปลายของแหลมโดนด ซึ่งจะสามารถชมวิวได้ 360 องศา

เพื่อดีงคูนักท่องเที่ยวให้เข้ามาใช้บริการ ซึ่งจะประกอบด้วยพื้นที่ ทางเดิน ที่สามารถเดินได้ โดยรอบ บริเวณประภาคาร โดยที่รถเข็นคนพิการสามารถไปได้ จัดให้มีจุดรถสำหรับช่องจอดรถยนต์ และมีช่องจอดรถโดยสาร ช่องจอดรถสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ทางเดินเชื่อมต่อในพื้นที่ ราวกันตก หรือขอบเขตรั้วอาคารศาลาพักผ่อน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 46 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดชมวิวแหลมโดนด

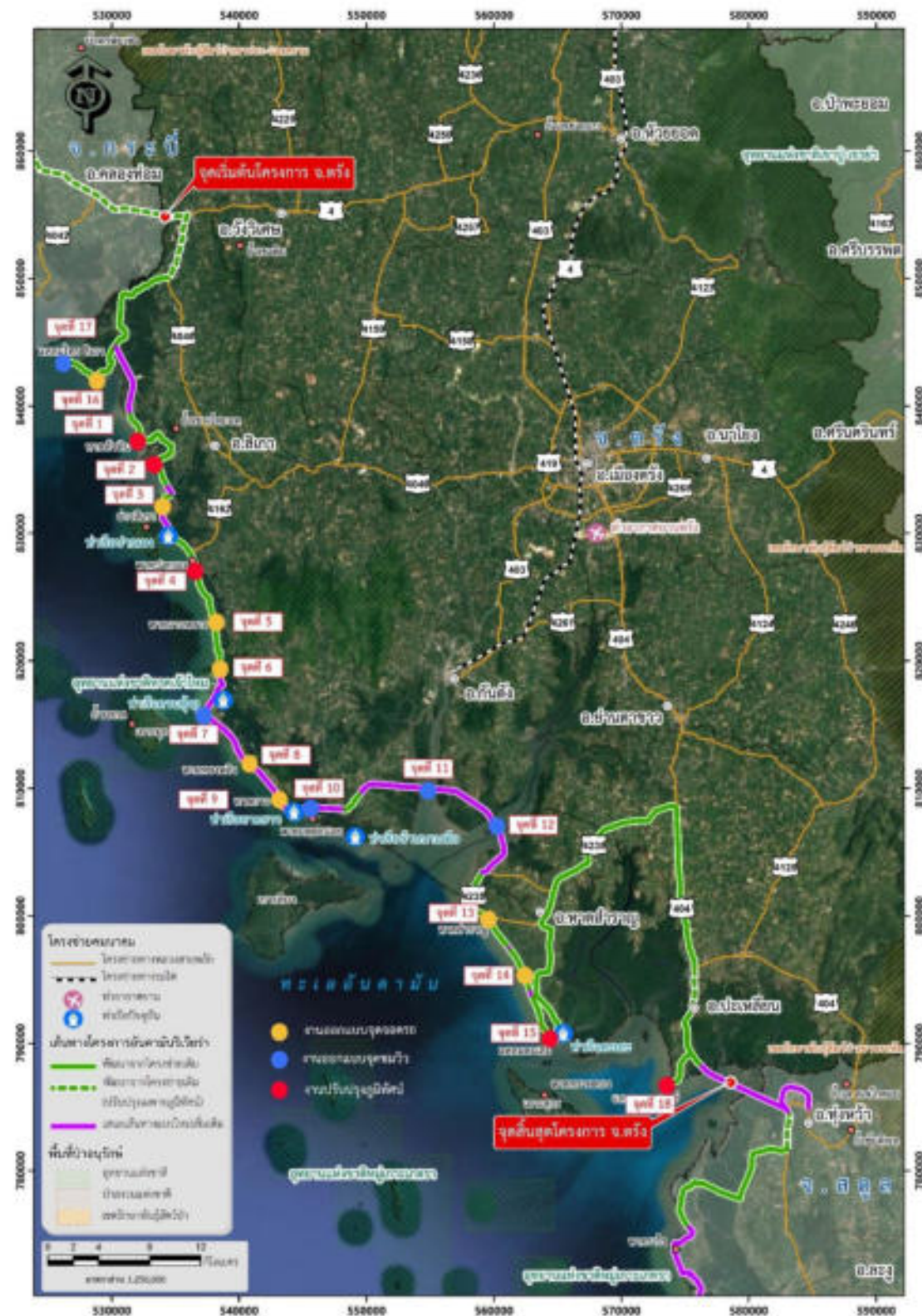
5) พื้นที่จังหวัดตรัง

5.1) งานออกแบบและปรับปรุงทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์จังหวัดตรัง ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวหาดหัวหิน ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา
- จุดที่ 2 ปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวหาดเก็บตะวัน ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา
- จุดที่ 3 งานออกแบบจุดจอดรถหาดราชมงคล ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา
- จุดที่ 4 ปรับปรุงภูมิทัศน์จุดจอดรถหาดปากเมง ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา
- จุดที่ 5 งานออกแบบจุดจอดรถหาดฉางกลาง ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา
- จุดที่ 6 งานออกแบบจุดจอดรถคลองไหโละ ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา
- จุดที่ 7 งานออกแบบจุดชมวิวหาดหยงหล้า ตำบล ไม้ฝาด อำเภอสิเกา

(จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดตรัง)

- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดจอดรถหาดสั้น ตำบลเกาะลิบง อำเภอกันตัง
- จุดที่ 9 งานออกแบบจุดจอดรถหาดยาว ตำบลเกาะลิบง อำเภอกันตัง
- จุดที่ 10 งานออกแบบจุดชมวิวหาดมดตะนอย ตำบลเกาะลิบง อำเภอกันตัง
- จุดที่ 11 งานออกแบบจุดชมวิวน้ำตรึง ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง
- จุดที่ 12 งานออกแบบจุดชมวิวน้ำปะเหลียน ตำบลกันตังใต้ อำเภอกันตัง
- จุดที่ 13 งานออกแบบจุดจอดรถหาดสำราญ ตำบลหาดสำราญ อำเภอหาดสำราญ
- จุดที่ 14 งานออกแบบจุดจอดรถหาดทุ่งเปลว ตำบลหาดสำราญ อำเภอหาดสำราญ
- จุดที่ 15 งานปรับปรุงภูมิทัศน์จุดชมวิวน้ำทะเลใส ตำบลทะเล อำเภอหาดสำราญ
- จุดที่ 16 งานออกแบบจุดจอดรถบ้านทุ่งทอง ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอสิเกา
- จุดที่ 17 งานออกแบบจุดชมวิวน้ำทะเลใส ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอสิเกา
- จุดที่ 18 งานออกแบบจุดจอดรถแหลมหยงสตาร์ ตำบลทุ่งยาว อำเภอปะเหลียน



ที่มา : ทิปริกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 47 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดตรัง

5.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดตรัง

จุดที่ 7 งานปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่เป็นจุดชมวิวแหลมหาดหยงหล้า

สภาพพื้นที่เนินเขา ที่ปรึกษาพิจารณาให้เป็นจุดดึงดูดของจังหวัด มองเห็นทัศนียภาพ ชายหาดหยงหล้าและเกาะมุก โดยแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบปรับปรุงสภาพพื้นที่เดิมให้เป็นจุดชมวิว เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาใช้บริการ ซึ่งจะประกอบด้วย โครงสร้างหอคอยชมวิว ในพื้นที่จะประกอบด้วย 2 ส่วน คือพื้นที่จอดรถ และพื้นที่หอคอยชมวิว

พื้นที่จอดรถจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้สถานที่ อาทิ ศาลา 2 หลังใช้สำหรับ พักผ่อนและอีกหลังหนึ่งสามารถดัดแปลงเป็นพื้นที่ห้องละหมาดได้บริการประชาชนที่นับถือศาสนาอิสลาม ในส่วนร้านค้ามี 4 ร้าน เพื่อจำหน่ายสินค้าอุปโภค บริโภค สินค้าพื้นเมือง รวมไปถึงจำหน่ายอาหารฮาลาล



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 48 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวหาดหยงหล้า



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 48 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวดูหาดหยงหล้า (ต่อ)

6) พื้นที่จังหวัดสตูล

6.1) งานออกแบบและปรับปรุงภูมิทัศน์ในจังหวัดสตูล ประกอบด้วย

- จุดที่ 1 งานออกแบบจุดชมวิวดูหาดทุ่งสะโ๊ะ ตำบลทุ่งบุหลัง อำเภอทุ่งหว้า
- จุดที่ 2 งานออกแบบจุดชมวิวดูหาดราไวย์ ตำบลคลองคูล อำเภอทุ่งหว้า
- จุดที่ 3 งานออกแบบจุดจอดรถหาดบ้านสนใหม่ ตำบลแหลมสน อำเภอละงู
- จุดที่ 4 งานออกแบบจุดจอดรถคลองละงู ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 5 งานออกแบบจุดชมวิวดูคลองละงู ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 6 งานออกแบบจุดจอดรถหาดกาสิงห์ ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 7 งานออกแบบจุดชมวิวดูเจ็ดลูก ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 8 งานออกแบบจุดชมวิวดูปากบารา ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 9 งานออกแบบปรับปรุงจุดชมวิวดูปากบารา ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 10 งานออกแบบจุดจอดรถเขาโต๊ะหยาง ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
- จุดที่ 11 งานออกแบบจุดจอดรถอ่าวทุ่งน้อย ตำบลละงู อำเภอละงู
- จุดที่ 12 งานออกแบบจุดจอดรถหาดบางศิลา ตำบลละงู อำเภอละงู
- จุดที่ 13 งานออกแบบจุดจอดรถหาดหัวหิน ตำบลละงู อำเภอละงู
- จุดที่ 14 จุดชมวิวดูคลองน้ำเค็ม ตำบลละงู อำเภอละงู
- จุดที่ 15 จุดจอดรถท่าเรือสาคร ตำบลสาคร อำเภอท่าแพ
- จุดที่ 16 จุดชมวิวดูคลองทุ่งรี ตำบลท่าแพ อำเภอท่าแพ

- จุดที่ 17 จุดชมวิวคลองลุ่มบอน ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล
- จุดที่ 18 จุดจอดรถเจ๊ะบิลัง ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล
- จุดที่ 19 จุดชมวิวแหลมตันหยงโป ตำบลตันหยงโป อำเภอเมืองสตูล
(จุดแลนด์มาร์กของจังหวัดสตูล)
- จุดที่ 20 งานออกแบบจุดชมวิวทุ่งหว้า ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า
- จุดที่ 21 งานออกแบบจุดจอดรถคลองมาบัง ตำบลพิมาน อำเภอเมืองสตูล

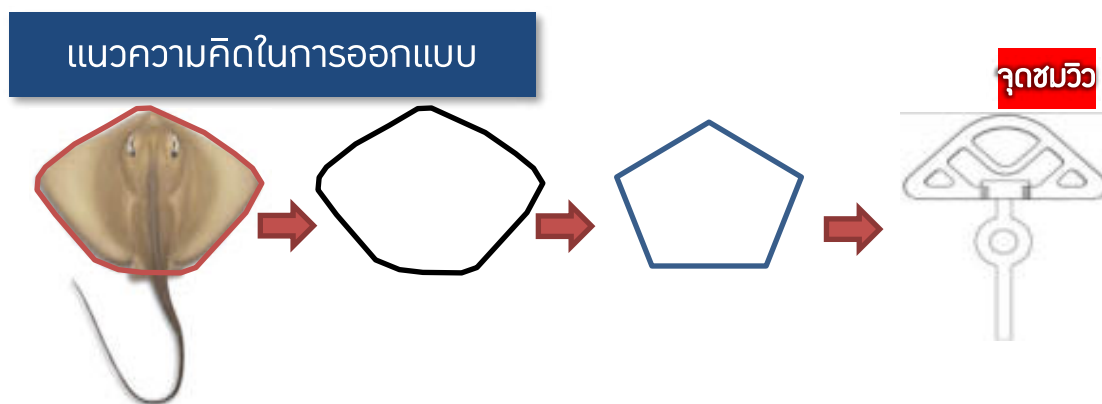


รูปที่ 5.1 - 49 ผังการออกแบบและปรับปรุงงานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์พื้นที่จังหวัดสตูล

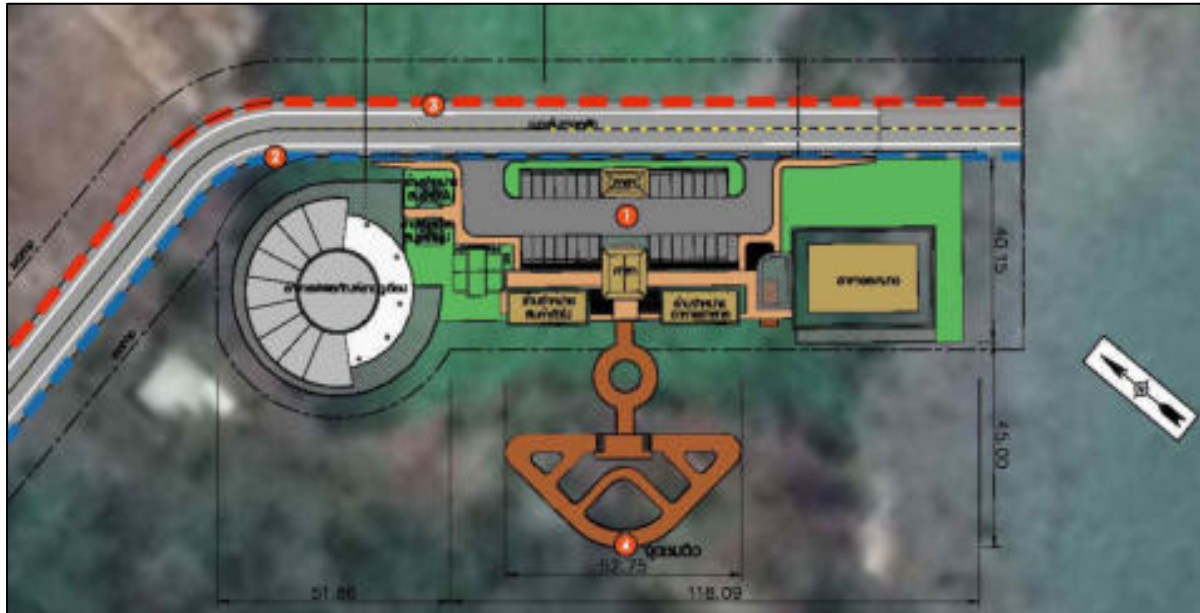
6.2) แนวคิดการออกแบบจุดแลนด์มาร์กในพื้นที่จังหวัดสตูล

จุดที่ 19 งานออกแบบพื้นที่เป็นจุดชมวิวแหลมตันหยงโป

ที่ปรึกษาพิจารณาให้เป็นจุดดึงดูดสำคัญของจังหวัดสตูล สภาพพื้นที่เดิมเป็นแนวต้นสนขึ้นบดบังทัศนียภาพทะเลอันดามัน ซึ่งต้นไม้แต่ละต้นมีอายุมาก ความสูงพอสมควร ไม่ต้องการตัดต้นไม้เพื่อเปิดมุมมอง ที่ปรึกษามองในแง่การอนุรักษ์ต้นไม้ จึงมีความคิดที่จะคงต้นไม้เดิมไว้ให้มากที่สุด หากเดินทะลุแนวต้นสนออกไปจะมองเห็นวิวทะเลอันดามันและวิวลังหลังมังกร โดยแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบประกอบด้วย โครงสร้างพื้นยกระดับเพื่อให้ผู้ท่องเที่ยวสามารถเดินดูความเป็นธรรมชาติของเรือนยอดของต้นไม้ ก่อนที่จะเดินทะลุออกไปเห็นเป็นวิวธรรมชาติทะเลอันดามัน พื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ จำนวน 20 คัน และมีช่องจอดรถโดยสาร ช่องจอดรถสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ทางเดินเชื่อมต่อในพื้นที่ มีราวกันตกในจุดชมวิวที่เป็นพื้นยกระดับ



ที่ปรึกษาได้มีการจำลองออกแบบให้มีการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่จุดชมวิวกับโครงการศึกษาและออกแบบพิพิธภัณฑสถานดูดาวขององค์การบริหารตำบลตันหยงโป เพื่อให้เกิดการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายกิจกรรมภายในพื้นที่เดียวกัน



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2568

รูปที่ 5.1 - 50 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิวด้านหยงโป



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5.1 - 50 ภาพจำลองแนวคิดในการออกแบบจุดชมวิótันหยงโป (ต่อ)

5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ

5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

การกำหนดแนวคิดเบื้องต้นและรูปแบบของถนนโครงการ เป็นไปตามที่แสดงไว้ใน หัวข้อที่ 5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ซึ่งประกอบด้วยงานออกแบบวิศวกรรม งานทางด้านเรขาคณิต และงานออกแบบองค์ประกอบงานทางอื่น ๆ สามารถแบ่งได้เป็นสามส่วนหลัก คือ การออกแบบแนวทางราบ การออกแบบแนวทางตั้ง และการออกแบบรูปตัดตามขวาง เพื่อนำผลการออกแบบทางด้านเรขาคณิตตามแต่ละพื้นที่ที่แนวเส้นทางผ่าน มาประกอบการวิเคราะห์ทางด้านความเหมาะสมของโครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) จังหวัดระนอง

ที่ปรึกษาได้กำหนดสรุปติดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดระนอง ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน (หัวข้อที่ 5.1.1 1) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดระนอง ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 1

ตารางที่ 5.2 - 1 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดระนอง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
1) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดระนอง (ช่วงที่ 1)							
1	0+000.000	50+003.000	50,003.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4	กม.531+600 - 581+300
2	50+003.000	54+000.000	3,997.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	รน.4010	
3	54+000.000	61+400.000	7,400.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	รน.4010	
4	61+400.000	65+987.000	4,587.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	เทศบาล ต.ปากน้ำ	
2) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดระนอง (ช่วงที่ 2)							
1	0+000.000	12+900.000	12,900.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเรืองราษฎร์	เทศบาล ต.ปากน้ำ
2	12+900.000	100+074.000	87,174.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4	กม.599+900 - 681+700
3	100+074.000	102+700.000	2,626.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	เพชรเกษม - หาดประพาส	เทศบาล ต.กำพวน
4	102+700.000	105+209.000	2,509.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบริมหาดประพาส	เทศบาล ต.กำพวน
3) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดระนอง (ช่วงที่ 3)							
1	0+000.000	3+220.000	3,220.00	ก่อสร้างถนนใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร		
2	3+220.000	3+260.000	40.00	ก่อสร้างสะพานข้ามคลอง	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		
3	3+260.000	3+623.000	363.00	ก่อสร้างถนนใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร		
4) แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าเทียบเรือเขตแดนไทย - เมียนมา อำเภอกระบุรี							
1	0+000.000	1+085.000	1,085.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนสุดสาคร	เทศบาล ต.น้ำจืด
5) แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าเทียบเรือบ้านหินกอง							
1	0+000.000	1+850.000	1,850.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเข้าท่าเทียบเรือบ้านหินกอง	อบต.บางแก้ว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 1 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดระนอง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
6) แนวเส้นทางเข้าสู่จุดชมวิวกาฬาศี							
1	0+000.000	2+599.000	2,599.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนขึ้นเขาฟาซี	อบต.บางแก้ว
7) แนวเส้นทาง ถนน รน.1020 เข้าสู่ศูนย์วิจัยปาล์วยเลนมรดกโลก							
1	0+000.000	5+825.000	5,825.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	รน.1020	
2	5+825.000	8+900.000	3,075.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนประชาพิทักษ์	เทศบาล ต.หวาง
8) แนวเส้นทางเข้าท่าเทียบเรือต้นสน							
1	0+000.000	3+510.000	3,510.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนมิตรสัมพันธ์	เทศบาล ต.หวาง
9) แนวเส้นทางเข้าสู่อุทยานแห่งชาติแหลมสน							
1	0+000.000	9+200.000	9,200.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	รน.1037	
2	9+200.000	10+410.000	1,410.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช.ท่าเรืออุทยาน	อบต.ม่วงกลวง
10) แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าเทียบเรือแหลมพ้อตา							
1	0+000.000	3+440.000	3,440.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.รน. 2001	
11) แนวเส้นทางเข้าสู่หาดทะเลนอก							
1	0+000.000	7+000.000	7,000.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	เพชรเกษม - หาดทะเลนอก	เทศบาล ต.กำพวน

ที่มา : ปรึกษา, 2567

2) จังหวัดพังงา

ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปตัดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน (หัวข้อที่ 5.1.1 2) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดพังงา ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 2

