

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ  
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

# หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



กรมทางหลวง



## เอกสารประกอบ

## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

## (สัมมนา ครั้งที่ 1)



บริษัท เอ็ม เอ เอ  
คอนซัลแตนท์ จำกัด

**CASE**  
CONSULTING AND STRUCTURAL ENGINEERS CO., LTD.

บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล  
เอนจิเนียริ่ง จำกัด



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ  
เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท คาวกฤษ์  
คอมมูนิตีคั้นส์ จำกัด

มิถุนายน 2569



## สารบัญ

สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5. ขอบเขตการศึกษา	5
6. สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการ	6
7. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร	8
8. แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ	18
9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	23
10. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	35
11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	42
12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	43



## สารบัญรูป

รูปที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	4
รูปที่ 5-1	ขอบเขตการศึกษาของโครงการ	5
รูปที่ 6-1	แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)	6
รูปที่ 6-2	แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	7
รูปที่ 6-3	แนวเส้นทางโครงการ	8
รูปที่ 7-1	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ	9
รูปที่ 8-1	รูปแบบหน้าตัดขวางเบื้องต้นของโครงการ	18
รูปที่ 8-2	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 1	20
รูปที่ 8-3	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 2	20
รูปที่ 8-4	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 3	20
รูปที่ 8-5	ทางแยกต่างระดับผักไห่ 3 รูปแบบ	21
รูปที่ 8-6	ทางแยกต่างระดับป่าโมก 3 รูปแบบ	23
รูปที่ 9-1	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
รูปที่ 9-2	แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร	32
รูปที่ 9-3	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ	35
รูปที่ 10-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	38
รูปที่ 10-2	ภาพกิจกรรมการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	39



### สารบัญตาราง

ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
ตารางที่ 7-1	จุดสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของโครงการ	10
ตารางที่ 7-2	ความหมายและภาพตัวอย่างของระดับการให้บริการต่างๆ ของโครงข่ายถนน	17
ตารางที่ 9-1	องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	25
ตารางที่ 9-2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ	29
ตารางที่ 9-3	แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร	31
ตารางที่ 9-4	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ	33



## 1. ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แต่ในอดีตเส้นทางหลักมักถูกสร้างในลักษณะพุ่งออกจากศูนย์กลาง (Radial) โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นจุดตัดผ่านหลัก ส่งผลให้ยานพาหนะและรถขนส่งสินค้าที่ต้องการเดินทางข้ามภูมิภาค จำเป็นต้องวิ่งผ่านพื้นที่เมืองชั้นในโดยไม่จำเป็น จนเกิดปัญหาจราจรติดขัดรุนแรงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แม้อุตสาหกรรมทางหลวงจะแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) และรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เพื่อช่วยกระจายรถออกรอบนอก แต่ด้วยการเติบโตของเมืองที่รวดเร็ว ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายวงแหวนเดิมเริ่มทำงานจนเต็มศักยภาพ และไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ โดยเฉพาะกลุ่มรถบรรทุกและรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ การพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบใหม่จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อช่วยแยกการจราจรและยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ด้วยเหตุนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้แผนกลยุทธ์ MR-MAP (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งเป็นการบูรณาการแนวเส้นทางมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่ง ลดความซ้ำซ้อนในการเวนคืนที่ดิน และลดผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน โดยหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์นี้ คือ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ซึ่งถูกกำหนดบทบาทให้เป็นถนนวงแหวนรอบ 3 ทำหน้าที่เป็นทางเลือกที่ใช้สำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็วสูง รองรับรถขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ ช่วยลดความแออัดของยานพาหนะที่จะเข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมลงได้

สำหรับ โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วง ทางหลวงหมายเลข 32 - สุพรรณบุรี (MR10) เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทาง MR10 นี้ ซึ่งต่อเนื่องมาจาก โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตั้งแต่ พ.ศ. 2568 โดยแนวเส้นทางในช่วงทางหลวงหมายเลข 32 - สุพรรณบุรี จะสร้างขนานคู่กันไปกับแนวทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาษี ทั้งนี้ โครงการนี้เป็นการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานก่อสร้าง

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมรับรู้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และเสนอข้อเสนอแนะต่อโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา ผ่านการประชุมสัมมนา การประชุมกลุ่มย่อย และช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ลดข้อกังวลของประชาชน และนำไปสู่การพัฒนาโครงการอย่างสมดุลและยั่งยืนต่อไป



## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์การศึกษาโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - จ.สุพรรณบุรี ระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร รวมถึงจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อรองรับการดำเนินงานในขั้นตอนก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านวิศวกรรม สภาพแวดล้อมปัจจุบัน เศรษฐกิจ สังคม และปริมาณการจราจร ตลอดจนประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม ครบถ้วน และเกิดประโยชน์สูงสุดในทุกมิติ

3. เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีและความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1. เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2. เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน สภาพของพื้นที่ และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการช่วงทางหลวงหมายเลข 32 - สุพรรณบุรีช่วงนี้ถือเป็นฟันเฟืองชิ้นสำคัญของโครงข่ายที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันออก และตะวันตกตก โดยมีประโยชน์และบทบาทสำคัญดังนี้ :

- **เชื่อมโยงการเดินทางโดยรอบกรุงเทพฯและปริมณฑล :** เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาค ตะวันตก ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออก ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยังภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ได้ในอนาคต
- **สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ :** เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชน และผู้ประกอบการในพื้นที่ แนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และการเข้าถึงแหล่งงาน
- **ทางเลือกในการเดินทาง :** สำหรับประชาชนที่เดินทางโดยโครงข่ายถนนในพื้นที่ใกล้เคียงและตามแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ ถือเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพในการ ช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการความรวดเร็ว หรือเมื่อเกิด อุบัติการณ์และสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก
- **เติมเต็มโครงข่ายวงแหวน :** เชื่อมต่อกับโครงการวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วยลด ความแออัด ลดเวลาการเดินทาง และลดต้นทุนโลจิสติกส์



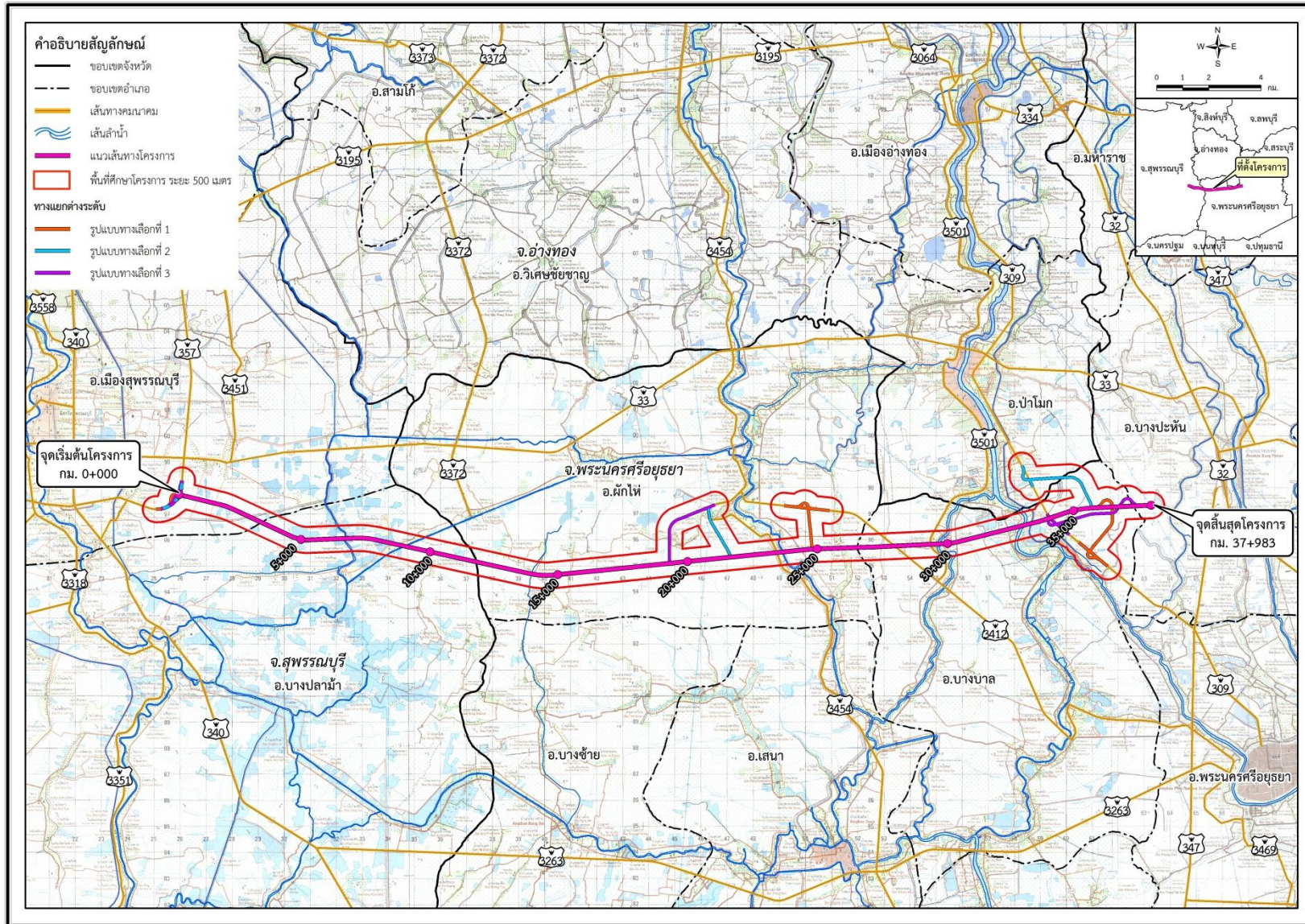
- ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) : ทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง และทางเรือ โดยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ร่วมกัน ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

#### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี มีจุดเริ่มต้นโครงการฯ ประมาณ กม. 40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่ จ.สุพรรณบุรี และ จ.พระนครศรีอยุธยา ก่อนจะสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับ โครงการ MR10 ช่วง ทล.305 - ทล.32 ซึ่งมีระยะทางของโครงการฯ ประมาณ 37.983 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงพื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 18 ตำบล 6 อำเภอ 3 จังหวัด แสดงในตารางที่ 4-1 และ รูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
1	จ.สุพรรณบุรี	อ.เมืองสุพรรณบุรี	1) ต.ไผ่ขวาง
			2) ต.โคกโคเต่า
			3) ต.ท่าระหัด
		อ.บางปลาม้า	4) ต.จรเข้ใหญ่
			5) ต.โคกคราม
2	จ.อ่างทอง	อ.ป่าโมก	6) ต.โผงเผง
			7) ต.บางเสด็จ
3	จ.พระนครศรีอยุธยา	อ.บางปะหัน	8) ต.บ้านสี
		อ.บางบาล	9) ต.บ้านกุ่ม
			10) ต.บางหัก
			11) ต.บางชะนี
		อ.ผักไห่	12) ต.กุฎี
			13) ต.ดอนลาน
			14) ต.ลาดชิด
			15) ต.ตาลาน
			16) ต.บ้านใหญ่
			17) ต.ลำตะเคียน
18) ต.ท่าดินแดง			
รวม	3 จังหวัด	6 อำเภอ	18 ตำบล



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



## 5. ขอบเขตการศึกษา

การดำเนินงานศึกษาโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน **ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2569 ถึง 27 มิถุนายน 2570** โดยมีขอบเขตของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์/การมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 5-1

