

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

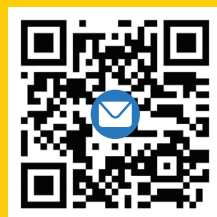
โทรศัพท์ : 0-2215-1515 ต่อ 3008 และ 3046



www.andamanriviera-otp.com



andamanriviera-otp



info@andamanriviera-otp.com



“เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน พัฒนาเชิงพื้นที่
ยกระดับความสามารถในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวไทย”

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

และออกแบบแนวคิดเบื้องต้น

เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

(โครงการอันดามันริเวียรา)

▶ แผ่นพับการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับหากมีการพัฒนาโครงการ

- เส้นทางคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวที่สะดวกสบาย มีมาตรฐานความปลอดภัย เกิดความสุขและความประทับใจในการเดินทาง
- เป็นการเปิดพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวใหม่ สร้างประสบการณ์ใหม่ในการเดินทาง
- เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ชุมชน จากอุปสงค์ต่อเนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านของฝาก สถานบริการน้ำมัน ธุรกิจโรงแรม เป็นต้น

พื้นที่ศึกษาโครงการ



ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

- ระนอง
- กระบี่
- พังงา
- ตรัง
- ภูเก็ต
- สตูล

จุดเริ่มต้น : อ.กระบุรี จ.ระนอง

จุดสิ้นสุด : อ.เมืองสตูล จ.สตูล

และสามารถเชื่อมต่อกับโครงการสะพานสตูล - เปอร์ลิส

พื้นที่ศึกษาโครงการในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

กรณีศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	กรณีศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี	กรณีศึกษาด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ / แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชี แหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 526 แห่ง ประกอบด้วย - สถานศึกษา 255 แห่ง - ศาสนสถาน 197 แห่ง - สถานพยาบาล 74 แห่ง	ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถาน จำนวน 26 แห่ง ประกอบด้วย - โบราณสถาน 20 แห่ง ขึ้นทะเบียนแล้ว - โบราณสถาน 6 แห่ง รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการ

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความ สั่นสะเทือน

- เป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสถานพยาบาล สถาบันการศึกษา และศาสนสถาน ซึ่งเป็นตัวแทนที่ดีในการกำหนดค่าความเข้มข้นพื้นฐาน เพื่อประเมินผลกระทบจากโครงการในกรณีเลวร้ายสุด (Worst Case)
- พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางของโครงการภายในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- ตำแหน่งสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการ เนื่องจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศมีสภาพแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของจุดรับเสียง และความสั่นสะเทือนได้เป็นอย่างดีจึงใช้สถานีตรวจวัดเดียวกัน