ตารางที่ 5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
1) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดพังงา (ช่วงที่ 1)							
1	0+000.000	6+150.000	6,150.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
2	6+150.000	7+400.000	1,250.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร		
3	7+400.000	8+600.000	1,200.00	ก่อสร้างสะพานข้ามทะเล	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		
4	8+600.000	13+150.000	4,550.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
5	13+150.000	13+300.000	150.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		
6	13+300.000	14+050.000	750.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
7	14+050.000	19+050.000	5,000.00	ก่อสร้างสะพานข้ามทะเล	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเล		
8	19+050.000	20+540.000	1,490.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร		
9	20+540.000	22+960.000	2,420.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช.ท่าเทียบเรือชัยพัฒน์	อบต.แม่นางขาว
10	22+960.000	39+115.000	16,155.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบจ.พัง. 2001	
11	39+115.000	90+419.000	51,304.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4	กม.728+600 - 779+000
2) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดพังงา (ช่วงที่ 2)							
1	0+000.000	1+600.000	1,600.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	รพช.พัง.2030	หาดทับตะวัน
2	1+600.000	1+829.000	229.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช.ผู้ใหญ่ดี	อบต. บางม่วง
3	1+829.000	51+953.000	50,124.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4	กม.779+000 - 829+600
4	51+953.000	56+263.000	4,310.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	รพช.พัง.3025	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
5	56+263.000	59+930.000	3,667.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	รพช.พ.ง.2013	
6	59+930.000	73+159.000	13,229.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	พ.ง.3006	
7	73+159.000	77+125.000	3,966.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.402	กม.4+800 - 8+750
3) แนวเส้นทางหลักช่วงจังหวัดพังงา (ช่วงที่ 3)							
1	0+000.000	5+606.000	5,606.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4277	ทำนูน - ในหยง
2	5+606.000	14+456.000	8,850.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	พ.ง.1004	
3	14+456.000	21+131.000	6,675.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.พ.ง. 3003	อบต. หล่อยูง
4	21+131.000	25+481.000	4,350.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร	ถนนตัดใหม่	
5	25+481.000	31+366.000	5,885.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	พ.ง.5029	
6	31+366.000	37+919.000	6,553.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	พ.ง.1004	
7	37+919.000	59+542.000	21,623.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบจ.พ.ง.ถ. 10012	อบจ. พังงา
8	59+542.000	86+606.000	27,064.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4	กม.852+800 - 880+200
9	86+606.000	103+006.000	16,400.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4311	กม.0+000 - 16+360
10	103+006.000	106+126.000	3,120.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	บางทราย - บ้านลาน	อบจ. พังงา
11	106+126.000	113+700.000	7,574.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบจ.พ.ง. 3046	
12	113+700.000	115+700.000	2,000.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร	ถนนตัดใหม่	
13	115+700.000	117+875.000	2,175.00	ก่อสร้างสะพานข้ามทะเล	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเล	ถนนตัดใหม่	
4) แนวเส้นทางเข้าหาดบางลึก และเลียบชายหาด							
1	0+000.000	2+361.000	2,361.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนหาดบางลึก 1	อบต. บางม่วง
5) แนวเส้นทางแยกเข้าหาดบางลึก							
1	0+000.000	0+330.000	330.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนหาดบางลึก 2	อบต. บางม่วง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
6) แนวเส้นทางเข้าหาดปากวีป							
1	0+000.000	1+455.000	1,455.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนหาดอ่าวมะขาม	อบต. คีตกัก
7) แนวเส้นทางเข้าแหลมปะการัง							
1	0+000.000	3+589.000	3,589.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนแหลมปะการัง	อบต. คีตกัก
8) แนวเส้นทางเลียบชายหาด แหลมปะการัง							
1	0+000.000	2+200.000	2,200.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนแหลมปะการัง	อบต. คีตกัก
9) แนวเส้นทางเข้าวัดคมนิยเขต (วัดคีตกัก)							
1	0+000.000	1+976.000	1,976.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	วัดคมนิยเขต	อบต. คีตกัก
10) แนวเส้นทางเข้าหาดคีตกัก รร. JW Marriott							
1	0+000.000	1+415.000	1,415.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนชายทะเลคีตกัก	อบต. คีตกัก
11) แนวเส้นทางเข้าหาดคีตกัก รร. The Heaven							
1	0+000.000	2+619.000	2,619.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนชายทะเลคีตกัก	อบต. คีตกัก
12) แนวเส้นทางเข้าหาดคีตกัก (ซอยถนนตัดใหม่)							
1	0+000.000	1+164.000	1,164.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ช.ถนนตัดใหม่	อบต. คีตกัก
13) แนวเส้นทางเข้าหาดเขาหลัก - หาดบางเนียง							
1	0+000.000	3+759.000	3,759.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	หาดเขาหลัก - หาดบางเนียง	อบต. คีตกัก
14) แนวเส้นทางเข้าหาดบางเนียง							
1	0+000.000	1+020.000	1,020.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	หาดบางเนียง	อบต. คีตกัก
15) แนวเส้นทางเข้าหาดนางทอง							
1	0+000.000	1+398.000	1,398.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนนางทอง	อบต. คีตกัก

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
16) แนวเส้นทางเข้าท่าเรือทับละมุ							
1	0+000.000	4+575.000	4,575.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ทล.4147	
17) แนวเส้นทางเข้าบ้านท่าดินแดง							
1	0+000.000	7+890.000	7,890.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	เพชรเกษม - บ้านท่าดินแดง	อบต. ท้ายเหมือง
18) แนวเส้นทางเชื่อม ทล.4 กับถนนเลียบชายหาดท้ายเหมือง							
1	0+000.000	1+679.000	1,679.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า	ถนนตัดใหม่	
19) แนวเส้นทางเข้าสู่อุทยานแห่งชาติเขาลำปี - หาดท้ายเหมือง							
1	0+000.000	3+875.000	3,875.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	พง.5012	
2	3+875.000	11+340.000	7,465.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนอุทยาน	หาดท้ายเหมือง
20) แนวเส้นทางเข้าวัดท่าไทร (หาดบ่อตาน)							
1	0+000.000	0+730.000	730.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนเข้าวัดท่าไทร	อบจ. พังงา
21) แนวเส้นทางเข้าหาดบ่อตาน							
1	0+000.000	1+075.000	1,075.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ถนนหาดบ่อตาน	อบต. นาเตย
22) แนวเส้นทางเข้าหาดบางขวัญ							
1	0+000.000	1+749.000	1,749.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนบ้านท่าปูน 5	อบจ.พังงา
23) แนวเส้นทางเข้าบ้านท่าปากแหว่ง							
1	0+000.000	2+604.000	2,604.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนบ้านท่าปากแหว่ง	อบจ. พังงา
24) แนวเส้นทางเข้าบ้านแหลมหิน - 1							
1	0+000.000	5+283.000	5,283.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. หล่อยูง 3001	
2	5+283.000	7+131.000	1,848.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร	ถนนตัดใหม่	
3	7+131.000	10+472.000	3,341.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. หล่อยูง 3001	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 2 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดพังงา ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
25) แนวเส้นทางเข้าบ้านแหลมหิน - 2							
1	0+000.000	2+877.000	2,877.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทางเข้าสวน	ถนนดิน
26) แนวเส้นทางเข้าบ้านคลองหิน							
1	0+000.000	7+185.000	7,185.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบจ.พ.ง.ถ.10012	
27) แนวเส้นทางเข้าท่าเทียบเรือหินรุ่ม							
1	0+000.000	1+100.000	1,100.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนท่าเรือหินรุ่ม	อบต.คลองเคียน
28) แนวเส้นทางเข้าอุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา และท่าเทียบเรือศุลกากรกรพังงา							
1	0+000.000	3+873.000	3,873.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ทล. 4144	
29) แนวเส้นทางเข้าท่าเทียบเรือบ้านในหงบ							
1	0+000.000	2+400.000	2,400.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนบ้านในหงบ	อบต. ตากแดด
30) แนวเส้นทางเข้าบ้านบางพันธ์							
1	0+000.000	10+330.000	10,330.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	พง. 4008	
31) แนวเส้นทางเข้าบ้านท่าไทร							
1	0+000.000	2+910.000	2,910.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	บ้านท่าไทร	อบต. บ่อแสน
32) แนวเส้นทางเข้าท่าเทียบเรือบ้านทุ่งละออง (เชื่อมต่อไปยังเกาะพระทอง)							
1	0+000.000	17+225.000	17,225.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนน พง. 2002	โยธาธิการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

3) จังหวัดภูเก็ต

ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปตัดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน (หัวข้อที่ 5.1.1 3) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดภูเก็ต ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 3

ตารางที่ 5.2 - 3 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดภูเก็ต ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
1) แนวเส้นทางช่วงจังหวัดภูเก็ต ต่อเนื่องมาจากจังหวัดพังงา							
1	0+000.000	5+043.000	5,043.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.402	กม.8+750 - 13+700
2	5+043.000	14+620.000	9,577.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.3033	
3	14+620.000	17+678.000	3,058.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.402	กม.21+600 - 24+660
4	17+678.000	21+800.000	4,122.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4026	กม.0+000 - 4+130
5	21+800.000	24+300.000	2,500.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4031	กม.5+670 - 8+150
6	24+300.000	33+818.000	9,518.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.4018	
7	33+818.000	34+350.000	532.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช. ลายัน 2	
8	34+350.000	39+500.000	5,150.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนลากูน่า ภูเก็ต	
9	39+500.000	47+858.000	8,358.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4030	กม.5+300 - 13+700
10	47+858.000	48+925.000	1,067.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนหน้าหาด	อบต. กมลา
11	48+925.000	55+908.000	6,983.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนลายี - นาตาล, กมลา ช. 16	อบต.กมลา
12	55+908.000	60+000.000	4,092.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4030	กม.16+700 - 22+000
13	60+000.000	63+050.000	3,050.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนทวิวงศ์, ถนนประชาชนเคราะห์	เทศบาล ต.ป่าตอง
14	63+050.000	68+250.000	5,200.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4030	กม.23+000 - 28+290
15	68+250.000	72+560.000	4,310.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบหาดกะรน	เทศบาล ต.กะรน
16	72+560.000	85+500.000	12,940.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4030	กม.29+790 - 42+640
17	85+500.000	90+890.000	5,390.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4024	กม.17+250 - 22+720
18	90+890.000	97+755.000	6,865.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4021	กม.0+000 - 6+473

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 3 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดภูเก็ต ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
19	97+755.000	98+408.000	653.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ถ.เจ้าฟ้าดารรุ่ง	
20	98+408.000	99+900.000	1,492.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ถ.เทพศรีสินธุ์	
21	99+900.000	101+500.000	1,600.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ถ.ภูเก็ต	
22	101+500.000	113+900.000	12,400.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.402	กม.38+450 - 48+958
23	113+900.000	129+881.000	15,981.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4027	กม.0+000 - 16+000
24	129+881.000	139+294.000	9,413.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.4005	แหลมทราย
25	139+294.000	139+875.000	581.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4027	กม.18+240 - 18+830
26	139+875.000	141+071.000	1,196.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ตามแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างของกรมทางหลวง)	โครงการ ทล.4027 (บ้านพารา - สามแยกสนามบินภูเก็ต)	
2) แนวเส้นทางถนนเทพกษัตรี							
1	0+000.000	3+254.000	3,254.00	คงสภาพถนนเดิม	ถนนทางหลวงเดิม (เพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว)	ทล.4302	กม.0+000 - 4+818
3) แนวเส้นทางเข้าหาดนุ้ย							
1	0+000.000	2+175.000	2,178.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	แยก ทล.4030	ถนนดิน
4) แนวเส้นทางรอบอ่างเก็บน้ำ หาดในหาน							
1	0+000.000	1+801.000	1,801.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนรอบอ่างเก็บน้ำหนองหาน	เทศบาล ต.ราไวย์
5) แนวเส้นทางเข้าแหลมพันวา							
1	0+000.000	2+879.000	2,879.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4023	กม.0+000 - 2+500
2	2+879.000	8+744.000	5,865.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช. อ่าวยนต์ - เขาขาด	
3	8+744.000	10+149.000	1,405.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4023	กม.7+350 - 8+770

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

ตารางที่ 5.2 - 3 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดภูเก็ต ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	หน้าตัดถนน และสะพาน		
6) แนวเส้นทางข้ามไปเกาะมะพร้าว							
1	0+000.000	1+800.000	1,800.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ช.เกาะแก้ว 2	เทศบาล ต.เกาะแก้ว
2	1+800.000	2+825.000	1,025.00	ก่อสร้างสะพานข้ามทะเล	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		
3	2+825.000	5+937.000	3,112.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนบนเกาะ	
7) แนวเส้นทางเข้าท่าเทียบเรือแหลมยาง							
1	0+000.000	3+410.000	3,410.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.4003	
8) แนวเส้นทางเข้าอ่าวโป							
1	0+000.000	6+850.000	6,850.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.4007	
9) แนวเส้นทางเข้าแหลมขาด							
1	0+000.000	11+763.000	11,763.00	ปรับปรุงถนนเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ภก.4031	

ที่มา : ทปปรึกษา, 2567

4) จังหวัดกระบี่

ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปตัดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน (หัวข้อที่ 5.1.1 4) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดกระบี่ ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 4 ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
1) กระบี่สายหลัก							
1	0+000.000	0+810.000	810.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		คลองมะรุ่ย
2	0+810.000	1+795.000	985.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
3	1+795.000	5+400.000	3,605.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		คลองเกาะยอ (เขาฝาแฝด)
4	5+400.000	9+590.000	4,190.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
5	9+590.000	10+575.000	985.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองเตาถ่าน
6	10+575.000	11+345.000	770.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
7	11+345.000	13+300.000	1,955.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.แหลมสัก	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
8	13+300.000	28+175.000	14,875.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ทล.4039	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
9	28+175.000	30+600.000	2,425.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.1002	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
10	30+600.000	50+210.000	19,610.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
11	50+210.000	50+415.000	205.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เขาคราม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร
12	50+415.000	60+140.000	9,725.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.1003	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
13	60+140.000	68+690.000	8,550.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4034	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง

ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
14	68+690.000	77+555.000	8,865.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 4 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	กบ.4024	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ใต้ทางกว้าง
15	77+555.000	79+630.000	2,075.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
16	79+630.000	80+560.000	930.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้นที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		คลองม่วง
17	80+560.000	82+415.000	1,855.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
18	82+415.000	83+080.000	665.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้นที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		คลองสน
19	83+080.000	83+205.000	125.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
20	83+205.000	91+430.000	8,225.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 4 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	ทล.4203	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ใต้ทางกว้าง
21	91+430.000	93+980.000	2,550.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4204	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ใต้ทางกว้าง
22	93+980.000	96+170.000	2,190.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ไล่ไทย	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
23	96+170.000	97+070.000	900.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
24	97+070.000	97+955.000	885.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		คลองจิหลาด
25	97+955.000	99+265.000	1,310.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
26	99+265.000	100+180.000	915.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากน้ำกระบี่
27	100+180.000	100+890.000	710.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
28	100+890.000	103+655.000	2,765.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต. คลองประสงค์	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
29	103+655.000	106+795.000	3,140.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
30	106+795.000	108+185.000	1,390.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
31	108+185.000	110+715.000	2,530.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
32	110+715.000	115+840.000	5,125.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.ตลิ่งชัน	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
33	115+840.000	117+000.000	1,160.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		เชื่อมต่อถึงขั้น-เกาะศรีบอยา
34	117+000.000	124+850.000	7,850.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
35	124+850.000	127+000.000	2,150.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		เชื่อมเกาะศรีบอยา-เกาะฮัง
36	127+000.000	129+800.000	2,800.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
37	129+800.000	132+525.000	2,725.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		เชื่อมเกาะฮัง - คลองยาง
38	132+525.000	134+000.000	1,475.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
39	134+000.000	134+500.000	500.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองหาดป็นจ่อ
40	134+500.000	143+750.000	9,250.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เกาะกลาง	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
41	143+750.000	144+315.000	565.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองลัดลิเก้
42	144+315.000	146+310.000	1,995.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เกาะกลาง	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
43	146+310.000	152+255.000	5,945.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
44	152+255.000	152+765.000	510.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองท่าทุกควาย
45	152+765.000	157+145.000	4,380.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เกาะกลาง	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
46	157+145.000	181+720.000	24,575.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4026	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
47	181+720.000	206+230.000	24,510.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4	ถนนทางหลวง ขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
2) กระบี่ สายบ้านควนโอ							
48	0+000.000	3+600.000	3,600.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4205	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
49	3+600.000	6+710.000	3,110.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.อ่ากลีน้อย	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
3) กระบี่ สายวัดหนองจิก							
50	0+000.000	1+610.000	1,610.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เขาคราม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
4) กระบี่ สายอ่าวท่าเลน							
51	0+000.000	10+765.000	10,765.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.เขาคราม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
5) กระบี่ สายเกาะปู							
52	0+000.000	0+745.000	745.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		เชื่อมเกาะศรีบอยา - เกาะปู
53	0+745.000	3+000.000	2,255.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
54	3+000.000	7+725.000	4,725.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. เกาะศรีบอยา	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
55	7+725.000	11+175.000	3,450.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
56	11+175.000	13+970.000	2,795.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. เกาะศรีบอยา	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
6) กระบี่ สายเกาะลันตา							
57	0+000.000	2+225.000	2,225.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4026	ถนนทางหลวง ขนาด2ช่องจราจรไหล่ทางแคบ
58	2+225.000	3+975.000	1,750.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.	โครงการสะพานเชื่อมเกาะ ลันตา (มูลค่าโครงการฯ 1,800 ล้านบาท)
59	3+975.000	7+455.000	3,480.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. เกาะลันตาน้อย	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
60	7+455.000	11+415.000	3,960.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.6022	ถนนทางหลวง ขนาด2ช่องจราจรไหล่ทางกว้าง
61	11+415.000	16+260.000	4,845.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.5036	ถนนทางหลวง ขนาด2ช่องจราจรไหล่ทางกว้าง
62	16+260.000	28+895.000	12,635.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4245	ถนนทางหลวง ขนาด4ช่องจราจรไหล่ทางกว้าง
63	28+895.000	41+140.000	12,245.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. เกาะลันตาใหญ่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
64	41+140.000	42+950.000	1,810.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
65	42+950.000	50+170.000	7,220.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4245	ถนนทางหลวง ขนาด2ช่องจราจรไหล่ทางแคบ
66	50+170.000	55+100.000	4,930.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
67	55+100.000	63+535.000	8,435.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ศาลาด่าน	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ตารางที่ 5.2 - 4 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดกระบี่ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
7) กระบี่ สายบ้านโละใหญ่							
68	0+000.000	9+300.000	9,300.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.5035	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
69	9+300.000	10+090.000	790.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.5019	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
70	10+090.000	13+545.000	3,455.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต. เกาะลันตาน้อย	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
71	13+545.000	14+745.000	1,200.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	กบ.5019	ถนนทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

5) จังหวัดตรัง

ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปตัดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดตรัง ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน (หัวข้อที่ 5.1.1 5) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดตรัง ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 5

ตารางที่ 5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
	ตรังสายหลัก						
1	0+000.000	1+463.000	1,463.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4	ถนน ทล. เดิมขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
2	1+463.000	6+638.000	5,175.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4046	ถนน ทล. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
3	6+638.000	15+638.000	9,000.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนชุมชน	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
4	15+638.000	16+234.000	596.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
5	16+234.000	17+779.000	1,545.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองกะลาเสใหญ่ คลองหมื่นราช
6	17+779.000	19+354.000	1,575.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
7	19+354.000	19+969.000	615.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามปากคลองไม้ตาย
8	19+969.000	20+839.000	870.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
9	20+839.000	21+316.000	477.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามปากคลองดูหนู
10	21+316.000	27+124.000	5,808.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ตง.2054	ถนน พช. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
11	27+124.000	31+154.000	4,030.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนชุมชน	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
12	31+154.000	31+930.000	776.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองสิเกา เชื่อมต่อหาด เก็บตะวัน - หาดราชมงคล

ตารางที่ 5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
13	31+930.000	33+892.000	1,962.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนในหาด ราชมงคล	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
14	33+892.000	35+027.000	1,135.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
15	35+027.000	35+344.000	317.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองอ่าวปากเมง ฝั่งราชมงคล - ท่าเรือปากเมง
16	35+344.000	35+800.000	456.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
17	35+800.000	37+782.000	1,982.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนชุมชน	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
18	37+782.000	46+394.000	8,612.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ตง.4008	ถนน พช. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
19	46+394.000	48+394.000	2,000.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนอุทยาน หาดเจ้าไหม	ถนนเดิม 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
20	48+394.000	48+924.000	530.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
21	48+924.000	49+249.000	325.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองโหล๊ะ เชื่อมต่อ หาดเจ้าไหม - หาดหยงหลิง
22	49+249.000	54+734.000	5,485.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
23	54+734.000	55+621.000	887.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองตะเปะ เชื่อมต่อ 2 ฝั่ง หาดหยงหลิง
24	55+621.000	62+076.000	6,455.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
25	62+076.000	62+764.000	688.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองลัดเจ้าไหม หาดยาว - หาดมดตะนอย
26	62+764.000	63+005.000	241.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
27	63+005.000	63+856.000	851.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองลัดเจ้าไหม หาดยาว - หาดมดตะนอย
28	63+856.000	64+803.000	947.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
29	64+803.000	65+079.000	276.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองลัดเจ้าไหม

ตารางที่ 5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
							หาดยาว - หาดมดตะนอย
30	65+079.000	65+976.000	897.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
31	65+976.000	67+933.000	1,957.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนชุมชน	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
32	67+933.000	72+349.000	4,416.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
33	72+349.000	75+267.000	2,918.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากแม่น้ำตรัง เชื่อมท่าเรือ หาดทรายขาว-บ้านเกาะเคียม
34	75+267.000	76+196.000	929.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
35	76+196.000	76+370.000	174.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองตะหร้า
36	76+370.000	77+447.000	1,077.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
37	77+447.000	77+547.000	100.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองตะหร้า
38	77+547.000	78+923.000	1,376.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
39	78+923.000	81+906.000	2,983.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากแม่น้ำปะเหลียน เชื่อม บ้านเกาะเคียม-บ้านปากปรน
40	81+906.000	83+834.000	1,928.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
41	83+834.000	84+411.000	577.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองปากปรน
42	84+411.000	84+621.000	210.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
43	84+621.000	88+857.000	4,236.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4235	ถนน ทล. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
44	88+857.000	91+889.000	3,032.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบ ชายหาด	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
45	91+889.000	92+029.000	140.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
46	92+029.000	92+079.000	50.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองสาธารณะ
47	92+079.000	92+108.000	29.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
48	92+108.000	94+322.000	2,214.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบ ชายหาด	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง

ตารางที่ 5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
49	94+322.000	94+463.000	141.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
50	94+463.000	94+503.000	40.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองสาธารณะ
51	94+503.000	94+830.000	327.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
52	94+830.000	95+781.000	951.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบ ชายหาด	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
53	95+781.000	95+856.000	75.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
54	95+856.000	95+896.000	40.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ข้ามคลองสาธารณะ
55	95+896.000	96+158.000	262.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
56	96+158.000	100+846.000	4,688.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนเลียบ ชายหาด	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
57	100+846.000	111+899.000	11,053.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ตง.2027	ถนน พช. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
58	111+899.000	127+677.000	15,778.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4235	ถนน ทล. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
59	127+677.000	140+573.000	12,896.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.404	ถนน ทล. เดิมขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
60	140+573.000	148+488.000	7,915.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ทล.4371	ถนน ทล. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
61	148+488.000	149+279.000	791.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
62	149+279.000	152+207.000	2,928.00	ก่อสร้างถนนแนวใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		ปากคลองลึกชันและคลองแร่ เชื่อมแหลมหยงสตาร์ - บ้านทุ่งหัว

ตารางที่ 5.2 - 5 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดตรัง ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการฯ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง	รูปแบบถนน และสะพาน		
2) ตรัง สายแหลมไทร							
63	0+000.000	6+827.886	6,827.89	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ถนนชุมชน	ถนนเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
3) ตรัง สายแหลมหยงสตาร์							
64	0+000.000	3+924.863	3,924.86	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	ตง.2034	ถนน ทข. เดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

6) จังหวัดสตูล

ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปตัดตามขวางของโครงการในพื้นที่จังหวัดสตูล ตามลักษณะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ตามที่แสดงไว้ใน(หัวข้อที่ 5.1.1 6) แนวเส้นทางโครงการจังหวัดสตูล ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนของโครงการฯ ตามแต่ละช่วงกิโลเมตรได้ ดังแสดงใน ตารางที่ 5.2 - 6