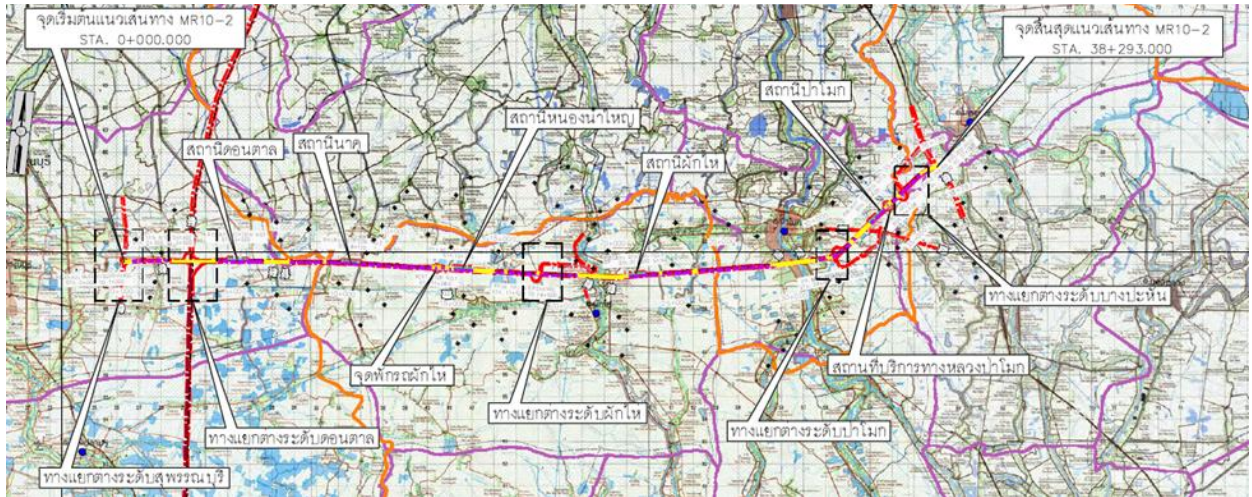


รูปที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ



## 6. สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการ

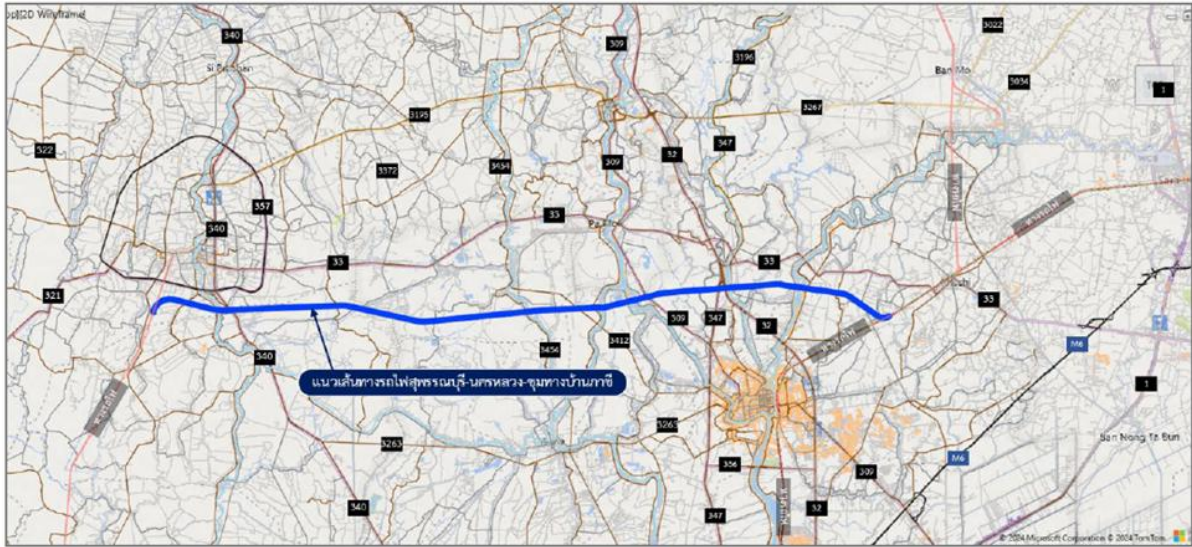
แนวเส้นทางโครงการเดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M91 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงสุพรรณบุรี-ทล.32 ซึ่งมีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นปรับปรุงเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อบูรณาการร่วมกับระบบราง โดยเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี) และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 32 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-1