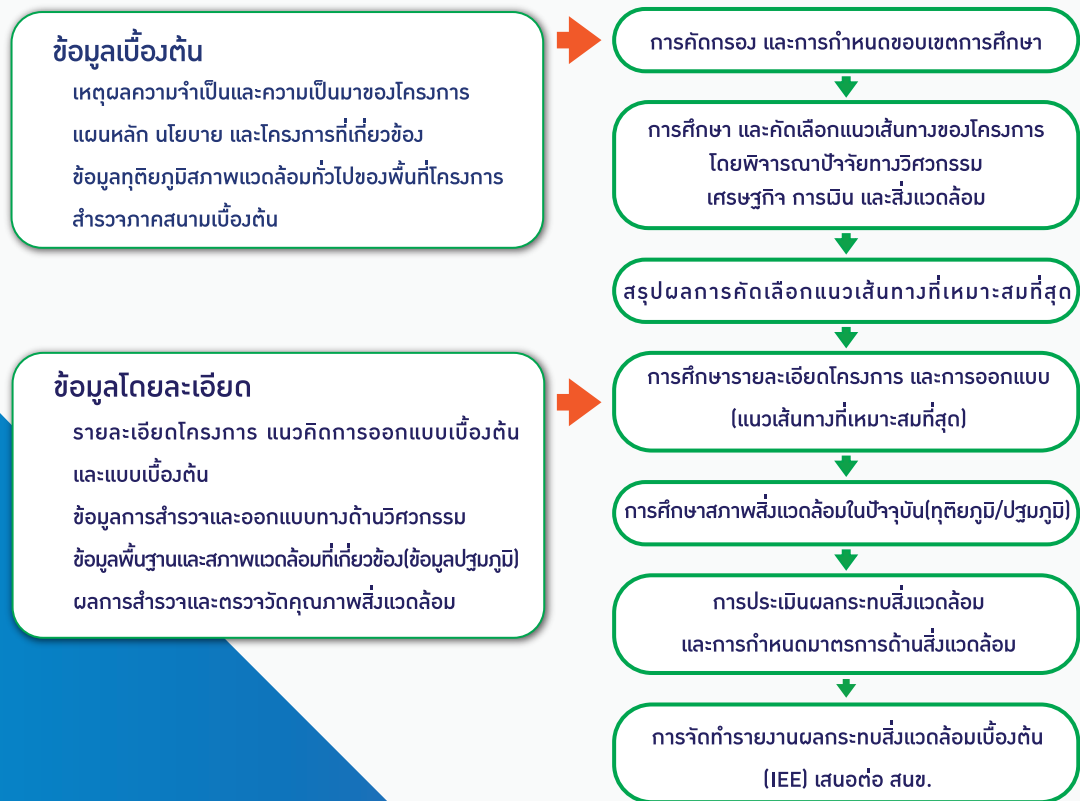
สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ

- น้ำผิวดิน**
- แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
 - แหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ เช่น เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ
 - เป็นแหล่งน้ำที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำไหลตลอดปี
- น้ำทะเล**
- พื้นที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางของโครงการ เช่น พื้นที่อนุรักษ์ทางทะเลที่มีความอ่อนไหว พื้นที่ที่เคยรายงานว่าพบสัตว์ทะเลหายาก เนื่องจากสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำเป็นตัวแทนพื้นที่ที่มีโอกาสได้รับผลกระทบจากโครงการมากกว่า จึงใช้สถานีตรวจวัดเดียวกัน

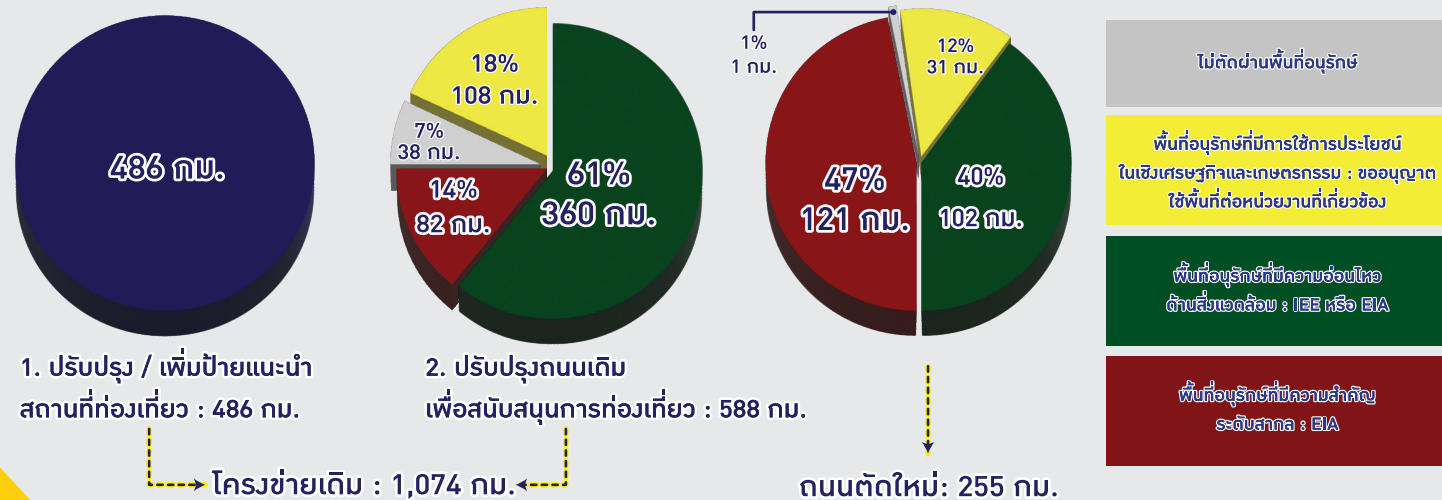
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
(Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จำเป็นต้องศึกษารูปแบบ องค์ประกอบ กิจกรรมการดำเนินงาน ของโครงการ และศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้น จากการพัฒนาโครงการ โดยจะพิจารณาทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าต่าง ๆ ประกอบด้วย **4 องค์ประกอบหลัก** ทั้งนี้ในการศึกษายังมีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติ ในการพัฒนาโครงการให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