ตารางที่ 5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	แนวทางการพัฒนา โครงการฯ	รูปแบบถนน และสะพาน		
1) สตูล สายหลัก							
1	0+000.000	5+130.000	5,130.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		สะพานข้ามทะเล
2	5+130.000	8+045.000	2,915.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.404	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
3	8+045.000	18+143.000	10,098.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.3037	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
4	18+143.000	20+747.000	2,604.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ทุ่งหว้า	ถนนขนาด 1 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
5	20+747.000	22+834.000	2,087.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.3037	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง (ถนนเลียบหาดทุ่งปะยะ)
6	22+834.000	23+118.000	284.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
7	23+118.000	23+327.000	209.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		สะพานข้ามคลองวังวน
8	23+327.000	23+533.000	206.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
9	23+533.000	25+225.000	1,692.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.3018	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
10	25+225.000	27+690.000	2,465.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	สต.3018	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ (ถนนเลียบหาดราไว)
11	27+690.000	30+856.000	3,166.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.3018	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ตารางที่ 5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	แนวทางการพัฒนาโครงการฯ	รูปแบบถนน และสะพาน		
12	30+856.000	31+100.000	244.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่	ทข.	โครงการจัดทำรายงานและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบสะพานข้ามคลองบูโบย
13	31+100.000	32+410.000	1,310.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		
14	32+410.000	33+130.000	720.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม		
15	33+130.000	34+630.000	1,500.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
16	34+630.000	37+805.000	3,175.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.แหลมสน	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง (ถนนเลียบหาดบ้านสนใหม่)
17	37+805.000	38+169.000	364.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
18	38+169.000	38+386.000	217.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้นที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		คลองบ้านสนใหม่
19	38+386.000	38+865.000	479.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
20	38+865.000	39+579.000	714.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	สต.6031	
21	39+579.000	40+469.000	890.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
22	40+469.000	41+345.000	876.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.ปากน้ำ	ถนนขนาด 1 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง (ถนนเลียบหาดกาสิงห์)
23	41+345.000	42+756.000	1,411.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		ถนนเลียบหาดกาสิงห์
24	42+756.000	43+561.000	805.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ปากน้ำ	ถนนขนาด 1 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
25	43+561.000	43+987.000	426.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		
26	43+987.000	45+075.000	1,088.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ป่าชายเลน
27	45+075.000	45+450.000	375.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ		คลองบ่อเจ็ดลูก (ปากอ่าว)
28	45+450.000	47+150.000	1,700.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		ป่าชายเลน และคลองปากบารา

ตารางที่ 5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	แนวทางการพัฒนาโครงการฯ	รูปแบบถนน และสะพาน		
29	47+150.000	50+092.000	2,942.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4052	ถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง (ถนนเลียบหาดปากบารา)
30	50+092.000	51+618.000	1,526.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ปากน้ำ	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
31	51+618.000	51+995.000	377.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
32	51+995.000	53+237.000	1,242.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ปากน้ำ	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
33	53+237.000	54+497.000	1,260.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	เอกชน	ถนนศูนย์วิจัย และพัฒนา ประมง ทะเลสตูล
34	54+497.000	56+318.000	1,821.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.ละงู	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
35	56+318.000	60+927.000	4,609.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.ละงู	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง (ถนนเลียบหาดบางคิลา)
36	60+927.000	64+739.000	3,812.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	สต.4020	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
37	64+739.000	66+279.000	1,540.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		
38	66+279.000	66+791.000	512.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทะเลข้ามไปยังเกาะต่าง ๆ ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		คลองน้ำเค็ม (ปากอ่าว)
39	66+791.000	68+912.000	2,121.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้นที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		ป่าชายเลน
40	68+912.000	69+791.000	879.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เพิ่มทางจักรยานและทางเท้า		

ตารางที่ 5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่ายถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	แนวทางการพัฒนาโครงการฯ	รูปแบบถนน และสะพาน		
41	69+791.000	71+755.000	1,964.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.สาคร	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง
42	71+755.000	77+880.000	6,125.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน สำหรับถนนเดิม	อบต.สาคร	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
43	77+880.000	78+445.000	565.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองบาราเกด
44	78+445.000	79+529.000	1,084.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		ป่าชายเลน
45	79+529.000	79+917.000	388.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	อบต.สาคร	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
46	79+917.000	81+414.000	1,497.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับกรณีตัดผ่านลำน้ำ แม่น้ำช่วงสั้น		คลองทุ่งรีน และป่าชายเลน
47	81+414.000	88+289.000	6,875.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
48	88+289.000	93+470.000	5,181.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.3001	ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
49	93+470.000	94+298.000	828.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
50	94+298.000	101+850.000	7,552.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4051	ถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
51	101+850.000	104+650.000	2,800.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.421	ถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
52	104+650.000	105+853.000	1,203.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.406	ถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง
2) สตูล สายเลียบเมืองทุ่งหว้า							
53	0+000.000	5+075.000	5,075.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
3) สตูล สายชุมชนเจ๊ะบิลัง							
54	0+000.000	2+500.000	2,500.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม (ปรับปรุงเฉพาะภูมิทัศน์)	ถนนเดิมเพิ่มป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	ทล.4051	ถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง

ตารางที่ 5.2 - 6 ข้อมูลรูปแบบถนนโครงการฯ ช่วงจังหวัดสตูล ตามแต่ละช่วงกิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	หลักกิโลเมตร			รูปแบบโครงการ		โครงข่าย ถนนเดิม	หมายเหตุ
	จุดเริ่ม	จุดสิ้นสุด	ความยาว (เมตร)	แนวทางการพัฒนา โครงการฯ	รูปแบบถนน และสะพาน		
4) สตูล สายต้นหยงโป							
55	0+000.000	9+700.000	9,700.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.4040	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ
56	9+700.000	10+455.000	755.00	แนวเส้นทางใหม่	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับกรณีแนวเส้นทางตัดใหม่		เชื่อมต่อโครงข่ายฯ
57	10+455.000	12+040.000	1,585.00	พัฒนาจากโครงข่ายเดิม	ถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับถนนเดิม	สต.4040	ถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ

ที่มา : ทิปรีक्षा, 2567

5.2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน

เนื่องจากแนวทางการพัฒนาโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันเป็นการพัฒนาทางหลวง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอันดามันและไม่มีแนวคิดที่จะทำการจัดเก็บค่าผ่านทาง ดังนั้น การศึกษาความเหมาะสมของโครงการจะเป็นการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจเท่านั้น

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจ และเป็นแนวทางในการดำเนินการโครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม ในการศึกษาขั้นนี้ ที่ปรึกษาได้พิจารณาข้อแตกต่างระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” เทียบกับ “กรณีที่มีโครงการ” โดย “กรณีไม่มีโครงการ” หมายถึง สภาพที่ไม่มีการลงทุนในโครงการดังกล่าว และ “กรณีมีโครงการ” หมายถึง การตัดสินใจลงทุนก่อสร้างโครงการจนสามารถดำเนินการได้ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ที่เรียกว่า Cost - Benefit Analysis หรือ CBA ที่เป็นเครื่องมือวิเคราะห์ที่ได้รับการยอมรับในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งวิธีดังกล่าวเป็นการนำมูลค่าการลงทุนของโครงการกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาของการวิเคราะห์มาเปรียบเทียบ โดยการคำนวณในรูปของดัชนีชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจดังแสดงในรูปที่ 5.2 - 1 ประกอบด้วย

- 1) ขั้นตอนการประเมินค่าใช้จ่ายของโครงการ
- 2) ขั้นตอนการประเมินผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการ
- 3) ขั้นตอนการวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความอ่อนไหวด้านเศรษฐกิจของโครงการ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5.2 - 1 แนวทางในการวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

5.2.2.1 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

• การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแยกรายจังหวัด

การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โดยการประเมินจากตัวชี้วัดต่าง ๆ ที่กล่าวในข้างต้น โดยใช้อัตราคิดลดที่ร้อยละ 12 เพื่อเทียบเป็นมูลค่าปัจจุบันของมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ไม่ได้คิดมูลค่าซากในปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ ผลการวิเคราะห์ พบว่า โครงการมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจในทุกจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 7

ตารางที่ 5.2 - 7 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแยกรายจังหวัด

ดัชนีชี้วัด	ระนอง	พังงา	ภูเก็ต	กระบี่	ตรัง	สตูล
EIRR	17.46%	22.90%	43.97%	20.23%	13.10%	11.76%
NPV (ล้านบาท)	1,954.20	21,028.70	14,079.92	14,538.16	1,148.02	-178.18
B / C ratio	1.61	2.53	5.90	1.97	1.10	0.97

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

สรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันในทุกจังหวัดยกเว้นจังหวัดสตูลมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในทุกดัชนี ในขณะที่จังหวัดสตูลผลการวิเคราะห์พบว่าไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในทุกดัชนี ซึ่งประกอบไปด้วย EIRR NPV และ B/C ratio โดยจังหวัดที่มีผลตอบแทนสูงที่สุดเมื่อพิจารณาจากดัชนีชี้วัดมีรายละเอียดดังนี้

- 1) เมื่อพิจารณาจากดัชนี NPV จังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต ระนอง ตรัง และสตูลจะให้ผลตอบแทนสูงสุดตามลำดับ
- 2) เมื่อพิจารณาจากดัชนี EIRR จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ระนอง ตรัง และสตูลจะให้ผลตอบแทนสูงสุดตามลำดับ
- 3) เมื่อพิจารณาจากดัชนี B / C ratio จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ระนอง ตรัง และสตูลจะให้ผลตอบแทนสูงสุดตามลำดับ

• การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในภาพรวม

การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในภาพรวม จัดทำเพื่อประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนกรณีรวมโครงการทุกโครงการของทุกจังหวัด โดยการประเมินจากตัวชี้วัดต่าง ๆ ที่กล่าวในข้างต้น โดยใช้อัตราคิดลดที่ร้อยละ 12 เพื่อเทียบเป็นมูลค่าปัจจุบันของมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ไม่ได้คิดมูลค่าซากในปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ ผลการวิเคราะห์ พบว่า โครงการมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจในทุกจังหวัด สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 5.2 - 8

ตารางที่ 5.2 - 8 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในภาพรวม

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
EIRR	20.29%
NPV (ล้านบาท)	52,570.82
B / C Ratio	2.00

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

สรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันในภาพรวมมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในทุกดัชนีชี้วัด ซึ่งประกอบไปด้วย EIRR NPV และ B / C ratio

• การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแบ่งย่อยตามประเภทโครงการในแต่ละจังหวัด

การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในภาพรวม จัดทำเพื่อประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนกรณีรวมโครงการทุกโครงการของทุกจังหวัด โดยการประเมินจากตัวชี้วัดต่าง ๆ ที่กล่าวในข้างต้น โดยใช้อัตราคิดลดที่ร้อยละ 12 เพื่อเทียบเป็นมูลค่าปัจจุบันของมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ไม่ได้คิดมูลค่าซากในที่สุดท้ายของการวิเคราะห์ ผลการวิเคราะห์ สรุปได้ดังตารางที่ 5.2 - 9

ตารางที่ 5.2 - 9 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแบ่งตามประเภทโครงการ
ในแต่ละจังหวัด

โครงการ	EIRR
จังหวัดระนอง	
1.1 โครงการปรับปรุงถนน ทล.4 และ รน.4010 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	26.08%
1.2 โครงการปรับปรุงถนน ทล.4004 ทล.4 และถนนเข้าหาดประพาสเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	18.90%
1.3 โครงการก่อสร้างถนนใหม่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	25.02%
1.4 การปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบทเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	13.35%
1.5 โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	4.18%
จังหวัดพังงา	
2.1 โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนโยธาธิการ 2002 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	21.20%
2.2 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท พง.2030 (ถนนเข้าหาดทับตะวัน) ถึงทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	31.75%
2.3 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	25.26%
2.4 โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	13.70%
2.5 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	20.19%
2.6 โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นและก่อสร้างถนนใหม่บางช่วงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	19.51%
2.7 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	19.96%
จังหวัดภูเก็ต	
3.1 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่บางช่วงเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	48.91%
3.2 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	61.86%
3.3 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	47.14%
3.4 โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	11.77%
3.5 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบทเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	47.03%

ตารางที่ 5.2 - 9 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการแบ่งตามประเภทโครงการ
ในแต่ละจังหวัด (ต่อ)

โครงการ	EIRR
จังหวัดกระบี่	
4.1 โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน ช่วงคลองมะรุ่ย - แยกห้วยน้ำขาว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	17.47%
4.2 โครงการปรับปรุงถนน ทล.4205 และถนน อบต.อ่าวลึกน้อย (สายบ้านควนโอ) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	28.59%
4.3 โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายวัดหนองจิก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	27.31%
4.4 โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายอ่าวท่าเลน) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	23.70%
4.5 โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน อบต.เกาะศรีบอยา (สายเกาะปู) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	18.97%
4.6 โครงการปรับปรุงถนน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนน อบต.เกาะลันตาน้อย และก่อสร้างถนนใหม่ (สายเกาะลันตา) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	33.75%
4.7 โครงการปรับปรุงถนน กรมทางหลวงชนบท และถนน อบต.เกาะลันตาน้อย (สายบ้านลิ้นใหญ่) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	33.27%
จังหวัดตรัง	
5.1 โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วงตำบลควนกู - แหลมหยงสตาร์ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	12.69%
5.2 โครงการปรับปรุงถนนชุมชน (สายแหลมไทร) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	30.00%
5.3 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท (สายแหลมหยงสตาร์) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	16.62%
จังหวัดสตูล	
6.1 โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง ทล.404 - ทล.406 (เมืองสตูล) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	10.54%
6.2 โครงการก่อสร้างถนนกรมทางหลวง ชนบท (สายเลียบเมืองทุ่งหว้า) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	20.82%
6.3 โครงการปรับปรุงถนน ทล.4051 (สายชุมชนเจ๊ะบิลัง) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	63.71%
6.4 โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท สด.4040 และก่อสร้างถนนใหม่ (สายตันหยงโป) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	20.16%

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

จากการวิเคราะห์ผลความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์สามารถสรุปได้ดังนี้

- จังหวัดระนองมีเพียงโครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนองเท่านั้นที่ไม่ผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์
- จังหวัดพังงาผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ทุกโครงการ
- จังหวัดภูเก็ตมีเพียงโครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ตเท่านั้นที่ไม่ผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์
- จังหวัดกระบี่ผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ทุกโครงการ
- จังหวัดตรังผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ทุกโครงการ
- จังหวัดสตูลมีเพียงโครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง ทล.404 - ทล.406 (เมืองสตูล) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูลเท่านั้นที่ไม่ผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์

5.2.3 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล เป็นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก สนับสนุนการเดินทางในเชิง การท่องเที่ยวและอนุรักษ์ และพัฒนาให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ จากแนวเส้นทางของโครงการเบื้องต้น จะครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรังและสตูล ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร ซึ่งแนวเส้นทางเบื้องต้นผ่านเขตอนุรักษ์และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ความเหมาะสม จึงพิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึง ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการด้วย

เมื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของแนวเส้นทางของโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กับข้อจำกัดของแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งโบราณคดี โบราณสถาน และประวัติศาสตร์หลายแห่ง

ในกรณีพบแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน ต้องดำเนินการกฎหมาย และประกาศที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยที่ปรึกษาได้สรุปสาระสำคัญในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องขั้นตอนการ ขออนุญาตเข้าสำรวจและการจัดทำรายงานที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบไว้ ดังนี้

ประเภทโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ “**ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง**” ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรือ อุทยานประวัติศาสตร์ตาม กฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้น ถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง ต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพบวัตถุโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุ ที่ซ่อน หรือฝัง หรือทอดทิ้งไว้ในราชอาณาจักรหรือ ในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยพลติการณ์ ให้แจ้งต่อสำนักศิลปากรที่รับผิดชอบ

หมวด 1 โบราณสถาน มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ระบุในหมวด 1 มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่าง ๆ ของโบราณสถาน หรือขุดค้นสิ่งใด ๆ หรือปลูกสร้างอาคารภายในบริเวณโบราณสถาน เว้นแต่จะกระทำตามคำสั่งของอธิบดีหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี และถ้าหนังสืออนุญาตนั้นกำหนดเงื่อนไขไว้ประการใดก็ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นด้วย

บทที่ 6

การจัดทำแบบเบื้องต้น
(*Preliminary Design*) และประมาณราคามูลค่าโครงการ

บทที่ 6 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณ ราคามูลค่าโครงการ

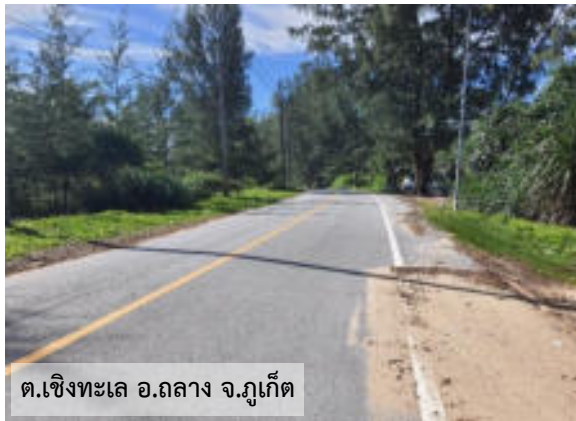
6.1 งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ

6.1.1 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา

การดำเนินการรวบรวมข้อมูลงานสำรวจเดิมของโครงการของรัฐ (ข้อมูลทุติยภูมิ) ในพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ซึ่งข้อมูลที่รวบรวม ได้แก่ ข้อมูลหลุมเจาะดิน (Boring Log) ข้อมูลหลุมขุดทดสอบคันทางเดิมและคันทางใหม่ (Test Pit) และข้อมูลแหล่งวัสดุก่อสร้าง ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลข้างต้น และแยกเป็นรายละเอียดงานทดสอบในแต่ละพื้นที่พร้อมทั้งจัดทำเป็นรายงานผลการสำรวจเบื้องต้นด้านธรณีวิทยา คุณสมบัติทางด้านวิศวกรรม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการออกแบบ และใช้ในการประเมินราคาก่อสร้าง

ในรายละเอียดข้อมูลหลุมเจาะสำรวจชั้นดิน ประกอบด้วย ชื่อโครงการ พิกัดหลุมเจาะ ความลึกหลุมเจาะ ประเภทและชนิดของดิน ระดับน้ำใต้ดิน และผลทดสอบคุณสมบัติของดิน ข้อมูลที่ได้จากหลุมเจาะสามารถแปลงเป็นพารามิเตอร์ เพื่อใช้วิเคราะห์เสถียรภาพความมั่นคงของเชิงลาดและความสามารถในการรับน้ำหนักของเสาเข็ม เป็นต้น ในส่วนรายละเอียดหลุมขุดทดสอบคันทางเดิมและใหม่ ประกอบด้วย ชื่อโครงการ พิกัดหลุมเจาะ ความลึกหลุมเจาะ ประเภทและชนิดของดิน และผลทดสอบ California Bearing Ratio (CBR) ข้อมูลที่ได้สามารถนำมาวิเคราะห์และออกแบบโครงสร้างชั้นทาง รวมถึงการออกแบบงานป้องกันการกัดเซาะ สุดท้ายข้อมูลแหล่งวัสดุก่อสร้าง ประกอบด้วย ชื่อแหล่ง พิกัดแหล่ง ราคาหน้าแหล่ง ปริมาณสำรองโดยมีวัสดุก่อสร้างประเภทวัสดุมวลรวม หินโม่และทรายแม่น้ำ เป็นต้น เพื่อใช้ในการประมาณราคาก่อสร้างของโครงการ

เมื่อได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เช่น ข้อมูลชั้นดินและข้อมูลแผนที่ธรณีวิทยา จึงได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวเส้นทางโครงการ เพื่อได้รับทราบข้อมูลที่เป็นปัจจุบันและนำมาเป็นแนวคิดในการออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ในหลายลักษณะ เช่น พื้นที่ภูเขา พื้นที่ราบและเลียบชายหาด เป็นต้น มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ที่คาดว่าจะมีงานดินตัด งานดินถม งานเสริมเสถียรภาพคันทางบนพื้นที่ภูเขาและเลียบชายฝั่งทะเล อีกทั้งยังมีงานปรับปรุงแนวเส้นทางเดิม แสดงตัวอย่างสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 6.1 - 1 ถึง รูปที่ 6.1 - 3



รูปที่ 6.1 - 1 สภาพพื้นที่โครงการ ในช่วงที่ตัดผ่านภูเขา



รูปที่ 6.1 - 2 สภาพพื้นที่โครงการ ในช่วงที่เลียบชายฝั่งทะเล



รูปที่ 6.1 - 3 สภาพพื้นที่และลักษณะผิวทางโครงการ

6.1.2 งานสำรวจด้านวิศวกรรมชายฝั่ง

งานสำรวจด้านวิศวกรรมชายฝั่งเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง โดยเฉพาะในบริเวณที่มีความหลากหลายทางธรรมชาติและระบบนิเวศชายฝั่งที่เปราะบาง พื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทั้งในด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การศึกษาด้านวิศวกรรมชายฝั่งในพื้นที่นี้จึงมีเป้าหมายเพื่อประเมินสภาพภูมิประเทศชายฝั่งปัจจุบัน วิเคราะห์ผลกระทบจากการกัดเซาะและการเปลี่ยนแปลงของลักษณะชายฝั่ง รวมถึงการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ

6.1.2.1 สถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง

งานสำรวจครั้งนี้มุ่งเน้นการรวบรวมข้อมูล สาเหตุ สถานภาพของพื้นที่ เพื่อหาแนวทางป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง และฟื้นฟูสภาพชายฝั่งให้สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายในการจัดการและอนุรักษ์พื้นที่ชายฝั่งเพื่อคงไว้ซึ่งคุณค่าในเชิงนิเวศและประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

จากการทบทวนข้อมูลของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และการลงพื้นที่สำรวจสภาพการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ในช่วงปี พ.ศ. 2567 พบพื้นที่ที่มีปัญหาด้านการกัดเซาะชายฝั่งและสถานภาพการกัดเซาะชายฝั่ง ดังแสดงในตารางที่ 6.1 - 1

ตารางที่ 6.1 - 1 สถานภาพชายฝั่งทะเลอันดามัน ประจำปี พ.ศ. 2566

จังหวัด	พื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง (กิโลเมตร)					
	พื้นที่ที่ยังไม่มีการดำเนินการแก้ไข			พื้นที่ที่มีการดำเนินการแก้ไขแล้ว	พื้นที่ที่มีการดำเนินการแก้ไขแล้วยังกัดเซาะ	รวม
	รุนแรง	ปานกลาง	น้อย			
ระนอง	0.05	6.79	0.00	6.26	0.00	13.10
พังงา	2.09	1.34	0.09	12.71	0.45	16.68
ภูเก็ต	0.31	0.10	1.06	36.80	0.00	38.27
กระบี่	1.41	0.64	0.11	13.40	0.00	15.56
ตรัง	0.15	5.79	0.46	7.51	0.00	13.91
สตูล	0.25	1.40	0.00	22.86	0.00	24.51
รวม	4.26	16.06	1.72	99.54	0.45	122.03