ที่มา รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR10 เชื่อมต่อ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2566

### รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

จากนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี เพื่อให้เป็นไปตามแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อของกรมการขนส่งทางราง (R-MAP) ซึ่งปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จแล้ว ซึ่งประชาชนในพื้นที่ได้มีการรับรู้ข้อมูลโครงการ ผ่านการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงได้มีการประชุมประสานงานเรื่องแนวเส้นทางระหว่างทางการรถไฟกับกรมทางหลวงแล้ว



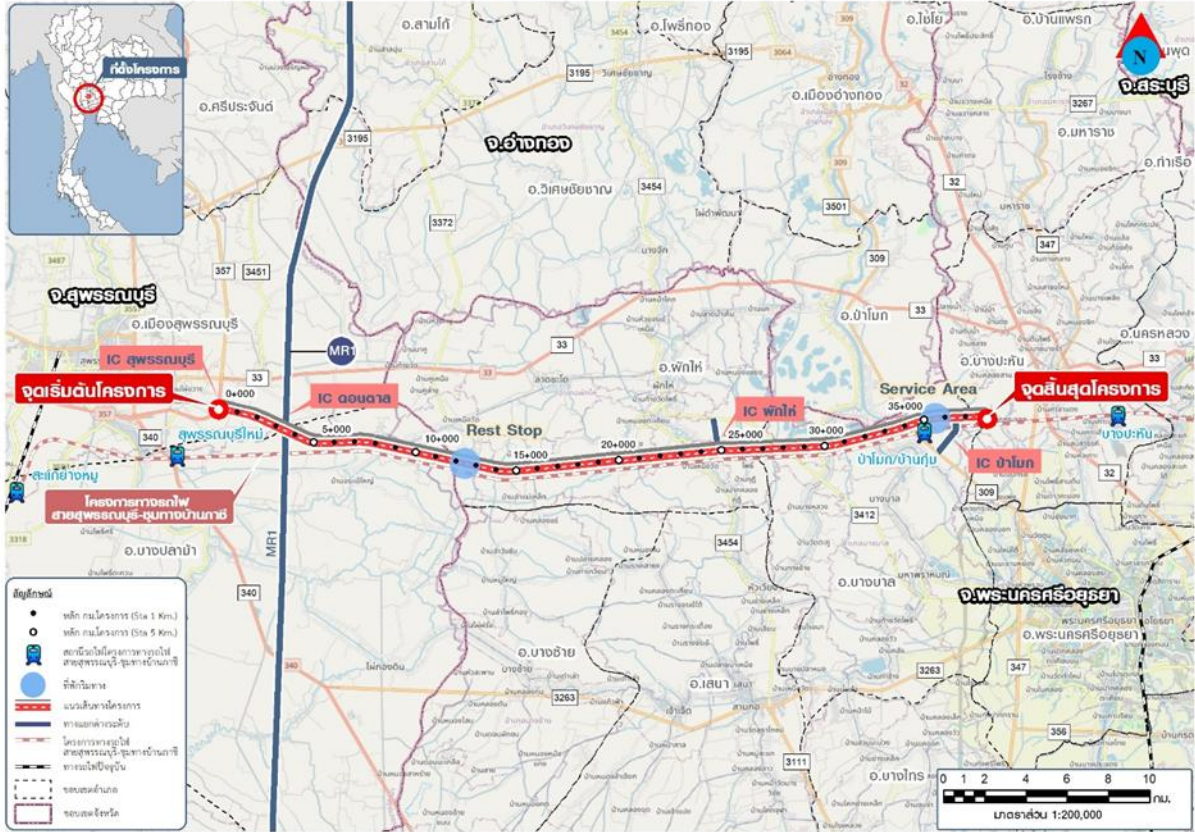
ที่มา การศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