พื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น ระยะทางรวม 1,329 กม.



หมายเหตุ* ระยะเวลารวมเป็นข้อมูลเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามแนวเส้นทางที่เหมาะสม

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของ**จังหวัดระนอง**



หมายเหตุ * แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษายังไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของจังหวัดพังงา

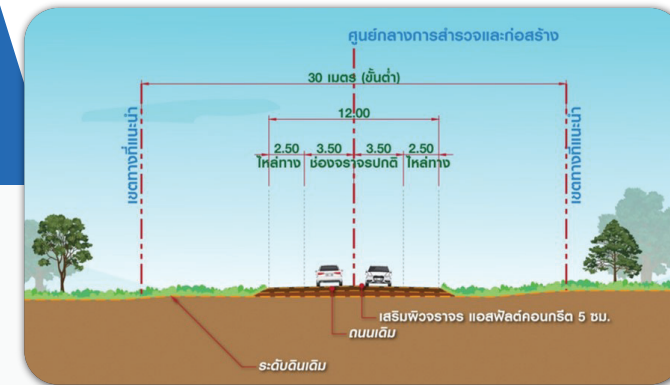


หมายเหตุ : แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษาไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้

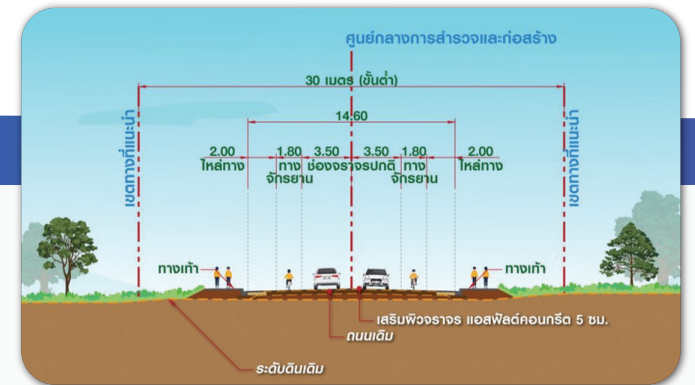
การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)

การออกแบบแนวคิดเบื้องต้นทั้งในด้านแนวสายทางและรูปแบบถนนโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน (Universal Design) และมีมาตรฐานในระดับสากล

รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีปรับปรุงถนนเดิม)