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2566

รูปแบบการแก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่ใช้ในปัจจุบันมี 3 รูปแบบ ได้แก่

1) **วิธีการป้องกันและแก้ไขทางธรรมชาติ** ได้แก่ การฟื้นฟูและอนุรักษ์ป่าชายเลน ป่าชายหาด แหล่งหญ้าทะเล และแนวปะการัง เพื่อลดความรุนแรงของคลื่นที่กระทบฝั่ง ถือเป็นวิธีป้องกันการกัดเซาะโดยเลียนแบบธรรมชาติ แต่ต้องอาศัยระยะเวลาในการสร้างความมั่นคงแข็งแรงให้กับชายฝั่ง

2) **วิธีการทางวิศวกรรม** ใช้โครงสร้างทางวิศวกรรมดักตะกอนทรายและสลายพลังงานคลื่น หรือสร้างหาดทรายเพิ่มเติม เพื่อป้องกันและรักษาสภาพชายฝั่ง โดยใช้หลักการทางวิชาการ มีการศึกษาวิเคราะห์ครอบคลุมทุกมิติ

6.1.2.2 รูปแบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

การดำเนินการตามแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง สามารถจำแนกออกเป็น 3 มาตรการ ดังนี้

มาตรการสีขาว (White measure) หมายถึง การดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่อาจเกิดขึ้นจากการกัดเซาะชายฝั่ง ได้แก่ การกำหนดพื้นที่ถอยร่น

มาตรการสีเขียว (Green measures) หมายถึง การดำเนินงานเพื่อรักษาเสถียรภาพชายฝั่ง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ข้างเคียง โดยเหมาะกับบริเวณที่มีชายฝั่งทะเลแบบปิด คลื่นขนาดเล็ก ชายฝั่งที่มีความลาดชันต่ำ เช่น การปลูกป่า (ป่าชายเลน / ป่าชายหาด) การฟื้นฟูชายหาด (การถ่ายเททราย/การเติมทราย การปักเสาดักตะกอนเพื่อปลูกป่าชายเลน (ปักไม้ไผ่ / เสาคอนกรีตหรือวัสดุอื่น ๆ)

มาตรการสีเทา (Gray measures) หมายถึง การดำเนินงานเพื่อรักษาเสถียรภาพชายฝั่ง โดยใช้โครงสร้างทางวิศวกรรม เหมาะกับบริเวณชายฝั่งทะเลเปิด คลื่นขนาดใหญ่ ชายฝั่งมีความลาดชันสูง ได้แก่ เชือกกันคลื่นนอกชายฝั่ง รอดักทราย เขื่อนป้องกันตลิ่งริมทะเล กำแพงป้องกันคลื่นริมชายหาด รวมถึงการรื้อถอนโครงสร้างหรือสิ่งก่อสร้างที่ขวางการเคลื่อนที่ของตะกอนชายฝั่ง

การสำรวจด้านวิศวกรรมชายฝั่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันช่วยให้เข้าใจถึงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการกัดเซาะและการเปลี่ยนแปลงของชายฝั่งอย่างชัดเจน ผลการสำรวจและการวิเคราะห์ที่ได้ในครั้งนี้จะเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการวางแผนและออกแบบ

โครงสร้างป้องกันที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงเป็นแนวทางในการจัดการพื้นที่ชายฝั่งให้สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างยั่งยืนและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานดังกล่าวจะช่วยเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันให้ยั่งยืนและคุ้มครองคุณค่าทางธรรมชาติในระยะยาว

6.1.3 งานสำรวจด้านอุทกวิทยา รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ

1) งานสำรวจสภาพการระบายน้ำและอาคารระบายน้ำ

งานศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ผ่านทั้งหมด 6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล แนวเส้นทางโครงการวางตัวจากทิศเหนือลงทิศใต้ ทิศทางการไหลของลำน้ำในพื้นที่โครงการไหลจากทิศตะวันออกไปลงทะเลทางทิศตะวันตก ตัดผ่านถนนโครงการเป็นระยะ ๆ ซึ่งมีทั้งส่วนที่เป็นถนนเดิมและถนนตัดใหม่ ดังนั้นทางผู้ออกแบบจึงดำเนินการสำรวจอาคารระบายน้ำเดิมในส่วนที่ทางน้ำตัดผ่านแนวเส้นทางที่เป็นถนนเดิม และสำรวจอาคารระบายน้ำในพื้นที่ใกล้เคียงในส่วนที่เป็นถนนตัดใหม่แบ่งเป็นรายจังหวัด

6.2 งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)

- 1) งานออกแบบงานทาง การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบงานทาง ประกอบด้วย
 - 1.1) แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ
 - 1.2) แผนที่โครงข่ายถนนท่องเที่ยว
 - 1.3) แบบแปลนและระดับ
 - 1.4) รูปตัดถนนโครงการ
 - 1.5) ตำแหน่งป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว
- 2) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน / อาคารระบายน้ำ การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบโครงสร้างสะพาน อย่างน้อยจะประกอบไปด้วย
 - 2.1) ข้อกำหนดและมาตรฐานที่ใช้ออกแบบ และคุณสมบัติของวัสดุ
 - 2.2) รูปแปลนแสดงตำแหน่งและประเภทของสะพาน
 - 2.3) รายละเอียดแสดงรูปแบบของโครงสร้างสะพาน รวมทั้งมิติและขนาดเบื้องต้น
- 3) งานออกแบบงานระบายน้ำ การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบงานระบายน้ำ ประกอบด้วย
 - 3.1) แบบแปลนระบายน้ำ
 - 3.2) รูปตัดทั่วไปอาคารระบายน้ำ
 - 3.3) ตารางสรุปอาคารระบายน้ำ
- 4) งานออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง การจัดทำแบบเบื้องต้นสำหรับงานออกแบบโครงสร้างอาคารประกอบงานทาง อย่างน้อยจะประกอบไปด้วย
 - 4.1) ข้อกำหนดและมาตรฐานที่ใช้ออกแบบ และคุณสมบัติของวัสดุ
 - 4.2) รูปแปลนของโครงสร้างอาคาร
 - 4.3) รูปตัดของโครงสร้างอาคาร
 - 4.4) รายละเอียดของโครงสร้างอาคารเบื้องต้น รวมทั้งมิติและขนาดเบื้องต้น

5) งานออกแบบด้านสถาปัตยกรรม ได้กำหนดแนวคิดในการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม และภูมิสถาปัตยกรรมของโครงการที่สอดคล้องกับแนวเส้นทางของโครงการ เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น โดยได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ของโครงการร่วมกับวิศวกรงานทาง เพื่อสามารถจัดเตรียมแบบในการกำหนด การออกแบบวางผัง การสร้างพื้นที่องค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จะต้องคำนึงสภาพพื้นที่ปัจจุบัน และบริเวณใกล้เคียงเชื่อมโยงกับบริบทโดยรอบ

6.3 งานประมาณมูลค่างานโครงการ

การดำเนินการขั้นตอนการคำนวณปริมาณและประเมินค่าก่อสร้าง โดยการแยกคิดเป็น รายละเอียดของแต่ละจังหวัดที่คัดเลือกแนวเส้นทางแล้ว เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความละเอียดและสามารถนำไป ดำเนินการในขั้นตอนวิเคราะห์โครงการ การวางแผนการใช้งบประมาณโครงการ และการวิเคราะห์ จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ และวิธีการกำหนดราคากลางงานก่อสร้าง ซึ่งประกาศโดยคณะกรรมการราคากลาง และขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการ ตามประกาศคณะกรรมการราคากลางและขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีกำหนดราคากลางงานก่อสร้าง ฉบับที่ 5 ตามราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2565 รวมถึงประกาศที่เกี่ยวข้อง โดยมีสาระสำคัญและหลักเกณฑ์ฯ เพิ่มเติม ได้แก่

- 1) ประกาศปรับปรุงบัญชีค่าแรงงานและค่าดำเนินการ ตามหนังสือ ว135 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2566
- 2) ประกาศอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (6%) สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง และปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่ ตามหนังสือ ว499 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2566

6.3.1 การคำนวณปริมาณงาน

การประเมินปริมาณงานจะใช้วิธีถอดปริมาณงานต่อหน่วยพื้นที่ (ตารางเมตร) ต่อหน่วยความยาว (เมตร) และต่อแห่ง โดยในกรณีโครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ ได้ใช้ข้อมูลจากแบบเบื้องต้นโครงการ ขยายช่องจราจรทางหลวงเดิม ประกอบกับ Software ด้านแผนที่ทำการประเมินปริมาณงาน โดยการถอด ปริมาณงานแต่ละเส้นทางการจำแนกปริมาณงานเป็นรายการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบหน้าตัดทาง ที่โครงการได้ออกแบบไว้เบื้องต้น

6.3.2 การประเมินค่าก่อสร้าง

การประเมินค่าก่อสร้างสำหรับโครงการนี้ใช้วิธีราคาต่อหน่วย ที่สอดคล้องกับปริมาณงาน ที่คำนวณได้โดยการนำบัญชีปริมาณงานและราคาจากโครงการที่มีลักษณะคล้ายกับรูปแบบที่โครงการได้ออกแบบ เบื้องต้นไว้โดยการประเมินค่าก่อสร้าง แบ่งออกเป็นโครงการย่อยของแต่ละจังหวัด เพื่อสามารถนำข้อมูล ไปวิเคราะห์ข้อมูลทางเศรษฐศาสตร์และส่วนงานอื่นๆ ซึ่งสามารถสรุปประมาณการมูลค่าโครงการทั้ง 6 จังหวัด คือ

- 1) จังหวัดระนอง (ระยะทาง 213.61 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 13,878.76 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 125.25 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 1,262.61 ล้านบาท ค่าใช้จ่าย ช่วงก่อสร้าง จำนวน 3,459.75 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 9,031.11 ล้านบาท

2) จังหวัดพังงา (ระยะทาง 398.72 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 41,328 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 592.61 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 6,632.73 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง จำนวน 17,726.96 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 16,375.70 ล้านบาท

3) จังหวัดภูเก็ต (ระยะทาง 186.14 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 12,410.62 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 165.98 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 219.14 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง จำนวน 4,977.68 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 7,432.94 ล้านบาท

4) จังหวัดกระบี่ (ระยะทาง 317.57 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 44,428.60 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 909.11 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 2,437.03 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง จำนวน 30,193.70 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 14,234.90 ล้านบาท

5) จังหวัดตรัง (ระยะทาง 162.96 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 35,531.40 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 726.43 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 248.94 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง จำนวน 21,653.35 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 12,902.68 ล้านบาท

6) จังหวัดสตูล (ระยะทาง 125.47 กิโลเมตร) มีมูลค่าโครงการรวม 20,879.90 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสำรวจออกแบบ จำนวน 447.34 ล้านบาท ค่าเวนคืน จำนวน 733.86 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง จำนวน 13,457.55 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ จำนวน 6,241.15 ล้านบาท

รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.3 - 1

ตารางที่ 6.3 - 1 ตารางสรุปประมาณการมูลค่าโครงการทั้ง 6 จังหวัด

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	จังหวัด	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าสำรวจ ออกแบบ (A)	ค่าเวนคืน (B)	ค่าใช้จ่ายช่วงก่อสร้าง (C)						รวมทั้งหมด (A+B+C)	ค่าใช้จ่ายช่วงเปิดให้บริการ (D)					รวมมูลค่า ทั้งหมด (A+B+C+D)
					ค่าก่อสร้าง ทาง	ค่าก่อสร้าง สะพาน	ค่าใช้จ่าย ตาม มาตรการ สิ่งแวดล้อม	ค่าใช้จ่าย พิเศษ	ค่า ควบคุม งาน ก่อสร้าง	รวม		ค่าใช้จ่าย ตาม มาตรการ สิ่งแวดล้อม	ค่า บำรุงรักษา ประจำปี	ค่า บำรุงรักษา ตาม กำหนดเวลา	ค่า บำรุงรักษา จุดจอดรถ /จุดชมวิว	รวม	
1	ระนอง	213.61	125.33	1,262.61	3,181.94	10.29	57.64	64.34	146.63	3,460.84	4,848.78	8.19	1,174.98	6,679.81	1,168.14	9,031.11	13,879.89
2	พังงา	398.72	592.61	6,632.73	8,864.56	7,708.24	295.31	164.63	694.22	17,726.96	24,952.30	72.90	2,212.01	12,935.03	1,155.77	16,375.70	41,328.00
3	ภูเก็ต	186.14	165.97	219.14	3,369.68	924.34	16.38	88.94	192.90	4,592.25	4,977.36	5.29	964.26	5,418.85	1,044.54	7,432.94	12,410.30
4	กระบี่	317.57	887.36	2,049.52	10,304.46	14,271.43	451.63	158.92	1,038.33	26,224.76	29,161.65	110.10	1,819.56	10,863.47	1,427.66	14,220.80	43,382.45
5	ตรัง	162.96	726.55	248.94	6,676.88	13,617.56	415.50	97.41	848.87	21,656.22	22,631.70	110.23	1,640.01	10,230.24	922.19	12,902.68	35,534.38
6	สตูล	125.47	447.36	733.86	4,601.36	7,949.43	310.18	70.91	525.65	13,457.53	14,638.76	88.76	727.33	4,453.38	971.67	6,241.15	20,879.91
รวมมูลค่า โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด		1,404.46	2,945.18	11,146.80	36,998.88	44,481.30	1,546.64	645.16	3,446.59	87,118.57	101,210.54	395.47	8,538.15	50,580.78	6,689.97	66,204.38	167,414.92

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

หมายเหตุ : 1. ราคาต่อหน่วยใช้ดัชนีฐานราคา ณ เดือนธันวาคม 2567

2. ความกว้างทางแอสฟัลต์ คิดเป็น 2 เลน (ความกว้างเลนละ 3.5 เมตร, ไหล่ทาง กว้าง 2.5 เมตร, ทางจักรยาน 1.8 เมตรและทางเท้า 3.0 เมตร)

3. การขยายช่องจราจรเดิม คิด เพิ่มช่องทางจักรยานและทางเท้า

4. ราคาต่อหน่วยงานสะพาน สะพานช่วงสั้นทั่วไปผู้ออกแบบให้ใช้ แบบ Box Beam กับ สะพานช่วงยาวหรือข้ามทะเล ใช้ Balance Cantilever เสาสูงเกิน 10 เมตร

5. อ้างอิงข้อมูลแนวเส้นทาง จังหวัด ระนอง, พังงา, ภูเก็ต ที่ได้รับจากผู้ออกแบบ เมื่อวันที่ 5 ส.ค. 2568

6 อ้างอิงข้อมูลแนวเส้นทาง จังหวัด กระบี่, ตรัง, สตูล ที่ได้รับจากผู้ออกแบบ เมื่อวันที่ 5 ส.ค. 2568

7. ราคาต่อหน่วย และ ค่าก่อสร้าง และมูลค่าโครงการ เป็นเพียงราคาเบื้องต้นจากแบบหน้าตัดรูปแบบทางเท่านั้น ที่ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากการออกแบบรายละเอียดอีกครั้ง

8. ค่าก่อสร้าง รวม Factor F

9. รายละเอียดตัวอย่างการคำนวณสรุปมูลค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่าย เพิ่มเติมในภาคผนวกส่วนของบทที่ 6

10. ค่าสำรวจออกแบบ ค่าคุมงาน ใช้ร้อยละ ตามตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง พ.ศ. 2562

11. ค่าใช้จ่ายพิเศษนอกเหนือจากการดำเนินงานก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่าขยายเขตไฟฟ้า

12. ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม เป็นข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมประเมินค่าใช้จ่ายตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

13. ค่าใช้จ่ายจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านงานสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประเมินค่าใช้จ่าย

บทที่ 7

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

บทที่ 7 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

7.1 บทนำ

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จำเป็นต้องศึกษารูปแบบ องค์ประกอบ และกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ และศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยพิจารณาทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าต่าง ๆ ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งในด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงระดับของผลกระทบ และพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ ตลอดจนกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นในเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด รวมทั้งระบุประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญซึ่งจำเป็นต้องวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมในรายละเอียด โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจะดำเนินการควบคู่ไปกับการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน และการดำเนินการตามกระบวนการการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

7.2.1 เพื่อรวบรวมและศึกษาข้อมูลพื้นฐานและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และบททวนงานศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

7.2.2 เพื่อศึกษาที่ตั้งแนวเส้นทางโครงการ รายละเอียดองค์ประกอบ กิจกรรมการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ

7.2.3 เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้งผลกระทบด้านบวก และด้านลบ ครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

7.2.4 เพื่อเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

7.3.1 การคัดกรอง และการกำหนดขอบเขตการศึกษา โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเหตุผลความจำเป็นและความเป็นมาของโครงการ แผนหลัก นโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลทุติยภูมิ สภาพแวดล้อมทั่วไป ตลอดจนการสำรวจภาคสนามในเบื้องต้น เพื่อตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่เพื่อนำมากำหนดขอบเขตการศึกษา

7.3.2 การศึกษา และคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ โดยพิจารณาปัจจัยทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการเบื้องต้น และรวบรวมข้อมูลโดยใช้ข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไปจากข้อ 7.3.1 มาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

ทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะพิจารณาข้อมูลที่สามารถนำเสนอข้อมูลในเชิงปริมาณได้ และมีข้อมูลที่แตกต่างกันในแต่ละรูปแบบทางเลือก ทั้งนี้ ต้องเป็นปัจจัยที่ไม่ซ้ำซ้อนกันกับปัจจัยทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน

7.3.3 การศึกษารายละเอียดโครงการ และการออกแบบ ดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการ แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น ผลการสำรวจและออกแบบทางด้านวิศวกรรม รวมทั้งผลการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

7.3.4 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นในข้อ 7.3.3 มาพิจารณาร่วมกับลักษณะของกิจกรรมการดำเนินโครงการ เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีหลายกิจกรรมที่อาจเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษหรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ พร้อมทั้งการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางลบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

7.4 พื้นที่ศึกษาโครงการ

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ ครอบคลุมแนวเส้นทางโครงการซึ่งอยู่ในช่วง จังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล รวมระยะทางประมาณ 934 กิโลเมตร ซึ่งพิจารณาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาดังนี้

- พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 500 เมตร
- พื้นที่ศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี พิจารณาจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 1 กิโลเมตร
- พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง พิจารณาจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 2 กิโลเมตร

รายละเอียดตามการแบ่งช่วงของโครงการ กลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนน มีรายละเอียดดังนี้

7.4.1 จังหวัดระนอง ประกอบด้วย 5 โครงการ

- 1) โครงการปรับปรุงถนน ทล.4 และ รน.4010 ช่วงตำบลมะมู อำเภอกะบุรี - ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง
- 2) โครงการปรับปรุงถนน ทล.4004 ทล.4 และถนนเข้าหาดประพาส ช่วงตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง - ตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง
- 3) โครงการก่อสร้างถนนตัดใหม่ ตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง
- 4) การปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง
- 5) โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น (บริเวณถนนเข้าอำเภอกะบุรี) ถึงถนนเข้าท่าเทียบเรือแหลมพ่อตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง

7.4.2 จังหวัดพังงา ประกอบด้วย 7 โครงการ

- 1) โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนโยธาธิการ 2002 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 2) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท พง.2030 (ถนนเข้าหาดทับตะวัน) อำเภอตะกั่วป่า ถึง ทล. 402 อำเภอท้ายเหมือง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 3) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่ ช่วงอำเภอตะกั่วทุ่ง - อำเภอเมือง - อำเภอทับปุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 4) โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น อำเภอตะกั่วป่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 5) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่ ช่วงอำเภอตะกั่วป่า - อำเภอท้ายเหมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 6) โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นและก่อสร้างถนนใหม่บางช่วง ช่วงอำเภอท้ายเหมือง - อำเภอตะกั่วทุ่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา
- 7) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วงอำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอเมือง - อำเภอทับปุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา

7.4.3 จังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย 5 โครงการ

- 1) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่บางช่วง ช่วงอำเภอถลาง - อำเภอกะทู้ - อำเภอเมือง (เลียบชายฝั่งตะวันตก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต
- 2) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่น ช่วงอำเภอถลาง - อำเภอกะทู้ - อำเภอเมือง (เลียบชายฝั่งตะวันตก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต
- 3) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่น เขตอำเภอเมือง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต
- 4) โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น ช่วงอำเภอเมือง - อำเภอถลาง (เลียบชายฝั่งตะวันออก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต
- 5) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท เขตอำเภอถลาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต

7.4.4 จังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย 7 โครงการ

- 1) โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน ช่วงตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก - ตำบลทรายขาว อำเภอกลองท่อม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่

- 2) โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่) และถนนองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) อ่าวลิ้นน้อย ช่วงตำบลคลองหิน อำเภออ่าวลึก - ตำบลอ่าวลิ้นน้อย อำเภออ่าวลึก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่
- 3) โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายวัดหนองจิก) ตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่
- 4) โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายอ่าวท่าเลน) ช่วงตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่ - ตำบลเขาทอง อำเภอเมืองกระบี่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่
- 5) โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน อบต.เกาะศรีบอยา (สายเกาะปู) ช่วงอำเภอเกาะศรีบอยา - อำเภอเหนือคลอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่
- 6) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนน อบต.เกาะลันตาน้อย และก่อสร้างถนนใหม่ (สายเกาะลันตา) ช่วงตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะลันตา - ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่
- 7) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท และถนน อบต.เกาะลันตาน้อย (สายบ้านโละใหญ่) ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่

7.4.5 จังหวัดตรัง ประกอบด้วย 3 โครงการ

- 1) โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วงตำบลกะลาเส อำเภอสิเกา - ตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง
- 2) โครงการปรับปรุงถนนชุมชน (สายแหลมไทร) ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอสิเกา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง
- 3) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท (สายแหลมหยงสตาร์) ตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง

7.4.6 จังหวัดสตูล ประกอบด้วย 4 โครงการ

- 1) โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วงตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า - ตำบลพิมาน อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล
- 2) โครงการก่อสร้างถนนกรมทางหลวงชนบท (สายเลียงเมืองทุ่งหว้า) ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล
- 3) โครงการปรับปรุงถนน ทล.4051 (สายชุมชนเจ๊ะบิลัง) ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล
- 4) โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท สด.4040 และก่อสร้างถนนใหม่ (สายตันหยงโป) ช่วง ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล - ตำบลตันหยงโป อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล

7.5 การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สามารถสรุปพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 599 แห่ง ประกอบด้วย สถานพยาบาล 83 แห่ง สถานศึกษา 270 แห่ง และศาสนสถาน 246 แห่ง