## รูปที่ 6-2 แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ

### ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

ดังนั้นในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาแนวเส้นทางส่วนใหญ่ขนานไปกับแนวโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาชี

แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นประมาณ กม. 40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านโครงการพัฒนาพื้นที่เฉพาะลำสมุห์ แล้วจึงตัดแนวโครงการ MR10 จากนั้นแนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาชี ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งผักไถ่ ผ่านทางหลวงหมายเลข 3454 ข้ามแม่น้ำน้อย ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งป่าโมก ผ่านทางหลวงหมายเลข 3412 ข้ามคลองบางหลวง ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งบางบาล ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านทางหลวงหมายเลข 309 บริเวณด้านทิศใต้ห่างจากตัวเมืองของ อ.ป่าโมก ประมาณ 6.00 กม. ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งบางกุ้ง ก่อนจะสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อโครงการ MR10 ช่วง ทล.305 - ทล.32 มีระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร



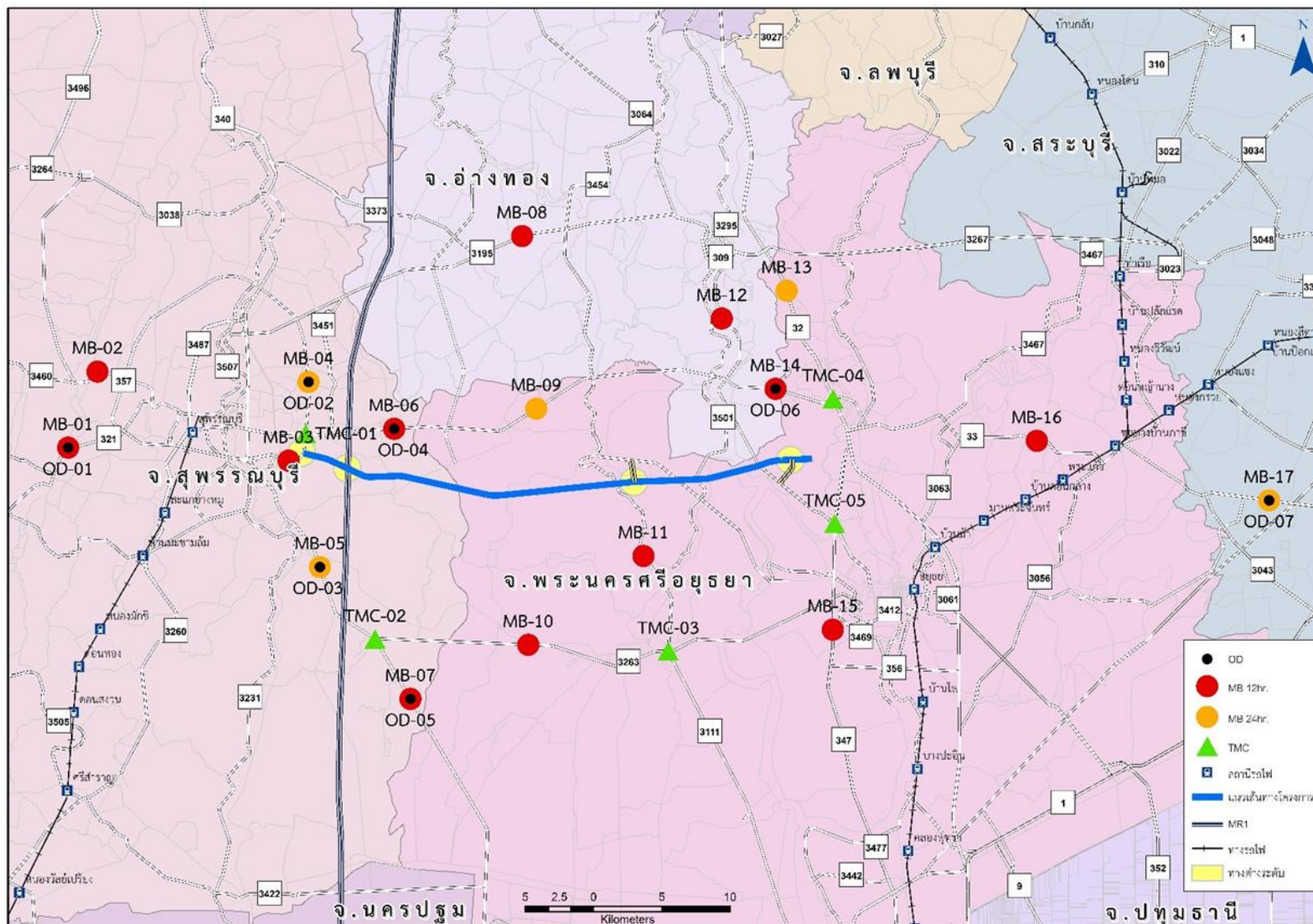
รูปที่ 6-3 แนวเส้นทางโครงการ

## 7. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร

### 7.1 งานสำรวจข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง

ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน และทำการพยากรณ์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปีเป้าหมาย โดยจะพิจารณาทั้งกรณีมีและไม่มีโครงการก่อสร้างโครงการ รวมถึงการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรสำหรับการศึกษานี้เพิ่มเติม เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพพื้นที่และตรวจสอบสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ตลอดจนใช้เป็นฐานในการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตต่อไป

ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของโครงการดังแสดงในรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-1 จุดสำรวจที่แสดงในเอกสารฉบับนี้เป็นจุดสำรวจที่กำหนดขึ้นตามหลักการทางวิศวกรรมจราจร ในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้ทำการหารือกับกรมทางหลวงในการกำหนดจุดสำรวจฯ ก่อนที่จะลงสำรวจข้อมูลจราจรและขนส่งในพื้นที่ศึกษาเรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 7-1 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ



ตารางที่ 7-1 จุดสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของโครงการ

ประเภทการสำรวจ	จุดสำรวจ	ถนน/ทางแยก	วันที่และช่วงเวลา
การสำรวจปริมาณ จราจรบนช่วงถนน (MB)	MB01	ทล.321 นครปฐม – สุพรรณบุรี ตอน 300 ตอนแจง – สุพรรณบุรี กม.90+000 – 94+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB02	ทล.322 อู่ยา – ดอนเจดีย์ ตอน 100 อู่ยา – ดอนเจดีย์ กม.3+000 – 6+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB03	ทล.357 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี ตอน 104 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี กม.38+000 – 41+000	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB04	ทล.357 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี ตอน 103 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี กม.32+000 – 36+000	<u>ต้นสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.)</u> <u>กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.)</u> <u>วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)</u>
	MB05	ทล.340 บางบัวทอง – ชัยนาท ตอน 301 สาลี – สุพรรณบุรี กม.53+000 – 58+000	<u>กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.)</u> <u>วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)</u>
	MB06	ทล.33 สุพรรณบุรี – อัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา ตอน 100 สุพรรณบุรี – นาคู) กม.8+000 – 12+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB07	ทล.340 บางบัวทอง – ชัยนาท ตอน 200 ลาดบัวหลวง – สาลี กม.40+000 – 45+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB08	ทล.3195 สุพรรณบุรี – ป่าจิว ตอน 201 ลาดताल – วิเศษชัยชาญ กม.10+000 – 14+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB09	ทล.33 สุพรรณบุรี – อัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) ตอน 201 นาคู – ป่าโมก กม.20+000 – 25+000	<u>ต้นสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.)</u> <u>กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.)</u> <u>วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)</u>
	MB10	ทล.3263 อัญประเทศ – สาลี ตอน 102 บางบาล – ไร่กวดิน กม.22+000 – 26+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB11	ทล.3454 แยกเข้าโรงเรียนครูประชาสรรค์ – เสนา ตอน 400 หน้าโคก – เสนา กม. 100+000 – 105+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB12	ทล.309 วังน้อย – ทางแยกศาลหลักเมือง ตอน 201 บางเสด็จ – แยกที่ดิน กม.48+000 – 52+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)