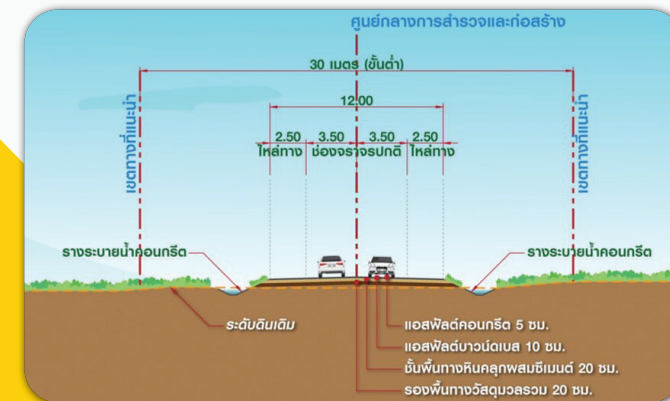


รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
สำหรับเส้นทางตัดใหม่

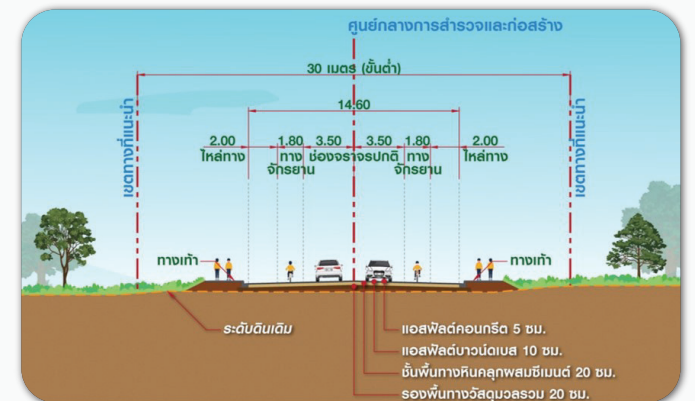


รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
สำหรับเส้นทางตัดใหม่ เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน

รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีตัดเส้นทางตัดใหม่)

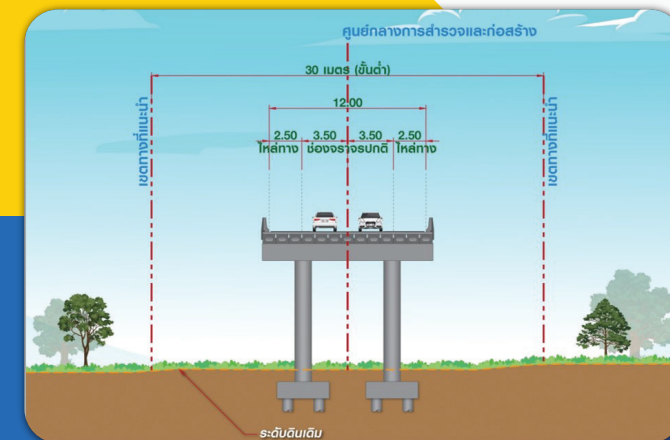


รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
เสริมผิวจราจร (ปรับปรุงถนนเดิม)

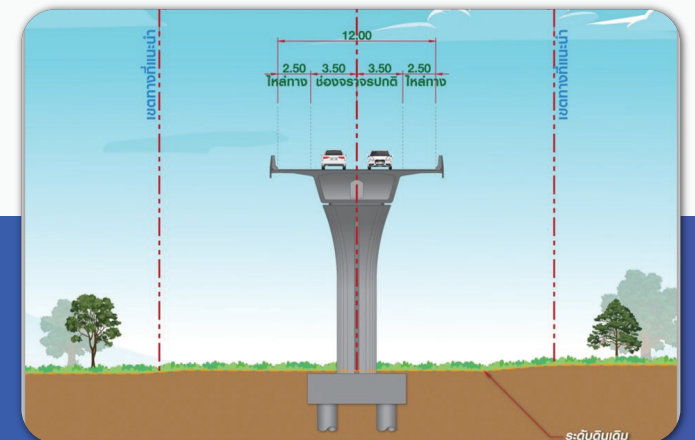


รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
เสริมผิวจราจร เพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน (ปรับปรุงถนนเดิม)

รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (รูปแบบโครงสร้างสะพาน)



รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
สำหรับตัดผ่านลำน้ำ หรือแม่น้ำช่วงสั้น