พื้นที่ศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี พิจารณาจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ข้างละ 1 กิโลเมตร สามารถสรุปจำนวน รายชื่อ และสถานะโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมทั้งสิ้น 59 แห่ง ประกอบด้วย โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 26 แห่ง รอพิจารณาขึ้นทะเบียน จำนวน 30 แห่ง และรอประเมินความเป็นโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง

พื้นที่คุ้มครองและพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายของพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและอุทยานแห่งชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ป่าชายเลนเป็นป่าสงวนแห่งชาติ ตาม พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พื้นที่คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งแต่ละจังหวัด ซึ่งเสนอข้อมูลในลักษณะของแหล่งปะการัง แหล่งหญ้าทะเล แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเลหายาก แหล่งมรดกโลกตามบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก และพื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง ดังนั้น จึงควรหลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในพื้นที่ดังกล่าวได้ ทั้งนี้ หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าวได้ในขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะต้องขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

7.6 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของโครงการ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันของพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้รวบรวมและศึกษาข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานการศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ซึ่งจะนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของโครงการตามที่ระบุแผนปฏิบัติการของโครงการ มีจำนวน 18 ปัจจัย มีรายละเอียดดังนี้

1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 6 ปัจจัย

- สภาพภูมิประเทศ
- อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
- เสียงและความสั่นสะเทือน
- ธรรณีและแผ่นดินไหว
- ทรัพยากรดิน
- ทรัพยากรน้ำ

2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ จำนวน 3 ปัจจัย

- นิเวศวิทยานบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- นิเวศวิทยาทางน้ำทะเล

3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 3 ปัจจัย

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 6 ปัจจัย

- สภาพเศรษฐกิจสังคม
- การโยกย้ายและทดแทนทรัพยากร
- สาธารณสุขท้องถิ่น
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- สุนทรียภาพของพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ
- แหล่งโบราณคดี โบราณสถานและประวัติศาสตร์รวมทั้งโบราณสถานในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ

โดยผลการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันเป็นการนำเสนอข้อมูลและการประมวลผลข้อมูลชุดข้อมูลที่รวบรวมจากเอกสารและรายงานต่าง ๆ และข้อมูลปฐมภูมิที่ได้สำรวจและตรวจวัดในพื้นที่โครงการเพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

7.7 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล โดยวิธี Checklist ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับการจัดทำโครงการ / กิจกรรมที่เสนอแนะและบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการได้นำโครงการพัฒนาด้านถนนมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามรูปแบบกิจกรรมการก่อสร้างใน 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว 2) ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ และ 3) ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้ง 3 รูปแบบ มีระดับผลกระทบแตกต่างกันไปตามลักษณะกิจกรรมก่อสร้าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง ทั้งนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ ที่มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อให้โครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการน้อยที่สุด

7.8 สรุปแผนงาน / โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงของแต่ละโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 พบว่า แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนน จำนวน 31 โครงการ มีแผนงาน / โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 12 โครงการ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จำนวน 2 โครงการ รายงานรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) จำนวน 13 โครงการ และไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 4 โครงการ โดยจำแนกตามพื้นที่จังหวัด มีรายละเอียดดังตารางที่ 7.8 - 1 ถึงตารางที่ 7.8 - 6

ตารางที่ 7.8 - 1 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดระนอง

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RRN-1	โครงการปรับปรุงถนน ทล.4 และ รน.4010 ช่วง ตำบลมะมู อำเภอกะบุรี - ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	65.987	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างจุดชมวิว	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RRN-2	โครงการปรับปรุงถนน ทล.4004 ทล.4 และถนนเข้าหาดประพาส ช่วง ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง - ตำบลกำพวน อำเภอสุخสำราญ เพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	105.209	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างจุดจอดรถ	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RRN-3	โครงการก่อสร้างถนนตัดใหม่ ตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	3.623	ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร
RRN-4	การปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบทเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	26.310	- ก่อสร้างจุดจอดรถ - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RRN-5	โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น (บริเวณถนนเข้าอำเภอกะบุรี) ถึงถนนเข้าท่าเทียบเรือแหลมพ่อตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	12.484	ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 7.8 - 2 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดพังงา

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RPNG-1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนโยธาธิการ 2002 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	107.644	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ - อยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร - อยู่ใกล้โบราณสถานในระยะทาง 1 กิโลเมตร
RPNG-2	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท พง.2030 (ถนนเข้าหาดทับตะวัน) อำเภอตะกั่วป่า ถึงทางหลวงหมายเลข 402 อำเภอท้ายเหมือง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	77.125	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างจุดจอดรถ	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RPNG-3	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่ ช่วง อำเภอตะกั่วทุ่ง - อำเภอเมือง - อำเภอทับปุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	117.875	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2

ตารางที่ 7.8 - 2 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดพังงา (ต่อ)

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
					- พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ - อยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร
RPNG-4	โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น อำเภอตะกั่วป่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	15.945	• ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ • ก่อสร้างจุดจอดรถ	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RPNG-5	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่ ช่วง อำเภอตะกั่วป่า - อำเภอท้ายเหมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	32.825	• ปรับปรุงถนนเดิม • ก่อสร้างถนนใหม่	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
RPNG-6	โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่นและก่อสร้างถนนใหม่บางช่วง ช่วง อำเภอท้ายเหมือง - อำเภอตะกั่วทุ่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	19.507	• ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ • ก่อสร้างถนนใหม่	IEE	ก่อสร้างถนนใหม่ไม่ผ่านพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA
RPNG-7	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอเมือง - อำเภอทับปุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	27.798	• ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 7.8 - 3 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดภูเก็ต

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RPK-1	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนใหม่บางช่วง ช่วง อำเภอถลาง - อำเภอกะทู้ - อำเภอเมือง (เลียบชายฝั่งตะวันตก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	141.071	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างถนนใหม่ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
RPK-2	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่น ช่วง อำเภอถลาง - อำเภอกะทู้ - อำเภอเมือง (เลียบชายฝั่งตะวันตก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	7.230	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างจุดชมวิว	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RPK-3	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่น เขต อำเภอเมือง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	10.149	ปรับปรุงถนนเดิม	-	-
RPK-4	โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น ช่วง อำเภอเมือง - อำเภอถลาง (เลียบชายฝั่งตะวันออก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	5.937	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนนใหม่ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
RPK-5	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท เขต อำเภอถลาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	21.753	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดชมวิว	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 7.8 - 4 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดกระบี่

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RKB-1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน ช่วง ตำบลแหลมสัก อำเภออ่าวลึก - ตำบลทรายขาว อำเภอคลองท่อม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	206.230	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - เขตห้ามล่าสัตว์ป่า - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ - อยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร - อยู่ใกล้โบราณสถานใน ระยะทาง 1 กิโลเมตร
RKB-2	โครงการปรับปรุงถนนท้องถิ่น (อบจ. กระบี่) และถนน อบต. อ่าวลึกน้อย ช่วงตำบลคลองหิน อำเภออ่าวลึก - ตำบลอ่าวลึกน้อย อำเภออ่าวลึก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	6.710	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดจอดรถ	-	-
RKB-3	โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายวัดหนองจิก) ตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	1.610	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดจอดรถ	-	-

ตารางที่ 7.8 - 4 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดกระบี่ (ต่อ)

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RKB-4	โครงการปรับปรุงถนน อบต.เขาคราม (สายอ่าวท่าเลน) ช่วง ตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่ - ตำบลเขาทอง อำเภอเมืองกระบี่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	10.765	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดชมวิว	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RKB-5	โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน อบต.เกาะศรีบอยา (สายเกาะปู) ช่วง อำเภอเกาะศรีบอยา - อำเภอเหนือคลอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	13.970	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
RKB-6	โครงการปรับปรุงถนน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ถนน อบต.เกาะลันตาน้อย และก่อสร้างถนนใหม่ (สายเกาะลันตา) ช่วง ตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะลันตา - ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	63.535	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
RKB-7	โครงการปรับปรุงถนน กรมทางหลวงชนบท และถนน อบต. เกาะลันตาน้อย (สายบ้านโละใหญ่) ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	14.745	ปรับปรุงถนนเดิม	-	-

ตารางที่ 7.8 - 5 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดตรัง

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RTNG-1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง ตำบลกะลาเส อำเภอลิเกา - ตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	152.207	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม / ปรับปรุงภูมิทัศน์ - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - เขตห้ามล่าสัตว์ป่า - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวน - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร - อยู่ใกล้โบราณสถานในระยะทาง 1 กิโลเมตร
RTNG-2	โครงการปรับปรุงถนนชุมชน (สายแหลมไทร) ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอลิเกา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	6.828	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RTNG-3	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท (สายแหลมหยงสตาร์) ตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	3.925	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างจุดจอดรถ	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 7.8 - 6 แผนงาน / โครงการ / กิจกรรมในกลุ่มแผนงานโครงการพัฒนาด้านถนนในช่วงจังหวัดสตูล

รหัสโครงการ	ชื่อโครงการ	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)	รูปแบบการก่อสร้าง / ปรับปรุง	โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
RST-1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า - ตำบลพิมาน อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	105.853	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนน / สะพานใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - พื้นที่อุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวน - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B - พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุด ตามปกติทางธรรมชาติ
RST-2	โครงการก่อสร้างถนนกรมทางหลวงชนบท (สายเลี่ยงเมือง ทุ่งหว้า) ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	5.075	ก่อสร้างถนนใหม่	EIA	ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่าน - เขตห้ามล่าสัตว์ป่า - อยู่ใกล้โบราณสถานใน ระยะทาง 1 กิโลเมตร
RST-3	โครงการปรับปรุงถนน ทล.4051 (สายชุมชนเจ๊ะบิลัง) ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	2.500	- ปรับปรุงติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - ก่อสร้างจุดจอดรถ	Checklist	กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
RST-4	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวงชนบท สด.4040 และก่อสร้างถนนใหม่ (สายตันหยงโป) ช่วง ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล - ตำบลตันหยงโป อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	12.040	- ปรับปรุงถนนเดิม - ก่อสร้างถนนใหม่ - ก่อสร้างจุดจอดรถ - ก่อสร้างจุดชมวิว	IEE	ก่อสร้างถนนใหม่ไม่ผ่านพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำ รายงาน EIA

บทที่ 8

การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก
เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

บทที่ 8 การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

8.1 หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2564 รายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศจะลดน้อยลงจากปี พ.ศ. 2562 ถึง ร้อยละ 91 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งจากเดิมในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึงร้อยละ 19.21 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดรองจากกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 23 ของรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศ และจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีรูปแบบพฤติกรรมการท่องเที่ยวเปลี่ยนไป โดยนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยการขับรถ (Road Trip) มากขึ้นจากเดิม ร้อยละ 69.7 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นร้อยละ 85.9 ในปี พ.ศ. 2564

ยุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นการสร้างควมหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายให้ สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว โดยแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศ การท่องเที่ยว ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นต้น

ดังนั้น การส่งเสริมให้การท่องเที่ยวขยายตัวประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทาง ในเชิงการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ ซึ่งจะต้องเป็นโครงข่ายที่แยกออกจากการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกในพื้นที่ภายใต้เลียบชายฝั่งทะเลอันดามันจึงเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนา เชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถ พัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

ทั้งนี้ จากการประชุมร่วมกันระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน และผู้บริหาร ท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการ นอกสถานที่ ครั้งที่ 1/2564 ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 ณ จังหวัดกระบี่ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ประสานกับสำนักงานงบประมาณ เพื่อพิจารณาบรรจุเรื่องการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามัน ไว้ในแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่าย ประจำปี พ.ศ. 2566 ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทาง ท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานสำคัญ ประการหนึ่ง ได้แก่ การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศในมิติของการขนส่งคมนาคม และการท่องเที่ยว และเพื่อขับเคลื่อนแผนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินการตามนโยบายของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

8.2 แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580)

การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) จะต้องสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามกรอบนโยบายและแผนพัฒนาประเทศระดับต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) (แผนระดับ 1) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) (แผนระดับ 2) ด้วยเหตุนี้ แผนปฏิบัติการฉบับนี้ จึงกำหนดช่วงเวลาของแผนเป็นระยะเวลา 12 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2569 ถึง พ.ศ. 2580 เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาของแผนแม่บทสำคัญของประเทศดังกล่าวข้างต้น โดยโครงการที่ดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการฉบับนี้ จะเริ่มดำเนินการก่อนปี พ.ศ. 2580 ทุกโครงการ โดยบางโครงการอาจมีการดำเนินการผูกพันเกินปี พ.ศ. 2580 และไปแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2584 แต่จุดเริ่มต้นของโครงการดังกล่าว ยังอยู่ในกรอบเวลาของแผนแม่บทหลักของประเทศตามที่กล่าวข้างต้น ด้วยเหตุนี้ เพื่อให้แผนปฏิบัติการที่จัดทำนี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์เชิงนโยบายเพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) เป็นการนำผลลัพธ์ของโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล มาประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผน โดยประกอบด้วยแผนปฏิบัติการ 2 ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่ 1 แผนงานโครงการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และส่วนที่ 2 แผนงานโครงการด้านการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

โครงการพัฒนาในกลุ่มแผนงานด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 1) โครงการก่อสร้างถนนใหม่ ได้แก่ การพัฒนาแนวเส้นทางใหม่เลียบชายฝั่งทะเลเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว การก่อสร้างทางเดินเท้าและทางจักรยาน ก่อสร้างสะพานข้ามทะเล ก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เป็นต้น 2) โครงการปรับปรุงถนนเดิม ได้แก่ การขยายช่องจราจร การขยายไหล่ทาง ปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร การปรับปรุงพื้นทาง เป็นต้น และ 3) การปรับปรุงและก่อสร้างจุดชมวิว จุดจอดรถ และจุดที่เป็นแลนด์มาร์กของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่ สำหรับโครงการพัฒนาในกลุ่มแผนงานด้านการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) การพัฒนาเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงถนนโครงการและสถานที่ท่องเที่ยว

โดยรอบแนวเส้นทาง (Accessibility) และเพิ่มเพิ่มความสามารถในการเชื่อมโยง / เชื่อมต่อการเดินทาง และสถานที่ต่าง ๆ โดยรอบแนวเส้นทาง (Connectivity) และ 2) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวและการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนโดยรอบแนวเส้นทาง และเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้ถนนโครงการ และแวะตามจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยรอบแนวเส้นทาง

8.2.1 วิสัยทัศน์

เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน พัฒนาเชิงพื้นที่ ยกระดับความสามารถในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวไทย

8.2.2 พันธกิจ

ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางถนนของนักท่องเที่ยวภายในประเทศ ยกระดับการท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและเศรษฐกิจชุมชน โดยใช้กลุ่มจังหวัดอันดามันเป็นจุดหมายหลักของการพัฒนา

8.2.3 วัตถุประสงค์

การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) มีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

8.2.3.1 เพื่อปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยง รวมถึงพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

8.2.3.2 เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความเชื่อมโยงกัน โดยทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันได้อย่างสะดวกและครอบคลุม

8.2.3.3 เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการในการบริหารจัดการระบบนิเวศการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ให้สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรอบให้เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ทัวถึง และยังยืนต่อไป

8.2.4 เป้าหมาย

เป้าหมายหลักเพื่อให้เกิดโครงการพัฒนาด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงโครงการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดอันดามัน ซึ่งเป็นการยกระดับการท่องเที่ยวทางถนนเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดอันดามัน ให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ในด้านเศรษฐกิจของสถานที่ท่องเที่ยวและชุมชนโดยรอบแนวเส้นทาง อันเป็นผลมาจากโครงการพัฒนาด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และโครงการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว โดยได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในภาพรวมที่สอดคล้องกับโครงการ ที่อ้างอิงจากแผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว แผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ดังนี้

เป้าหมาย

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น ตัวชี้วัด

อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบก
และทางทะเล (อันดับโลกภายในปี 2570 / 2575 / 2580)

- ไม่เกิน อันดับที่ 45 ในปี พ.ศ. 2566 - 2570
- ไม่เกิน อันดับที่ 40 ในปี พ.ศ. 2571 - 2575
- ไม่เกิน อันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2576 - 2580

8.2.5 แนวทางการพัฒนาและตัวชี้วัด

8.2.5.1 แนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) ประกอบด้วย
แนวทางการพัฒนา 2 แนวทาง ได้แก่

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน

ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1.1 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาถนนใหม่ ปรับปรุงถนนเดิม รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ผลักดันการพัฒนาแนวเส้นทางใหม่ และเส้นทางแยก (Spur Line) รวมถึงปรับปรุงถนนเดิมที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวโดยรอบถนนโครงการด้วยการท่องเที่ยวทางถนนในกลุ่มจังหวัดอันดามัน ส่งเสริมการออกแบบก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนนเดิมให้มีทางเดินเท้าและทางจักรยานในช่วงที่ผ่านสถานที่ท่องเที่ยว ส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการในกลุ่มจังหวัดอันดามัน

กลยุทธ์ที่ 1.2 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ของสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการส่งเสริมการก่อสร้าง / ปรับปรุงภูมิทัศน์ จุดชมวิว จุดจอดรถ และ Landmark ของจุดท่องเที่ยวสำคัญ ส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์สถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการในกลุ่มจังหวัดอันดามัน

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว

ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 2.1 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน ผลักดันการพัฒนาเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มความสามารถในการเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างสถานีระบบขนส่งหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ สถานีรถโดยสาร และท่าเรือ เป็นต้น และถนนโครงการ รวมถึงสถานที่

ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการในกลุ่มจังหวัดอันดามัน และส่งเสริมการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการเชื่อมโยงกับถนนโครงการซึ่งมีอยู่เดิมในพื้นที่เพื่อยกระดับการให้บริการ

กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยว Unseen พัฒนา Package การท่องเที่ยวเฉพาะด้าน เพื่อขยายกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ ส่งเสริมการออกแบบกิจกรรมรายปีสำหรับกลุ่มเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติ เชิงสุขภาพ เชิงนันทนาการและกีฬา ฯลฯ เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวไปตามจุดท่องเที่ยวที่หลากหลายยิ่งขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเพิ่มมูลค่าทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ พัฒนาและส่งเสริมกิจกรรมรวมถึงการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวเชิงโภชนาการ สุขภาพ กีฬาและนันทนาการ ประวัติศาสตร์ และเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม พร้อมทำการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ

8.2.5.2 ตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) ได้กำหนดตัวชี้วัดที่ตรวจสอบได้ในเชิงปริมาณอย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับผลลัพธ์ที่คาดว่าจะตามมาจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และแผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว โดยเป็นตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ดังแสดงในตารางที่ 8.2 - 1 โดยได้สรุปงบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในตารางที่ 8.2 - 2

จากตารางที่ 8.2 - 1 ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ตามแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ของแผนปฏิบัติการ ประกอบด้วย

1) **ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน** ประกอบด้วย

1.1) **ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามกลยุทธ์ที่ 1.1** ประกอบด้วย

1.1.1) **ระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนน** ได้แก่ ระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนนในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน ที่กำหนดไว้ตามแผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมียุทธศาสตร์รวมไม่น้อยกว่า 939.93 กิโลเมตร เมื่อสิ้นปี 2584 โดยค่าเป้าหมายของระยะทางการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นในภาพรวม จะกำหนดตามผลรวมของระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนนที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการของแต่ละจังหวัด โดยค่าเป้าหมายในภาพรวมระหว่างปี พ.ศ. 2571 - 2575 เท่ากับ 79.81 กิโลเมตร ระหว่างปี พ.ศ. 2576 - 2580 เท่ากับ 509.28 กิโลเมตร และระหว่าง พ.ศ. 2581 - 2585 เท่ากับ 350.90 กิโลเมตร ทั้งนี้ ระยะทางรวม 939.93 กิโลเมตร คือ ผลรวมของระยะทางการพัฒนาถนนที่ได้จากผลการศึกษาของโครงการ

1.1.2) จำนวนการปรับปรุง / ก่อสร้างจุดชมวิวและจุดจอดรถ ได้แก่ จำนวนการปรับปรุง / ก่อสร้างจุดชมวิวและจุดจอดรถในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามันที่กำหนดไว้ตามแผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมียานรวมไม่น้อยกว่า 94 แห่ง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2584 โดยค่าเป้าหมายของจำนวนจุดชมวิวและจุดจอดรถที่เพิ่มขึ้นในภาพรวม จะกำหนดตามผลรวมของจำนวนจุดชมวิวและจุดจอดรถที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการของแต่ละจังหวัด โดยค่าเป้าหมายในภาพรวมระหว่างปี พ.ศ. 2571 - 2575 เท่ากับ 10 แห่ง ระหว่างปี พ.ศ. 2576 - 2580 เท่ากับ 58 แห่ง และระหว่าง พ.ศ. 2581 - 2585 เท่ากับ 26 แห่ง ทั้งนี้ จำนวนจุดชมวิวและจุดจอดรถ 94 แห่ง คือ ผลรวมของจำนวนจุดชมวิวและจุดจอดรถที่ได้จากผลการศึกษาของโครงการ

1.2) ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามกลยุทธ์ที่ 1.2 ได้แก่ จำนวนการปรับปรุง / ก่อสร้างจุดชมวิวที่เป็นแลนด์มาร์กในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามันที่กำหนดไว้ตามแผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมียานรวมไม่น้อยกว่า 7 แห่ง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2573 โดยค่าเป้าหมายของจำนวนที่เพิ่มขึ้นในภาพรวม จะกำหนดตามผลรวมของจำนวนที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการของแต่ละจังหวัด โดยค่าเป้าหมายในภาพรวมระหว่างปี พ.ศ. 2571 - 2575 จะมีจำนวนเท่ากับ 7 แห่ง

2) ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

2.1) ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามกลยุทธ์ที่ 2.1 ได้แก่ จำนวนการพัฒนาเส้นทางเดินรถในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามันที่กำหนดไว้ตามแผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมียานรวมไม่น้อยกว่า 32 เส้นทาง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2573 โดยค่าเป้าหมายของเส้นทางเดินรถที่เพิ่มขึ้นในภาพรวม จะกำหนดตามผลรวมของเส้นทางเดินรถที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการของแต่ละจังหวัด โดยค่าเป้าหมายในภาพรวมระหว่างปี พ.ศ. 2569 - 2570 เท่ากับ 13 เส้นทาง และระหว่างปี พ.ศ. 2571 - 2575 เท่ากับ 19 เส้นทาง