ตารางที่ 7-1 จุดสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของโครงการ (ต่อ)

ประเภทการสำรวจ	จุดสำรวจ	ถนน/ทางแยก	วันที่และช่วงเวลา
การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)(ต่อ)	MB13	ทล.32 บางปะอิน – แยกหลวงพ้อโอ ตอน 201 นครหลวง – อ่างทอง กม.40+000 – 45+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
	MB14	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) ตอน 201 นาคู – ป่าโมก กม.38+000 – 42+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB15	ทล.347 เทคโนโลยีพุมธานี – เจ้าปลุก ตอน 200 บางกระสัน – บางปะหัน กม.34+000 – 38+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB16	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขต แดนไทย/กัมพูชา) ตอน 300 บางปะหัน – โคกแดง กม.60+000 – 64+000	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB17	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขต แดนไทย/กัมพูชา) ตอน 401 โคกแดง – หินกอง กม.80+000 – 83+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
การสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC)	TMC01	ทล.33 ตัด ทล.357 บริเวณทางแยกไม้ขวาง	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	TMC02	ทล.340 ตัด ทล.3263 บริเวณทางแยกต่างระดับศาลี	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	TMC03	ทล.3263 ตัด ทล.3111 บริเวณทางแยกเสนา	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	TMC04	ทล.32 ตัด ทล.33 บริเวณช่วงสะพานกลับรถป่าโมก	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	TMC05	ทล.309 ตัด ทล.347 บริเวณทางแยกทุ่งมะขามหย่อง	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
การสำรวจต้นทาง – ปลายทาง (OD)	OD01	ทล.321 นครปฐม – สุพรรณบุรี ตอน 300 ตอนแฉ่ง – สุพรรณบุรี กม.90+000 – 94+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD02	ทล.357 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี ตอน 103 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี กม.32+000 – 36+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)



ตารางที่ 7-1 จุดสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของโครงการ (ต่อ)

ประเภทการสำรวจ	จุดสำรวจ	ถนน/ทางแยก	วันที่และช่วงเวลา
การสำรวจ ต้นทาง - ปลายทาง (OD)(ต่อ)	OD03	ทล.340 บางบัวทอง – ชัยนาท ตอน 301 สาลี – สุพรรณบุรี กม.53+000 – 58+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD04	ทล.33 สุพรรณบุรี – อัญประเทศ (เขต แดนไทย/กัมพูชา) ตอน100 สุพรรณบุรี – นาคู กม.8+000 – 12+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD05	ทล.340 บางบัวทอง – ชัยนาท ตอน 200 ลาดบัวหลวง – สาลี กม.40+000 – 45+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD06	ทล.33 สุพรรณบุรี – อัญประเทศ (เขต แดนไทย/กัมพูชา) ตอน 201 นาคู – ป่าโมก กม.38+000 – 42+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD07	ทล.33 สุพรรณบุรี อัญประเทศ (ชายแดน ไทย/กัมพูชา) ตอน 401 โคกแดง – หินกอง กม.80+000 – 83+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
การสำรวจ สภาพจราจรของ ทางหลวงและ ทางแยก ในปัจจุบัน	ความเร็วใน การเดินทาง	บนโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ โครงการ	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.)
	รอบสัญญาณ ไฟจราจร	บนโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ โครงการ	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.)
	ความยาว แถวคอย	บนโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ โครงการ	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.)
การสำรวจ ปริมาณ คนเดินเท้าและ ผู้ใช้ทาง	บริเวณชุมชน ที่ถนน โครงการตัด ผ่าน	บริเวณชุมชนโดยรอบโครงข่ายของโครงการ	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)

1) การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Count Survey : MB)