รูปตัดถนน 2 ช่องจราจร (เบื้องต้น)
สำหรับตัดข้ามทะเล หรือปากแม่น้ำ

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของจังหวัดสตูล



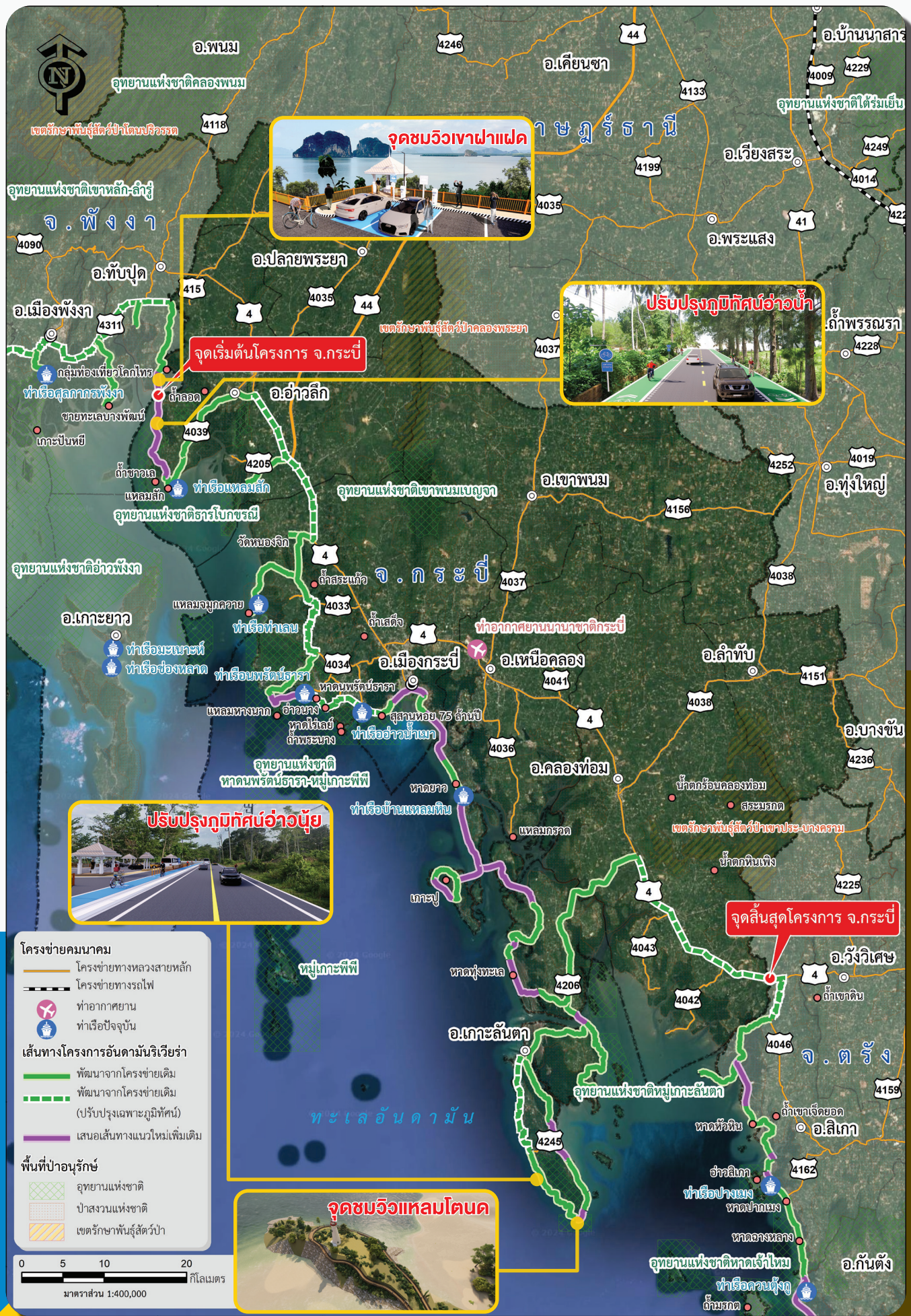
หมายเหตุ : แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษายังไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของจังหวัดภูเก็ต



หมายเหตุ : แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษาไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของจังหวัดกระบี่



หมายเหตุ : แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษาไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้

แนวเส้นทางเบื้องต้นและตัวอย่างการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นของ **จังหวัดตรัง**



หมายเหตุ : แนวเส้นทางเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษายังไม่สามารถนำไปอ้างอิงได้