2.2) ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการตามกลยุทธ์ที่ 2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน ไม่น้อยกว่า 110 ล้านคน ในปี 2585 โดยค่าเป้าหมายการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละปี เป็นผลการวิเคราะห์ที่อ้างอิงจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน ตลอดปี พ.ศ. 2566 และ 2567 (เท่ากับ 1,885,279 คน และ 2,430,849 คน ตามลำดับ, ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, สืบค้นเมื่อ 18 พ.ค. 2568) เป็นปีฐานที่ใช้กำหนดอัตราการเติบโตตามปกติ (ร้อยละ 28.94 ต่อปี) ของจำนวนนักท่องเที่ยวรวมระหว่างปี พ.ศ. 2568 - 2575 ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการตามกลยุทธ์ที่ 1.1 จะ เป็นช่วงที่ถนนโครงการเริ่มก่อสร้างในบางส่วน (ร้อยละ 16.12 ของระยะทางทั้งหมด) จากนั้น ระหว่างปี พ.ศ. 2576 - 2580 ซึ่งเป็นช่วงที่ถนนโครงการมีระยะทางของการพัฒนาถนนเพิ่มขึ้นอย่างมาก (ร้อยละ 51.29 ของระยะทางทั้งหมด) ในช่วงนี้ เมื่อพิจารณาจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรในกรณีที่มีโครงการจึงมีสมมติฐานว่าอัตราการเติบโตโดยรวมเฉลี่ยของจำนวนนักท่องเที่ยว น่าจะเพิ่มขึ้นจากอัตราปกติร้อยละ 10 ต่อปี จึงทำให้อัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างปี พ.ศ. 2576 - 2580 เท่ากับร้อยละ 39 ต่อปี และในช่วงสุดท้าย ระหว่างปี พ.ศ. 2581 - 2585 ซึ่งเป็นช่วงที่ถนนโครงการใกล้แล้วเสร็จ โดยในช่วงนี้ถนนโครงการมีระยะทางของการพัฒนาถนนร้อยละ 32.60 ของระยะทางทั้งหมด ประกอบกับการพิจารณาความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจและภัยคุกคามด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็น โรคระบาด ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การแข่งขันด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน และสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศ ฯลฯ ในช่วงนี้ จึงได้ปรับลดอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวให้อยู่ในระดับคงที่ โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้น

ของจำนวนนักท่องเที่ยวไม่เกินร้อยละ 5.00 ต่อปี จากที่กล่าวข้างต้น ค่าเป้าหมายของจำนวนนักท่องเที่ยวในช่วงแผนระยะกลาง (พ.ศ. 2576 - 2580) และช่วงแผนระยะยาว (พ.ศ. 2581 - 2585) ดังแสดงในตารางที่ 8.2 - 1

ตารางที่ 8.2 - 1 ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ

ตัวชี้วัด	คำอธิบาย	ค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. 2569 - 2570		ค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. 2571 - 2575					ค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. 2576 - 2580					ค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. 2581 - 2585					รวม	หน่วย
		2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585		
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน																				
กลยุทธ์ที่ 1.1 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาถนนใหม่ ปรับปรุงถนนเดิม รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง																				
1.1.1 ระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนน																				
ระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนนในภาพรวม ของกลุ่มจังหวัดอันดามัน	ระยะทางการพัฒนา / ปรับปรุงถนนที่กำหนดไว้ ตามแผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัด อันดามัน จะต้องมียะยะทางรวมไม่น้อยกว่า 939.93 กิโลเมตร เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2584	0.00	79.81					509.28					350.90					939.99	กิโลเมตร	
1.1.2 จำนวนการปรับปรุง / ก่อสร้างจุดชมวิวและจุดจอดรถ																				
จำนวนการปรับปรุง / ก่อสร้างจุดชมวิวและจุด จอดรถในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน	จำนวนจุดชมวิวและจุดจอดรถที่กำหนดไว้ตาม แผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมีจำนวนรวมไม่น้อยกว่า 94 แห่ง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2584	0	10					58					26					94	แห่ง	
กลยุทธ์ที่ 1.2 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ของสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการ																				
จำนวนการปรับปรุง/ก่อสร้างจุดชมวิวที่เป็น แลนด์มาร์กในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน	จำนวนจุดชมวิวที่เป็นแลนด์มาร์กที่กำหนดไว้ตาม แผนปฏิบัติการในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดา มัน จะต้องมีจำนวนรวมไม่น้อยกว่า 7 แห่ง เมื่อสิ้น ปี พ.ศ. 2573	0	7					0					0					7	แห่ง	
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว																				
กลยุทธ์ที่ 2.1 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน																				
จำนวนการพัฒนาเส้นทางเดินรถในภาพรวมของ กลุ่มจังหวัดอันดามัน	จำนวนเส้นทางเดินรถที่กำหนดไว้ตามแผนปฏิบัติ การในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอันดามัน จะต้องมี เส้นทางเดินรถรวมไม่น้อยกว่า 32 เส้นทาง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2573	13	19					0					0					32	เส้นทาง	
กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน																				
จำนวนนักท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มจังหวัด อันดามัน	จำนวนนักท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดอัน ดามัน ไม่น้อยกว่า 110 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2585								24	32	43	58	77	90	95	100	105	110	-	ล้านคน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
รวมงบประมาณแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2		535.49	17,672.14	52,182.18	32,150.28	102,540.08
แนวทางพัฒนาที่ 1 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		535.49	17,601.14	52,085.18	32,069.28	102,291.08
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน						
กลยุทธ์ที่ 1.1 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาถนนใหม่ ปรับปรุงถนนเดิม รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง						
แนวทางพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.1 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		155.90	16,322.04	52,085.18	32,069.28	100,632.39
ระนอง	กรมทางหลวง	26.97	642.73	157.10	-	826.81
	กรมทางหลวงชนบท	27.70	1,358.75	1,540.47	-	2,926.91
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระนอง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง	-	621.48	289.57	-	911.05
	รวม (ล้านบาท)	54.67	2,622.96	1,987.14	-	4,664.77
พังงา	กรมทางหลวง	8.77	345.85	409.82	137.63	902.08
	กรมทางหลวงชนบท	16.42	2,732.95	7,669.53	7,618.47	18,037.36
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพังงา	-	-	269.67	207.64	477.31
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา	9.84	1,603.83	3,834.78	-	5,448.45
	รวม (ล้านบาท)	35.04	4,682.63	12,183.79	7,963.74	24,865.20
ภูเก็ต	กรมทางหลวง	3.94	784.45	427.49	-	1,215.89
	กรมทางหลวงชนบท	18.69	956.82	415.97	-	1,391.48
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต	8.59	1,042.88	751.55	-	1,803.01
	รวม (ล้านบาท)	31.22	2,784.15	1,595.01	-	4,410.38

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
กระบี่	กรมทางหลวง	-	-	614.25	2,166.45	2,780.70
	กรมทางหลวงชนบท	-	340.19	2,927.85	19,939.96	23,208.00
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่	-	-	37.17	212.22	249.39
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่	2.11	591.91	1,438.05	1,786.90	3,818.97
	รวม (ล้านบาท)	2.11	932.09	5,017.33	24,105.54	30,057.07
ตรัง	กรมทางหลวง	-	135.99	4,026.29	-	4,162.28
	กรมทางหลวงชนบท	-	871.95	17,133.81	-	18,005.76
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง	7.21	243.49	-	-	250.70
	รวม (ล้านบาท)	7.21	1,251.43	21,160.09	-	22,418.74
สตูล	กรมทางหลวง	25.65	1,169.56	3,886.74	-	5,081.94
	กรมทางหลวงชนบท	-	2,879.21	6,255.08	-	9,134.29
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	25.65	4,048.77	10,141.82	-	14,216.24

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
กลยุทธ์ที่ 1.2 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ของสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการ						
แนวทางพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.2 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		379.59	1,279.10	-	-	1,658.69
ระนอง	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	-	-	-	-	-
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระนอง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง	47.89	161.12	-	-	209.01
	รวม (ล้านบาท)	47.89	161.12	-	-	209.01
พังงา	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	-	-	-	-	-
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพังงา	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา	19.99	67.11	-	-	87.10
	รวม (ล้านบาท)	19.99	67.11	-	-	87.10
ภูเก็ต	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	77.39	261.02	-	-	338.42
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต	52.43	176.46	-	-	228.89
	รวม (ล้านบาท)	129.82	437.48	-	-	567.31

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
กระบี่	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	-	-	-	-	-
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่	31.34	105.29	-	-	136.63
	รวม (ล้านบาท)	31.34	105.29	-	-	136.63
ตรัง	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	-	-	-	-	-
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง	48.38	162.76	-	-	211.14
	รวม (ล้านบาท)	48.38	162.76	-	-	211.14
สตูล	กรมทางหลวง	-	-	-	-	-
	กรมทางหลวงชนบท	-	-	-	-	-
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล	102.17	345.34	-	-	447.51
	รวม (ล้านบาท)	102.17	345.34	-	-	447.51

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
แนวทางพัฒนาที่ 2 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		-	71.00	97.00	81.00	249.00
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว						
กลยุทธ์ที่ 2.1 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน						
แนวทางพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2.1 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		-	-	-	-	-
ระนอง	สำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-
พังงา	สำนักงานขนส่งจังหวัดพังงา	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-
ภูเก็ต	สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-
กระบี่	สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-
ตรัง	สำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-
สตูล	สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล	-	-	-	-	-
	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล	-	-	-	-	-
	รวม (ล้านบาท)	-	-	-	-	-

ตารางที่ 8.2 - 2 งบประมาณแผนงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 และหน่วยงานรับผิดชอบของแต่ละจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จังหวัด	หน่วยงาน	งบประมาณตามระยะเวลาดำเนินการ (ล้านบาท)				รวมเป็นเงิน (ล้านบาท)
		ระยะเร่งด่วน 2569 - 2570	ระยะสั้น 2571 - 2575	ระยะกลาง 2576 - 2580	ระยะยาว 2580 - 2585	
กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน						
แนวทางพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2.2 รวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)		-	71.00	97.00	81.00	249.00
ระนอง	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	5.00	31.00	15.00	51.00
	รวม (ล้านบาท)	-	5.00	31.00	15.00	51.00
พังงา	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	12.50	12.50	12.50	37.50
	รวม (ล้านบาท)	-	12.50	12.50	12.50	37.50
ภูเก็ต	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	15.50	15.50	15.50	46.50
	รวม (ล้านบาท)	-	15.50	15.50	15.50	46.50
กระบี่	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	6.00	6.00	6.00	18.00
	รวม (ล้านบาท)	-	6.00	6.00	6.00	18.00
ตรัง	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	24.50	24.50	24.50	73.50
	รวม (ล้านบาท)	-	24.50	24.50	24.50	73.50
สตูล	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	-	7.50	7.50	7.50	22.50
	รวม (ล้านบาท)	-	7.50	7.50	7.50	22.50

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

จากผลการศึกษาโครงการฯ กล่าวโดยสรุปได้ว่า แผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 และ 2 มีจำนวนโครงการรวมทั้งสิ้น 89 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 102,540.08 ล้านบาท โดยสามารถสรุปรายละเอียดของแผนปฏิบัติการตามแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ ได้ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน มีจำนวนโครงการรวมทั้งสิ้น 40 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 102,291.08 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ 1.1 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาถนนใหม่ ปรับปรุงถนนเดิม รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง มีจำนวนโครงการรวม 33 โครงการ งบประมาณรวม 100,632.39 ล้านบาท

- กลยุทธ์ที่ 1.2 ผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ของสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่โดยรอบถนนโครงการ มีจำนวนโครงการรวม 7 โครงการ งบประมาณรวม 1,658.69 ล้านบาท

แนวทางการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว มีจำนวนโครงการรวมทั้งสิ้น 49 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 249.00 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ 2.1 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน มีจำนวนโครงการรวม 32 โครงการ งบประมาณรวม - ล้านบาท

- กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลในกลุ่มจังหวัดอันดามัน มีจำนวนโครงการรวม 17 โครงการ งบประมาณรวม 249.00 ล้านบาท

8.3 โครงการสำคัญ (Flagship Projects)

แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) มีแผนงานสำคัญ (Flagship Projects) ที่สามารถดำเนินการได้ทันทีเมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพร้อม เพื่อเป็นการผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการอื่น ๆ ตามมาในระยะต่อไป ดังแสดงในตารางที่ 8.3 - 1

ตารางที่ 8.3 - 1 แผนงาน / โครงการสำคัญ (Flagship Projects)

ลำดับที่	แผนงาน / โครงการสำคัญ (Flagship Projects)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน		
1. จังหวัดระนอง		
RRN-1	โครงการปรับปรุงถนน ทล.4 และ รน.4010 ช่วง ตำบลมะมู อำเภอกระบุรี - ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระนอง	ทช. / ทล.
RRN-5-S1	โครงการปรับปรุงจุดชมวิวเขาฟ้าสี ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดระนอง (ก่อสร้าง Skywalk 360 องศา)	อบจ.ระนอง

ตารางที่ 8.3 - 1 แผนงาน / โครงการสำคัญ (Flagship Projects) (ต่อ)

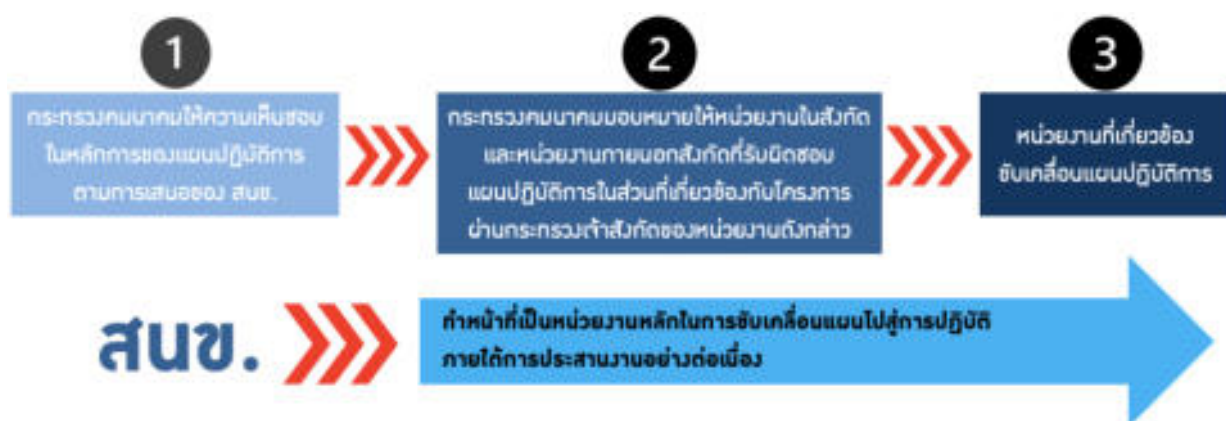
ลำดับที่	แผนงาน / โครงการสำคัญ (Flagship Projects)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2. จังหวัดพังงา		
RPNG-7	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ช่วง อำเภอตะกั่วทุ่ง - อำเภอเมือง - อำเภอทับปุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดพังงา	ทช. / ทล. / อบจ.พังงา
RPNG-4-S1	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถหาดเขาหลัก ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดพังงา	อบจ.พังงา
3. จังหวัดภูเก็ต		
RPK-2	โครงการปรับปรุงถนนกรมทางหลวง และถนนท้องถิ่น ช่วง อำเภอถลาง - อำเภอกะทู้ - อำเภอเมือง (เลียบชายฝั่งตะวันตก) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดภูเก็ต	อบจ.ภูเก็ต / ทล.
RPK-1-S1	โครงการก่อสร้างจุดชมวิวทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ตำบลเชิงทะเล อำเภอถลาง ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดภูเก็ต (ก่อสร้าง Skywalk 360 องศา)	ทช.
RPK-1-S2	โครงการก่อสร้างจุดชมวิวสนามกีฬาภูเก็ต ตำบลราไวย์ อำเภอเมือง ให้เป็น Landmark ของจังหวัดภูเก็ต (ก่อสร้าง Skywalk 360 องศา)	อบจ.ภูเก็ต
4. จังหวัดกระบี่		
RKB-3	โครงการปรับปรุงถนน อบตำบลเขาคราม (สายวัดหนองจิก) ตำบลเขาคราม อำเภอเมืองกระบี่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดกระบี่	อบจ.กระบี่
RKB-6-S1	โครงการก่อสร้างจุดชมวิวแหลมโตนด ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดกระบี่	อบจ.กระบี่
5. จังหวัดตรัง		
RTNG-2	โครงการปรับปรุงถนนชุมชน (สายแหลมไทร) ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอสิเกา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดตรัง	อบจ.ตรัง
RTNG-1.1-S1	โครงการก่อสร้างจุดชมวิวหาดหยงหล้า ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดตรัง	อบจ.ตรัง
6. จังหวัดสตูล		
RST-3	โครงการปรับปรุงถนน ทล.4051 (สายชุมชนเจ๊ะบิลัง) ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมืองสตูล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล	ทล.
RST-4-S1	โครงการก่อสร้างจุดชมวิวแหลมตันหยงโป ตำบลตันหยงโป อำเภอเมืองสตูล ให้เป็นแลนด์มาร์กของจังหวัดสตูล	อบจ.สตูล

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.4 กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580)

8.4.1 กลไกการขับเคลื่อนแผนงานด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสนับสนุนการเดินทาง

การขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) จะเริ่มขึ้นเมื่อกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ตามที่ สนข. เสนอ จากนั้นกระทรวงคมนาคมจะมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด และหน่วยงานภายนอกสังกัดที่รับผิดชอบแผนปฏิบัติการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ฯ ผ่านกระทรวงเจ้าสังกัดหน่วยงานดังกล่าว โดย สนข. จะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้การประสานงานอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในรูปที่ 8.4 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8.4 - 1 กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสนับสนุนการเดินทาง

8.4.2 กลไกการขับเคลื่อนโครงการด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์กลไกและกระบวนการเชิงนโยบายที่ส่งเสริมการพัฒนาเครือข่ายท่องเที่ยว ถนนเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันในระดับชาติและระดับจังหวัด โดยยึดโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 นโยบายการท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและแนวทาง Green Tourism และ Smart Tourism โดยเน้นการสร้างกรอบนโยบายที่เชื่อมโยงทุกภาคส่วน การกำหนดบทบาท ความรับผิดชอบชัดเจน ตลอดจนการใช้เครื่องมือทางการจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขับเคลื่อนโครงการ พร้อมข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อลดความเสี่ยงและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน อย่างยั่งยืนและส่งเสริมพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ที่ประชาสัมพันธ์ ถนน เส้นทางเลียบชายฝั่งของพื้นที่โครงการให้เป็นที่ยอมรับ สามารถพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และสามารถ สร้างมูลค่าและคุณค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว และให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่ตามแนวคิด

Area-Based Development เพื่อกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและยกระดับศักยภาพการแข่งขัน เขตฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย 6 จังหวัดประกอบไปด้วย จังหวัดระนอง, พังงา, ภูเก็ต, กระบี่, ตรัง และสตูล ที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติและเอกลักษณ์ และอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่โดดเด่น การกำหนดกลไกและกระบวนการเชิงนโยบายที่ชัดเจนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างระบบนิเวศการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

การวิเคราะห์กลไกและกระบวนการเชิงนโยบายในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติในครั้งนี้เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันและกำหนดทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการประสานงานและการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งอันดามันและเพื่อใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการทำงานในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งอันดามันต่อไป โดยมีขั้นตอนและขั้นตอนดังนี้

8.4.2.1 แนวคิดเชิงนโยบาย (Policy Framework)

ศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายของรัฐบาล แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ประเด็นการท่องเที่ยว แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาภาค แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด และแผนแม่บทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องศึกษา วิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกประเทศ รวมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

การจัดทำกรอบนโยบายสำหรับบนเลียบชายฝั่งอันดามันสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การกระจายรายได้ และการสร้างระบบนิเวศทางเศรษฐกิจบนฐานความหลากหลายทางชีวภาพ (BCG) ประกอบกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 นโยบายการท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกระทรวงการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน โดยให้ความสำคัญกับตลาดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงและการพัฒนาเมืองรอง โดยสอดคล้องกับแนวทาง Green Tourism ที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และ Smart Tourism ที่ใช้ข้อมูลขับเคลื่อนการวางแผนและประเมินผล

8.4.2.2 กลไกขับเคลื่อนระดับนโยบาย

1) ระดับชาติ ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (กทท.) ทำหน้าที่จัดทำแนวทางหลักและมาตรการสนับสนุน ขับเคลื่อนร่วมกับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และควรมีการเชื่อมโยงกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อจัดสรรงบประมาณบูรณาการและกำกับติดตามผล นอกจากนี้ ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน เพื่อบูรณาการแผนระดับพื้นที่ระหว่างจังหวัดและจัดลำดับโครงการตามศักยภาพ

2) ระดับจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะประธานคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัด รับผิดชอบการบูรณาการภารกิจระหว่างองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระดับตำบล เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวส่วนภาคเอกชน เช่น สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรม และร้านอาหาร มีบทบาทร่วมวางแผนและลงมือปฏิบัติจริง ขณะเดียวกันการจัดตั้ง Cluster การท่องเที่ยวอันดามันเป็นกลไกเชื่อมโยงภาครัฐ ภาคเอกชน กรออำเภอ จังหวัด และกลุ่มจังหวัด

ผ่าน กรม.สัญจร ชุมชน และสถาบันอุดมศึกษาในออกแบบกิจกรรมและทำแผนปฏิบัติการและโครงการด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน

8.4.2.3 กระบวนการขับเคลื่อน (Process)

การดำเนินงานยึดหลัก PDCA เริ่มจากการวางแผนแม่บท (Plan) ระบุโครงการย่อย หน่วยงานรับผิดชอบ และตัวชี้วัดเชิงปริมาณและคุณภาพ (KPI) จากนั้นดำเนินงาน (Do) ตามกรอบแผน โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและ Data-Driven Tourism ในการติดตามผลและวิเคราะห์ข้อมูลนักท่องเที่ยวแบบเรียลไทม์ (Check) เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแผน (Act) อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อปัจจัยภายนอกได้อย่างรวดเร็ว

8.4.2.4 เครื่องมือสนับสนุนการดำเนินงาน

- 1) งบประมาณบูรณาการ ช่วยลดการซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพใช้จ่าย
- 2) การจับคู่ความร่วมมือระหว่างจังหวัด (Provincial Matching) เพื่อพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงหลายจังหวัด

8.4.2.5 ความเสี่ยงและแนวทางแก้ไข

- 1) ควรระมัดระวังการทำแผนการจัดทำโครงการที่ซ้ำซ้อนของหน่วยงาน ควรมีกำหนดโครงสร้างการทำงานและ MOU ข้ามหน่วยงานอย่างชัดเจนเพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกัน
- 2) แก้ไขปัญหาการได้รับงบประมาณไม่ต่อเนื่องควรมีการวางแผนการเขียนของบประมาณล่วงหน้าและจัดตั้งกองทุนพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันระยะยาว
- 3) การลดปัญหาการมีส่วนร่วมของชุมชนควมร จัดเวทีรับฟังความคิดเห็น และส่งเสริมชุมชนเป็นได้เข้ามามีส่วนร่วมในการทำแผนปฏิบัติการและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยว

8.4.2.6 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

- 1) จัดตั้งเขตพัฒนาการท่องเที่ยวพิเศษฝั่งอันดามัน (Andaman Special Tourism Zone) เพื่อสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและการลงทุน
- 2) จัดตั้งกองทุนสนับสนุนเส้นทางท่องเที่ยวอันดามัน เพื่อเชื่อมโยงสินค้าและบริการทุกจังหวัด

8.4.2.7 บทสรุป

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จำเป็นต้องอยู่ภายใต้กรอบนโยบายที่ชัดเจน พร้อมกลไกการบริหารจัดการที่บูรณาการทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่น ใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีที่เหมาะสม รวมถึงการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ เพื่อมุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ยกกระดับศักยภาพของพื้นที่อันดามันให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยว และกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นอย่างแท้จริง “กลไกที่ชัดเจนจะสามารถขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการได้จริงและสามารถสร้างรายได้ได้อย่างยั่งยืน”

8.5 การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการ

เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ แผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) จึงกำหนดกระบวนการติดตามและประเมินผล ดังนี้

- 1) การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดตามตัวชี้วัด โดยกำหนดกรอบระยะเวลาประจำปีงบประมาณ (12 เดือน) โดยรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่รับผิดชอบตามภารกิจในส่วนที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการ
- 2) วิเคราะห์ข้อมูลผลการดำเนินงานกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อประเมินความก้าวหน้าของโครงการ / แผนงาน / กิจกรรม อีกทั้งวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อเป้าหมาย ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก ระบุอุปสรรคและข้อจำกัด เพื่อหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุง
- 3) ประเมินผลประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดและการนำแผนปฏิบัติการไปดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4) ปรับปรุงแผนปฏิบัติการตามข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินและปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงในอนาคต

8.6 ข้อเสนอแนะ

จากการจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) เมื่อประเมินเนื้อหาและรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ สามารถสรุปข้อเสนอแนะสำคัญได้ ดังต่อไปนี้

8.6.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเป็นกรอบในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการพัฒนาทางคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) มีดังต่อไปนี้

8.6.1.1 ด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสนับสนุนการเดินทาง

- 1) กระทรวงคมนาคมควรบรรจุแผนปฏิบัติการการพัฒนาทางคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) เป็นวาระเร่งด่วน เพื่อให้ทันกับสถานการณ์แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ โดยใช้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และโครงการด้านการท่องเที่ยว เป็นปัจจัยในการกระจายงบประมาณและรายได้ไปสู่กลุ่มจังหวัดอันดามัน
- 2) สนข. ควรผลักดันแผนปฏิบัติการฯ และเร่งรัดการดำเนินการ เพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ ผ่านกระบวนการไปสู่ขั้นตอนการดำเนินงานตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้
- 3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการในพื้นที่ อาทิ จังหวัด กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นต้น ควรเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ ในการนำแผน

ไปสู่ขั้นตอนการปฏิบัติอย่างทันทั่วทั้งที่ตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อลดปัญหาการติดขัดและล่าช้าในขั้นตอนดำเนินการ

4) คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร. จังหวัด) ควรมีบทบาทในการผลักดัน ขับเคลื่อน ให้คำปรึกษา รวมถึงการกำกับ ติดตามการดำเนินการแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความก้าวหน้าเป็นไปตามเป้าหมายและกรอบเวลาที่กำหนดไว้

8.6.1.2 ด้านการท่องเที่ยว

1) ควรผลักดันให้คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเข้ามามีส่วนผลักดันการการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งอันดามันเพื่อเป็นการสร้างรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจทางการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งอันดามัน

2) ควรมีนโยบายในการกำหนดบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนการดำเนินงานในแต่ละยุทธศาสตร์ จึงถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการส่งเสริมแผนปฏิบัติการพัฒนาในครั้งนี้ ประกอบด้วย

2.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการลงทุนในเขตพื้นที่การท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามันอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วยหน่วยรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการลงทุนในเขตพื้นที่การท่องเที่ยวฝั่งอันดามันอย่างยั่งยืน ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย กรมการท่องเที่ยว องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) สำนักงานเกษตรจังหวัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานสาธารณสุข สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ สถาบันการศึกษา อุตสาหกรรมจังหวัด กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กรมการประกันภัย สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจท่องเที่ยว กรมการขนส่งทางรางรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักเจ้าท่าจังหวัด เจ้าของพื้นที่ท่องเที่ยว หอการค้าจังหวัดสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด เป็นต้น

2.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งท่องเที่ยวระบบบริการ และ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน

ประกอบด้วยหน่วยรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งท่องเที่ยว ระบบบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน ทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น กรมทางหลวง แขวงทางจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค การท่าอากาศยาน และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาชุมชนและส่งเสริมภาพลักษณ์และอัตลักษณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วยหน่วยรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนและส่งเสริมภาพลักษณ์และ อัตลักษณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัด สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) องค์กร / วิสาหกิจชุมชน

2.4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน

ประกอบด้วยหน่วยรับผิดชอบเกี่ยวกับการส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ด้านท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัด สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กรมการท่องเที่ยว สำนักงานประชาสัมพันธ์ จังหวัด องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน)

2.5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง

ประกอบด้วยหน่วยงานรับผิดชอบเกี่ยวข้องพัฒนากลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง เช่น สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัด สำนักงานเกษตรจังหวัด สำนักงานพัฒนาชุมชน องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด กรมการท่องเที่ยว

8.6.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2569 - 2580) มีดังต่อไปนี้

8.6.2.1 ด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสนับสนุนการเดินทาง

1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการในพื้นที่ อาทิ จังหวัด กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นต้น ควรเร่งประชาสัมพันธ์ ให้กับประชาชน ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการ เพื่อสร้างเสริมความรู้ ความเข้าใจ ให้กับประชาชนในพื้นที่ เพื่อสร้างแนวร่วมในการพัฒนาโครงการในขั้นตอนของการก่อสร้างต่อไป

2) ควรผลักดันการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการผ่านคณะกรรมการร่วมภาครัฐ และเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.เอ) และคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร. จังหวัด) ซึ่งเป็นกลไกระดับจังหวัด ควบคู่กับการผลักดันการดำเนินการในระดับนโยบายของประเทศ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการอย่างเป็นรูปธรรม และมีผลในทางปฏิบัติในเร็ววัน

3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาประเด็นหรือปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน และอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดปัญหาในขั้นตอนนำไปปฏิบัติในพื้นที่ และเร่งดำเนินการแก้ไขล่วงหน้าแต่เนิ่น ๆ เพื่อลดปัญหาการติดขัดและล่าช้าในขั้นตอนดำเนินการ อาทิ การเตรียมความพร้อมของบุคลากรและงบประมาณ ประเด็นพื้นที่อนุรักษ์ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบชุมชนขณะก่อสร้างและภายหลังเปิดให้บริการถนนโครงการ การเวนคืน การต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ เป็นต้น

4) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาประเด็นหรือปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง และโอกาสที่สามารถสร้างประโยชน์ได้ในอนาคตจากการเกิดขึ้นของโครงการ ซึ่งสามารถปรับปรุง พัฒนา หรือดำเนินการได้ในปัจจุบันเพื่อเตรียมความพร้อม และสร้างโอกาสให้กับประชาชนในพื้นที่ อาทิ การปรับปรุง / พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว สินค้า ผลิตภัณฑ์ และบริการในท้องถิ่น การปรับปรุง/พัฒนาโรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร เป็นต้น

5) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐานควรให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการสัญจรและประเด็นเรื่องอุบัติเหตุจราจร ทั้งระหว่างก่อสร้างและภายหลังเปิดให้บริการถนนโครงการ โดยได้นำเสนอข้อเสนอแนะในการประเมินและปรับปรุงถนนด้านความปลอดภัยในการสัญจรในหัวข้อ 8.8.1

6) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา / ปรับปรุงระบบสนับสนุนการเดินทางควรพิจารณาข้อเสนอแนะจากสำนักงานขนส่งจังหวัด และองค์การบริหารส่วนจังหวัดของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดอันดามัน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบเส้นทางให้บริการ และจัดรูปแบบการให้บริการได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยได้นำเสนอข้อเสนอแนะไว้ในหัวข้อ 8.8.2

7) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนไปปฏิบัติ อาทิ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานโยธาและผังเมืองจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นต้น ควรพิจารณาจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่บริการสำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่ให้บริการ และอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยว อาทิ ตำรวจท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง / กรมทางหลวงชนบท เป็นต้น เพื่อให้การพัฒนาถนนโครงการเป็นไปอย่างสมบูรณ์ในทุกมิติของการให้บริการ นอกเหนือจากการพัฒนาด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง

8) หน่วยงานในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัด เทศบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป็นต้น สามารถนำแผนปฏิบัติการไปประยุกต์ใช้เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดทำแผนการบำรุงรักษาและดูแลถนนในช่วงที่ผ่านพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้ถนนโครงการสามารถให้บริการผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต่อไป

8.6.2.2 ด้านการท่องเที่ยว

1) คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควรเข้ามามีส่วนผลักดันการการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งอันดามัน โดยการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการบริหารและขับเคลื่อนเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อประสานนโยบายและบูรณาการการดำเนินงาน

2) การขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วยแนวทางดำเนินการ ดังนี้

2.1) ควรมีการสร้างความรู้ความเข้าใจกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ เข้าร่วมดำเนินการ โดยมีคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นแกนกลางในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่

อย่างไรก็ตามกระบวนการพัฒนาในพื้นที่ไม่มีอำนาจแบบเบ็ดเสร็จในการสั่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการตามแผน ดังนั้น จำเป็นต้องสร้างการตระหนักรู้และความเข้าใจแผนปฏิบัติการ รับฟังความคิดเห็น ความต้องการ ข้อกังวลในการดำเนินงาน ภาพรวมของการดำเนินงานที่เกิดขึ้น ในแต่ละปีงบประมาณ เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าในการดำเนินงาน

2.2) การบูรณาการการดำเนินงานและเชื่อมโยงแผนงานร่วมกันในระดับต่าง ๆ ควรต้องมีการพัฒนากลไก การดำเนินงานทั้งด้านขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ รวมทั้งการวางแผนการบริหารจัดการ และการติดตามผลให้เป็นไปตาม แนวทางที่กำหนดไว้ และควรมีการแต่งตั้งอนุกรรมการและคณะทำงาน เพื่อดำเนินการและพร้อมแก้ไขปัญหา โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานและมีตัวแทนภาคราชการ เอกชน และท้องถิ่นของจังหวัดในกลุ่มอันดามันเข้าร่วม จะสามารถเอื้ออำนวยให้เกิดการบูรณาการในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

2.3) การผลักดันแผนการปฏิบัติการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ให้ได้รับงบประมาณ ควรให้คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นองค์กรกลางในการขับเคลื่อนในการจัดสรรงบประมาณ โดยตั้งขอจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รวมถึงผลักดันแผนงาน / โครงการให้เข้าไปอยู่ในแผนงานพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด / แผนปฏิบัติราชการประจำปีของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

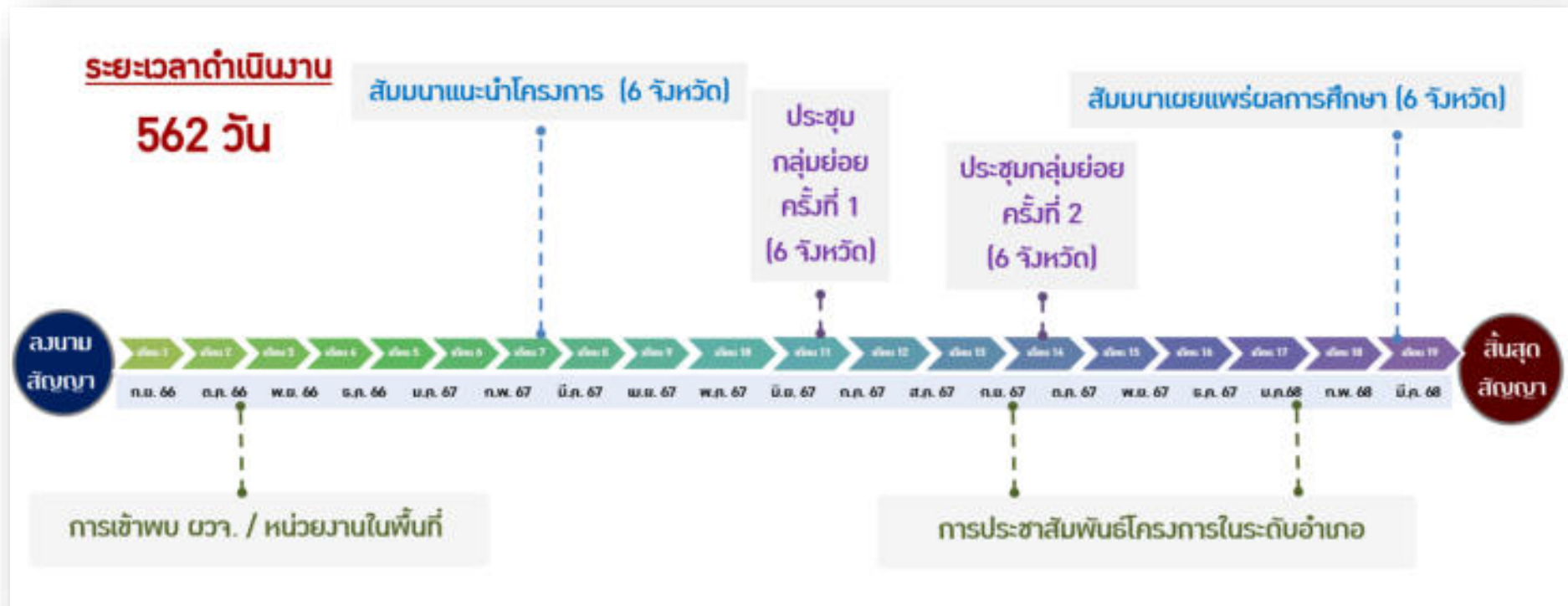
3) รูปแบบและระยะเวลาในการทบทวน ติดตามประเมินผล การประเมิน ติดตามและทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันควรให้คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันเป็นองค์กรกลางในการขับเคลื่อน ทบทวน ติดตามแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยการประเมินผล ติดตามผล รายปี รายระยะ (ปีที่ 1 - 3 , 4 - 5) โดยการประเมินผล ความสำเร็จของการดำเนินงานในแต่ละโครงการ / ประเมินตามเป้าหมายและดัชนีชี้วัดของยุทธศาสตร์วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

บทที่ 9

การประชาสัมพันธ์โครงการ
และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

บทที่ 9 การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วม ของประชาชน

เพื่อให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (Stakeholders) ในพื้นที่ตามแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล จึงกำหนดแนวทางและวิธีการประชาสัมพันธ์โครงการ (Public Relation) และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) โดยกำหนดกิจกรรมต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 9 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 9 - 1 ภาพรวมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

สรุปรายละเอียดของการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน
ดังแสดงในตารางที่ 9 - 1

ตารางที่ 9 - 1 การดำเนินกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วม
ของประชาชน

กิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินการ
1. การลงสำรวจสภาพพื้นที่ จุดอุปสรรค และสถานที่สำคัญ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	
- ครั้งที่ 1	วันที่ 24 - 30 กันยายน 2566
- ครั้งที่ 2	วันที่ 7 - 12 พฤษภาคม 2567
2. การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษา โครงการ	วันที่ 25 - 31 ตุลาคม 2566 และวันที่ 1 - 2 พฤศจิกายน 2566
3. การสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านสภาพทางกายภาพ ของโครงข่ายเส้นทางในพื้นที่ศึกษาโครงการ	วันที่ 13 - 20 พฤศจิกายน 2566
4. การสำรวจปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษาโครงการ	
- ครั้งที่ 1	วันที่ 25 - 26 พฤศจิกายน 2566
- ครั้งที่ 2	วันที่ 9 - 10 ธันวาคม 2566
5. การเข้าพบหน่วยงานและภาคเอกชนในพื้นที่ศึกษา โครงการ	
- จังหวัดระนอง	วันที่ 23 - 24 พฤศจิกายน 2566
- จังหวัดพังงา	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2566 และวันที่ 1 ธันวาคม 2566
- จังหวัดภูเก็ต	วันที่ 27 - 28 พฤศจิกายน 2566
- จังหวัดกระบี่	วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566
- จังหวัดตรัง	วันที่ 12 ธันวาคม 2566
- จังหวัดสตูล	วันที่ 14 - 15 ธันวาคม 2566
6. การประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภายใต้ ฝั่งอันดามัน	
- ครั้งที่ 1/2567	วันที่ 13 ธันวาคม 2566
- ครั้งที่ 4/2567	วันที่ 8 สิงหาคม 2567
- ครั้งที่ 2/2568	วันที่ 17 มกราคม 2568
7. คณะรัฐมนตรีสัญจร ครั้งที่ 1/2567 ณ จังหวัดระนอง	วันที่ 22 - 23 มกราคม 2567

ตารางที่ 9 - 1 การดำเนินกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

กิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินการ
8. การประชุมหารือร่วมกับกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ครั้งที่ 1	วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567
9. การประชุมหารือผู้แทนคณะอนุกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์ด้านทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งและการกัดเซาะชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	วันที่ 5 มีนาคม 2567
10. การสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	วันที่ 13 - 15 มีนาคม 2567 และวันที่ 19 - 20 มีนาคม 2567
11. การสำรวจพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดอันดามัน	วันที่ 23 - 24 มีนาคม และวันที่ 30 - 31 มีนาคม 2567
12. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1	วันที่ 23 - 31 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 1 - 2 สิงหาคม 2567
13. การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 1 (จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล)	วันที่ 23 - 27 กันยายน 2567
14. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2	วันที่ 15 - 18 ตุลาคม 2567 และวันที่ 21 - 25 ตุลาคม 2567
15. การลงพื้นที่หารือหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง	วันที่ 4 - 8 พฤศจิกายน 2567 และวันที่ 11 - 15 พฤศจิกายน 2567
16. การประชุมหารือร่วมกับกรมเจ้าท่า (จท.)	วันที่ 6 ธันวาคม 2567
17. การประชุมหารือร่วมกับกรมการท่องเที่ยว	วันที่ 12 ธันวาคม 2567
18. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดระนอง	วันที่ 18 ธันวาคม 2567
19. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต	วันที่ 20 ธันวาคม 2567
20. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่	วันที่ 20 ธันวาคม 2567
21. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดพังงา	วันที่ 24 ธันวาคม 2567
22. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล	วันที่ 26 ธันวาคม 2567
23. การประชุมหารือร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง	วันที่ 27 ธันวาคม 2567
24. การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล)	วันที่ 13 - 17 มกราคม 2568
25. การประชุมหารือร่วมกับกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ครั้งที่ 2	วันที่ 20 มกราคม 2568
26. การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	วันที่ 5 - 7 มีนาคม 2568 และวันที่ 11 - 14 มีนาคม 2568

9.1 การประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจ

ในการศึกษาได้มีการขอความอนุเคราะห์เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ (กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน) ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต รองผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ รองผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง และรองผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล เพื่อแนะนำประชาสัมพันธ์โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล บรรยากาศการเข้าพบ ดังแสดงในรูปที่ 9.1 - 1



รูปที่ 9.1 - 1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ



การเข้าพบนายราชัน มิน้อย รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
รักษาราชการแทนผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง

นายสมชาย หาญภักดีปฏิมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ รักษาราชการแทนผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่

นายทรงกลด สว่างวงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง รักษาราชการแทนผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง

รูปที่ 9.1 - 1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)



นายชาติรี ณ ถลาง รองผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล

รูปที่ 9.1 - 1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

9.2 ผลการสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ดำเนินการจัดสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน รวมจำนวน 6 เวที / จังหวัด โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 759 คน สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมมนาแนะนำโครงการฯ ดังนี้

เวทีจังหวัด	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
กระบี่	- ในการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของโครงการ ขอให้คำนึงถึงการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิง แนวคิด Zero - based คาร์บอนเครดิต คาร์บอนฟุตพริ้น และการใช้พลังงานทางเลือก - ขอให้ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะช่วงที่มีแนวเส้นทาง / สะพาน ผ่านป่าชายเลน เพราะเป็นสาเหตุให้โครงการล่าช้า - มีความห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ เช่น จำนวนหญ้าทะเลลดลง ปะการังฟอกขาวเพิ่มขึ้น และอุณหภูมิของน้ำทะเลสูงขึ้น - ขอให้ประสานความร่วมมือกับสำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง อุทยานแห่งชาติในพื้นที่ เพื่อจัดการทรัพยากรชายฝั่ง และเปิดโอกาสให้ชุมชนริมชายฝั่งอื่น ๆ ได้รับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจากโครงการด้วย - ขอให้คำนึงถึงสิทธิของเกษตรกรในพื้นที่หากต้องมีการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งขอให้ลดผลกระทบจากการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางการเกษตรในพื้นที่ เช่น การขนย้ายสินค้าทางเกษตรกร
ตรัง	- เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางเลียบชายฝั่งอันดามันในพื้นที่จังหวัดตรังที่แยกจากถนนสายหลัก และออกแบบสะพานข้ามเกาะจากอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมไปยังชายหาดใกล้เคียง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ซึ่งจังหวัดตรังมีแนวชายฝั่งทะเลยาวถึง 100 กิโลเมตร - เสนอให้ปรับปรุงเส้นทางเข้าหมู่บ้านมดตะนอย ซึ่งเป็นชุมชนติดทะเลและเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด - ขอให้ออกแบบแนวเส้นทางที่เหมาะสมกับสถานที่ท่องเที่ยว และต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชน เช่น ถนนเชื่อมชุมชน จุดตัดที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับประชาชน การสูญเสียทรัพยากรชุมชน - เสนอแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มเติม ได้แก่ หาดคลองสน เขาเจ็ดยอด บ่อนหินฟาร์มสเตย์ (บ่อน้ำพุร้อนกลางป่าชายเลน) และถ้ำเจ้าคุณ
สตูล	เสนอให้ออกแบบสะพานข้ามผ่านป่าโกงกางบริเวณถ้ำเล สเตโกดอน ซึ่งเป็นถ้ำที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย

เวทีจังหวัด	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	- ขอให้ออกแบบแนวเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลกับทางบก เช่น พิพิธภัณฑ์อุทยานธรณีสตูล ถ้ำทะเล หินยุบ น้ำตก น้ำพุร้อน ชุมชนกลุ่มน้อย กิจกรรมล่องแก่ง และแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชนจำพวกผ้าบาติก - ขอให้ออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอายุ เช่น ห้องน้ำและห้องอาบน้ำ รวมทั้ง ขอให้นำข้อมูลของจังหวัด มาพิจารณาให้รอบด้าน เพื่อความเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมทางบกและทางน้ำ เช่น โครงการท่าเรือเฟอร์รี่จากสตูลไปยังอินโดนีเซีย สถิติของนักท่องเที่ยวทั้งไทย มาเลเซีย และต่างชาติ - ขอให้เพิ่มเติมแนวเส้นทางโครงการบริเวณตำบลสาคร อำเภอกาบัง จังหวัดสตูล ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีแนวเส้นทางเลียบชายฝั่ง
ระนอง	- เสนอให้เพิ่มเติมแนวเส้นทางจากท่าเรือน้ำลึกไปยังเกาะคนที และเชื่อมไปยังสะพานปลา ระยะทางรวมประมาณ 1 กิโลเมตร เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ สามารถชมวิวกะช่องฝั่งประเทศ ไทย - เมียนมาร์ ได้ - เสนอให้พัฒนาแนวเส้นทางที่มีอยู่เดิม เช่น จุดชมวิวเลียบชายหาดทะเลบริเวณหาดทะเลนอก ให้มีความสะดวกสบายขึ้น - เสนอให้พิจารณาจุดเชื่อมต่อแนวเส้นทางโครงการระหว่างริเวียร่าฝั่งอันดามันและฝั่งตะวันออก - ขอให้มีการออกแบบป้ายและสัญลักษณ์เพื่อนำแหล่งท่องเที่ยว - เสนอให้ศึกษาระบบนิเวศป่าชายเลนให้ละเอียดรอบด้าน เพื่อเปรียบเทียบความคุ้มค่าจากการสูญเสียทรัพยากรป่าชายเลน ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชน รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในอนาคต
พังงา	- ขอให้คำนึงถึงบริบทของชุมชนริมชายฝั่งทะเลที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา แผนพัฒนาของเมือง การระบายน้ำของโครงการ ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง การกัดเซาะชายฝั่ง การจัดการขยะ - มีข้อห่วงกังวลเรื่องข้อจำกัดของการใช้ประโยชน์ในพื้นที่อนุรักษ์ ปัญหากรรมสิทธิ์ที่ดินของประชาชน ผลกระทบต่อประมงพื้นบ้าน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทัศนียภาพชุมชน วิถีชีวิตของชุมชน - มีข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบจากไฟส่องสว่างในโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการวางไข่ของเต่าทะเล จึงเสนอแนะให้ใช้ถนนซอยเข้ามาสู่ชายหาด ลักษณะคล้ายกับที่ดำเนินการในพัททยา - เสนอแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มเติม ได้แก่ บ่อน้ำพุร้อนปลายพู่ สระน้ำนางมโนราห์ เขาหินงอกหินย้อย
ภูเก็ต	- เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางเลียบชายฝั่งอันดามันที่สามารถมองเห็นวิวทะเล และขอให้ตีเส้นจราจรให้ชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน - เสนอให้มีการใช้พลังงานทดแทนบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เช่น กังหันลม - เสนอให้ออกแบบพื้นที่เป็นลานทางเดิน จุดพักรถ สุขาห้องน้ำ ลานกิจกรรมสันทนาการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้สูงอายุ - มีความห่วงกังวลเรื่องการจัดการขยะและของเสียในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ

9.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I)

ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 รวมจำนวน 8 เวที ใน 6 จังหวัด โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 438 คน (ไม่รวม สนข. และบริษัทที่ปรึกษา) สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดังนี้

เวที	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง	- การพัฒนาแนวเส้นทางโครงการในช่วงระหว่างอำเภอกระบุรีถึงอำเภอสุขสำราญ - การปรับปรุงจุดชมวิวบริเวณคอคอดกระ - การพัฒนาแนวเส้นทางแบบครบวงจรโดยให้มีทั้งจุดพักรถเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้เดินทาง อาคารศูนย์พักคอยนักท่องเที่ยวสำหรับการให้บริการและข้อมูลที่จำเป็น จุดขายสินค้าของชุมชนและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น การก่อสร้างถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา	- การพัฒนาแนวเส้นทางโครงการในพื้นที่ควรเป็นที่ดินของราชการหรือสาธารณะประโยชน์ แทนการออกแบบผ่านพื้นที่เอกชน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อเจ้าของแปลงที่ดิน - การพัฒนาแนวถนนเดิมที่มีอยู่แล้ว (Spur line) - ความคุ้มค่าของการลงทุนและผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบบริเวณแนวเส้นทาง
อำเภอเมืองพังงา จังหวัดพังงา	- ความล่าช้าของโครงการและผลกระทบต่อชุมชน - การพัฒนาแนวเส้นทางบริเวณด่านพรมแดนวังประจัน - รัฐเปอร์ลิส มาเลเซีย - บ้านโคกไคร - บ้านบางพัฒน์ - เกาะปันหยี - บ้านแหลมหิน บ้านบางจัน และบ้านบากัน - การนำเอาอัตลักษณ์และจุดเด่นของพื้นที่มาออกแบบจุดชมวิว จุดเช็คอินที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว และสะท้อนความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ - การระบายน้ำในแนวเส้นทาง
อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	- ความสูงของเสาไฟส่องสว่าง ระยะห่างของเสาไฟ และทิศทางของแสงไฟที่อาจจะส่งผลกระทบต่อแหล่งวางไข่ของเต่าทะเลบริเวณหาดไม้ขาว - ปัญหาดินถล่มในพื้นที่ภูเขา - การเพิ่มแนวเส้นทางจักรยานยนต์รอบเกาะ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการท่องเที่ยวแบบวันเดียว (One day trip)
อำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่	- การพัฒนาเส้นทางสายรองเชื่อมโยงการท่องเที่ยวชุมชนไปยังบ้านบากัน - ท่าปอมคลองสองน้ำ - หาดคลองม่วง - การพัฒนาจุดพักรถ จุดชมวิวบริเวณอำเภออ่าวลึก
อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	- การเชื่อมโยงเส้นทางสู่ตำบลคลองประสงค์ - หาดยาว - เกาะศรีบอยา - หาดคลองม่วง - หาดนพรัตน์ธารา - การพัฒนาเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวบนเกาะลันตา - การกำหนดตำแหน่งจุดพักรถ จุดชมวิว และด่านสกัดด้านความมั่นคง - รูปแบบเส้นทางจักรยาน
อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง	- การออกแบบสะพานเชื่อมระหว่างปากแม่น้ำต่าง ๆ - การกักเซาะชายฝั่งและทางระบายน้ำ - การบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับแนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งอันดามัน - การเพิ่มตำแหน่งจุดพักรถ จุดชมวิว และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

เวที	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
อำเภอละงู จังหวัดสตูล	- การเชื่อมโยงโครงข่ายสะพานข้ามปากแม่น้ำต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ริมชายฝั่ง อาทิ บ้านท่าอ้อย อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล - แหลมหยงสตาร์ จังหวัดตรัง หาดราไว - บ้านบุโบย บ้านบ่อเจ็ดลูก - ท่าเรือปากบารา หาดบางศิลา - หาดหัวหิน - ท่าเรือปากกันเฒะทิศ - บ้านเจ๊ะบิลัง - ดันหยงโป - การก่อสร้างทางเลียบเมืองที่สนับสนุนการท่องเที่ยวชุมชนและพื้นที่เปิดใหม่ - การออกแบบป้ายสื่อความหมายที่แสดงถึงอัตลักษณ์ของจังหวัดสตูล

9.4 ผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II)

ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 รวมจำนวน 8 เวที ใน 6 จังหวัด โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 429 คน (ไม่รวม สนข. และบริษัทที่ปรึกษา) สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ดังนี้

เวที	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล	- การออกแบบจุดพักรถหรือจุดชมวิวบริเวณหาดราไว ห้องละหมาด ร้านจำหน่ายสินค้าชุมชน และอาหารท้องถิ่น จุดจอดรถสำหรับรถทัวร์ขนาดใหญ่ ห้องน้ำสำหรับนักท่องเที่ยว - การลดผลกระทบในการตัดแนวเส้นทางผ่านเขาตะบันซึ่งเป็นพื้นที่อุทยานธรณีโลก - การพัฒนาแนวเส้นทางจาก ต.ตันหยงโป - ต.ทุ่งรี - การเชื่อมโยงกับด้านศุลกากรวังประจัน และการบูรณาการกับโครงการพัฒนาอื่น ๆ ในจังหวัดสตูล
อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ความล่าช้าของโครงการจากการขอใช้พื้นที่อนุรักษ์ การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย ด้านจราจรของคนในชุมชนและนักท่องเที่ยว - การพัฒนาแนวเส้นทางบริเวณปากแม่น้ำปะเหลียน หาดสำราญ ถ้าเจ้าคุณ ท่าเรือเก่าด้านศุลกากร บ้านเกาะเคียม และหินหัวช้าง - การพัฒนาสะพานเชื่อมระหว่างตรัง - สตูล (แหลมหยงสตาร์ - ทุ่งสะบือ) - การป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง
อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่	- การพัฒนาแนวเส้นทางอย่างครบวงจรโดยให้มีทั้งจุดชมวิว จุดพักรถ ห้องน้ำ ห้องละหมาด ทางเท้า ทางจักรยาน ทางลาดสำหรับคนพิการ และที่ชาร์จสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้า - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบริเวณแหลมโตนด - การปรับปรุงถนนรอบเกาะ การปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยว (เกาะอัน - เกาะยานัด - บ้านอ่าวทองหลาง) - การรักษาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวและธรรมชาติ - การคำนึงถึงปัญหาการกัดเซาะและการจราจรติดขัดในเกาะ
อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	- การพัฒนาแนวเส้นทางบริเวณอ่าวนาง หาดคลองม่วง เขาหงอนนาค เพื่อพัฒนานนให้ได้มาตรฐานและรองรับ การเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยว - ปัญหาจากการระบายน้ำจากการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเลและการกัดเซาะ - การเชื่อมโยงโหมดการเดินทางทางถนนกับระบบราง - การออกแบบทางสถาปัตยกรรมที่สะท้อนอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ วัฒนธรรมท้องถิ่น และมีความทันสมัย ต่อการใช้งานในอนาคต
อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	- แนวทางการพัฒนาเส้นทางเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี และท้าวศรีสุนทร บ้านบางเทาและบ้านเชิงทะเล - การติดตั้งป้ายข้อมูลเพื่อบอกทางและบอกเล่าประวัติของแหล่งท่องเที่ยว ประเพณี และวัฒนธรรมต่าง ๆ ของจังหวัด

เวที	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	- การแยกช่องจราจรสำหรับจักรยาน - การเลือกใช้วัสดุก่อสร้างสำหรับจุดพักรถให้มีความคงทนต่อสภาพอากาศ สามารถใช้งานได้ยาวนาน และง่ายต่อการบำรุงรักษา - โครงการสะพานข้ามไปยังเกาะมะพร้าว - ปัญหาการระบายน้ำ
อำเภอเมืองพังงา จังหวัดพังงา	- ความห่วงกังวลต่อแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์หายาก สัตว์ป่า และระบบนิเวศที่อุดมสมบูรณ์ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นมรดกโลก - การปรับปรุงและพัฒนาแนวเส้นทางเดิมแทนการตัดแนวเส้นทางใหม่ - การเพิ่มจุดพักรถและร้านค้าที่สามารถเชื่อมต่อกับวิถีชีวิตของชุมชน - ปัญหาการจัดการขยะและปัญหาการระบายน้ำ - การพัฒนาและปรับปรุงแนวเส้นทางบริเวณท่าเรือในหุบและท่าเรือบ้านท่าด่านไปยังเกาะปันหยี - การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่น
อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา	- ปัญหาการระบายน้ำ การปรับแนวเส้นทางบนเกาะพระทองมาใช้ถนนตามแนวเสาไฟฟ้าที่มีอยู่เดิม - การทำความเข้าใจกับเจ้าของที่ดินและภาคเอกชนในพื้นที่เกาะคอเขา - การเพิ่มที่จอดรถบริเวณริมชายหาดบางสัก เพื่อรองรับปริมาณรถของนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ - เสนอให้พัฒนาบริเวณหาดบางหลุดเป็นแลนด์มาร์คของโครงการ
อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง	- การพัฒนาแนวเส้นทางใหม่เลียบแม่น้ำกระบุรี แทนการขยายและปรับปรุงแนวถนนเดิมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง - ส่งเสริมการท่องเที่ยว และลดปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน - การพัฒนาแนวเส้นทางจากบริเวณสะพานปลา เทศบาลตำบลปากน้ำ - คลองบางรี - การพัฒนาสะพานคนเดินข้ามระหว่างจุดพักรถอันดามันเกตเวย์ ไปยังจุดชมวิวกอคอดกระ เส้นทางเข้าสู่อุทยานแห่งชาติแหลมสน จุดชมวิวบริเวณถนน รน.4010 น้ำตกปุญญบาล ภูเขาชมดง และน้ำตกละเอนดาว

9.5 ผลการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 1

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการที่สำคัญ เช่น แนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสม และพื้นที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ ให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ตลอดจนรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านทั้ง 27 อำเภอ ดังแสดงในรูปที่ 9.5 - 1



รูปที่ 9.5 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 1



รูปที่ 9.5 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 1 (ต่อ)

9.6 ผลการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 2

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการที่สำคัญ เช่น แนวเส้นทางโครงการ รูปแบบถนนโครงการ การออกแบบทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์บนถนนเลียบชายฝั่งทะเลและสิ่งอำนวยความสะดวก (ทางเดินเท้า จุดจอดรถ จุดชมวิว) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ตลอดจนรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่านทั้ง 27 อำเภอ ดังแสดงในรูปที่ 9.6 - 1

		
อ.กระบุรี	อ.ละอุ่น	อ.เมืองระนอง
		
อ.กะเปอร์	อ.สุขสำราญ	อ.กระบุรี
		
อ.ตะกั่วป่า	อ.ท้ายเหมือง	อ.เมืองพังงา
		
อ.ทับปุด	อ.ตะกั่วทุ่ง	อ.เมืองภูเก็ต
		
อ.กระทุ	อ.ถลาง	อ.เมืองกระบี่
		
อ.อ่าวลึก	อ.เหนือคลอง	อ.คลองท่อม

รูปที่ 9.6 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 2

		
อ.เกาะลันตา	อ.สิเกา	อ.กันตัง
		
อ.ปะเหลียน	อ.หาดสำราญ	อ.ทุ่งหว้า
		
อ.ละงู	อ.ท่าแพ	อ.เมืองสตูล

รูปที่ 9.6 - 1 บรรยากาศของการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน
ครั้งที่ 2 (ต่อ)

9.7 การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ดำเนินการจัดสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน รวมจำนวน 6 เวที / จังหวัด โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 527 คน สรุปผลการสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ดังนี้

เวทีจังหวัด	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ระนอง	- เสนอให้มีการขยายถนนในจังหวัดระนอง ซึ่งมีความคับแคบ โดยเฉพาะถนนที่เข้าสู่อุทยานแห่งชาติแหลมสน เพื่อเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง รองรับจำนวนผู้ใช้เส้นทางที่เพิ่มขึ้น และยกระดับการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้ดียิ่งขึ้น - เสนอให้เพิ่มเติมกิจกรรมที่สามารถทำได้ในแต่ละจุดแลนด์มาร์คสำคัญ เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและเสริมสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว เช่น การจัดแหล่งเรียนรู้ของชุมชนให้นักเรียนเข้าศึกษาได้ - เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการพัฒนาจุดแลนด์มาร์คบริเวณเขาฝาชี และเสนอให้มีจุดจอดรถพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ห้องน้ำ ร้านค้า และพื้นที่พักผ่อน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับนักท่องเที่ยวบริเวณด้านล่างบริการนักท่องเที่ยวที่จะใช้บริการรถนำเที่ยวเพื่อขึ้นไปยังจุดชมวิว - หากเป็นไปได้ ขอเสนอแนะเพิ่มเติมให้มีการพัฒนาแนวเส้นทางจากหาดบางเบนไปยังเกาะเทา และข้ามไปยังบ้านแหลมนาว เพิ่มจุดชมวิวยุทธสะพานท่าโพธิ์ บ้านหินดาด ตำบลทรายแดง
พังงา	ขอให้ออกแบบโดยคำนึงถึงมาตรฐานการออกแบบที่เหมาะสม และการออกแบบติดตั้งป้ายให้ครบถ้วน ครอบคลุม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้เส้นทางทุกคน

เวทีจังหวัด	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	- ขอให้โครงการรับฟังเสียงจากประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินโครงการตอบโจทย์และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนได้อย่างแท้จริง - มีความห่วงกังวลกับแนวเส้นทางในจังหวัดพังงาที่อาจจะไปกระทบกับการวางไข่เต่า และการกัดเซาะของชายฝั่งทะเล - ขอเสนอเพิ่มเติมให้พัฒนาพื้นที่จุดพักรถบริเวณก่อนข้ามสะพานคลองมะรุ่ย รวมถึงการพัฒนาให้เป็นจุดชมวิวที่สวยงาม ซึ่งจะช่วยให้ดึงดูดนักท่องเที่ยว สร้างรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน - เสนอแนะให้ใช้มาตรการที่อิงธรรมชาติในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะของชายฝั่ง รวมทั้งรักษาสภาพแวดล้อมชายฝั่งให้ยั่งยืน เช่น การกำหนดระยะถอยร่นของการก่อสร้าง และการเลือกพันธุ์พืชที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ - สำหรับทางลาดสู่หาดทรายที่ได้ออกแบบมา ขอเสนอให้พิจารณาออกแบบทางลาดที่สามารถยกเก็บได้ในช่วงมรสุม เพื่อป้องกันความเสียหายจากสภาพอากาศรุนแรงและลดผลกระทบต่องิเลสแวดล้อม
ภูเก็ต	- เสนอแนะให้ออกแบบเส้นทางสำหรับรถจักรยานยนต์เป็นการเฉพาะ เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ - ควรส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและการพัฒนาต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในพื้นที่ - โครงการควรกำหนดงบประมาณที่ชัดเจนตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้างไปจนถึงการบำรุงรักษาโครงการ และระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่แต่ละจุด เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน - ขอให้ทบทวนและประสานข้อมูลกับโครงการรถไฟทามัน - สนามบินภูเก็ต เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและการพัฒนาที่สอดคล้องกันของทั้งสองโครงการ - เสนอแนะให้มีการประสานงานกับภาคเอกชน เพื่อให้โครงการดำเนินการได้อย่างราบรื่น และขอให้มีการอัปเดตสถานะของโครงการอย่างสม่ำเสมอของระยะการศึกษา เนื่องจากภาคเอกชนยินดีที่จะให้การช่วยเหลือ - ขอให้โครงการมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนาต่อยอดไปถึงจุดเชื่อมต่อไปทางทะเล เพื่อเพิ่มศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและสร้างความหลากหลายให้กับเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่
กระบี่	- ขอให้พิจารณาการเชื่อมแนวถนนรอบเกาะลันตา - เสนอให้มีป้ายแนะนำโครงการตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการ ตลอดจนถึงพื้นที่ศึกษาโครงการทั้ง 6 จังหวัด และสิ้นสุดที่จังหวัดสตูล - ในแต่ละจุดชมวิวและจุดพักรถ ขอให้เพิ่มเติมห้องน้ำและจุดทิ้งขยะด้วย - เส้นทางของจังหวัดกระบี่ มีแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างเส้นทางเลียบชายฝั่งแล้ว แต่ไม่เกิดผลมากนัก จึงเสนอแนะให้ทางโครงการดำเนินการทำความเข้าใจกับท้องถิ่น ซึ่งเป็นผู้รับช่วงดูแลต่อให้เหมาะสม
ตรัง	- ควรเพิ่มจุดชมวิว หอคอยประภาคาร สกายวอล์ค ที่แหลมหยงสตาร์ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว และเชื่อมการท่องเที่ยว 3 จังหวัด (กระบี่ ตรัง สตูล) อีกทั้ง จุดพักรถบริเวณนี้ ควรมีศูนย์อาหารฮาลาล และห้องละมุดสำหรับชาวมุสลิม - แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและการก่อสร้างที่แบ่งหน้าที่ให้หน่วยงานต่าง ๆ ภาครัฐควรกำหนดให้เป็นนโยบายเส้นทางท่องเที่ยวภาคใต้ที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดการจัดสรรงบประมาณและก่อสร้างได้อย่างต่อเนื่อง

เวทีจังหวัด	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	- จุดชมวิหรือจุดจอดรถ ควรมีต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาสำหรับรถที่จอดและนักท่องเที่ยว อีกทั้ง ควรให้นักท่องเที่ยวสามารถจอดพักค้างแรมได้ โดยปรับผังเมืองบริเวณพื้นที่ชายหาดและอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคแก่นักท่องเที่ยว - ป้ายบอกทางแหล่งท่องเที่ยวควรมีจำนวนที่เพียงพอและชัดเจน เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ มักจะหลงทาง เพราะป้ายบอกทางแหล่งเที่ยวน้อยเกินไป - กังวลเรื่องการกัดเซาะชายฝั่งที่กระทบบ้านเรือนของประชาชน ควรแก้ปัญหาควบคู่ไปด้วยกัน อีกทั้ง ควรคำนึงการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันไม่เกิดปัญหาน้ำท่วม
สตูล	- ในส่วนของการออกแบบป้าย เสนอให้มีรูปสนามบินเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์สนามบิน ซึ่งตั้งอยู่ที่เกาะปิลังด้วย - เสนอให้ปรับจุดชมวิวดันหยงโปเป็นจุดแลนด์มาร์ค - ขอให้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการพัฒนาต่าง ๆ ในพื้นที่อุทยาน - เสนอให้เพิ่มเติมแนวเส้นทางที่ผ่านท่าเรือขนาดรองต่าง ๆ เพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ผ่านกิจกรรมของโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การสัมมนาแนะนำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 1 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการระดับอำเภอที่เส้นทางโครงการผ่าน ครั้งที่ 2 การสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกิจกรรมอื่นๆ ดำเนินการเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดโครงการ สร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ตลอดจนผู้สนใจ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่สร้างสรรค์ต่อการพัฒนาโครงการอย่างอิสระ และมีความเป็นได้ทางวิชาการ เพื่อให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (Stakeholders) ทั้ง 6 จังหวัด ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันตามแนวเส้นทางของโครงการ