เพื่อให้ได้รายละเอียดสภาพและลักษณะการจราจรของทางหลวงในพื้นที่โครงการ รวมทั้งเพื่อให้ได้ข้อมูลที่จะนำมาประกอบการปรับตารางการเดินทางที่ได้จากการสัมภาษณ์รถโดยสารให้เป็นตารางการเดินทางของทั้งวัน และการปรับแก้แบบจำลองจราจรและขนส่งในปัจจุบัน ใช้การแจกนับปริมาณจราจรทุก ๆ 15 นาที ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการสำรวจ ดำเนินการสำรวจเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ตั้งแต่ 06:00 น. ถึง 06:00 น. ของวันรุ่งขึ้น และสำรวจ 12 ชั่วโมง ตั้งแต่ 06:00 น. ถึง 18:00 น. จำนวน 3 วัน โดยจะทำการสำรวจในช่วงต้นสัปดาห์หรือปลายสัปดาห์ ช่วงกลางสัปดาห์ และช่วงวันหยุด ซึ่งจะทำการสำรวจในตำแหน่งเดียวกับการสัมภาษณ์รถโดยสารทั้งหมด และบนทางหลวงบางสายเพิ่มเติม การแจกนับดังกล่าวได้แยกนับปริมาณจราจรตามทิศทาง รวมทั้งแยกประเภทของยานพาหนะออกเป็น 11 ประเภท ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง ดังนี้



- |                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1) รถจักรยานยนต์             | 2) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน      |
| 3) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน/รถตู้ | 4) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถสองแถว) |
| 5) รถโดยสารขนาดกลาง          | 6) รถโดยสารขนาดใหญ่            |
| 7) รถบรรทุก 4 ล้อ            | 8) รถบรรทุกขนาดกลาง 6 ล้อ      |
| 9) รถบรรทุก 10 ล้อ           | 10) รถบรรทุกพ่วง               |
| 11) รถบรรทุกกึ่งพ่วง         |                                |

## 2) การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count Survey : TMC)

การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกเป็นการสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง ที่จุดตัดทางแยกสำคัญในพื้นที่โครงการโดยจะดำเนินการเจนนับปริมาณจราจรทุกๆ 15 นาที เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 06:00 ถึง 18:00 น. จำนวน 3 วัน โดยจะทำการสำรวจในช่วงต้นสัปดาห์หรือปลายสัปดาห์ ช่วงกลางสัปดาห์ และช่วงวันหยุด แยกนับรถในแต่ละทิศทางที่เข้าและออกจากทางแยก พร้อมทั้งแยกประเภทยานพาหนะออกเป็น 11 ประเภท เช่นเดียวกับการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

## 3) การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของผู้ใช้รถ (Origin - Destination Survey : OD)

การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทางจะทำให้เข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางที่ก่อให้เกิดปริมาณจราจร โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทาง นอกจากนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังมีความสำคัญยิ่งในการพัฒนาแบบจำลองการจราจรและขนส่งของโครงการ ในการศึกษาโครงการนี้จะใช้วิธีการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทางด้วยวิธี “การสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview)” ซึ่งดำเนินการโดยหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ และการสัมภาษณ์ผู้เดินทางผ่านพื้นที่โครงการ ที่การสำรวจนี้จะดำเนินการระหว่างเวลา 06:00 น. ถึง 18:00 น. เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ซึ่งจะดำเนินการสำรวจในช่วงกลางสัปดาห์และวันหยุด โดยสัมภาษณ์ผู้เดินทางบนถนนทั้ง 2 ทิศทาง ข้อมูลที่จะได้จากการสำรวจดังกล่าวจะครอบคลุมการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคล รถขนส่งสินค้า รวมทั้งการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มีดังนี้

- จุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง
- วัตถุประสงค์ของการเดินทาง
- ประเภทของรถยนต์ที่ใช้ในการเดินทาง
- จำนวนที่นั่งและผู้โดยสาร
- น้ำหนักบรรทุก (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)
- ประเภทสินค้า (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)

วัตถุประสงค์ของการสำรวจนี้เพื่อให้ทราบถึงสภาพของการเดินทางระหว่างอำเภอและตำบลภายในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางภายในพื้นที่ต่อไป



#### 4) การสำรวจปริมาณคนเดินเท้า (Predestine Survey) และผู้ใช้ทางประเภทอื่นๆ

สำรวจปริมาณคนเดินเท้าและผู้ใช้ทางประเภทอื่นๆที่เป็นกลุ่มเปราะบางบนถนน (เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้พิการ) อย่างน้อยในพื้นที่ทางแยกในชุมชน ทางคนเดินข้าม สะพานลอยหรือทางลอดสำหรับคนเดินข้าม และศาลาทงหลวง โดยจะต้องทำการสำรวจเป็นระยะเวลา 12 ชั่วโมง จำนวน 3 วัน ตามการสำรวจปริมาณจราจร

#### 5) การสำรวจความเร็วในการเดินทางบนโครงข่าย (Speed Survey)

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง หรือความเร็วของยานพาหนะบนโครงข่ายถนน เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเลือกใช้เส้นทางของผู้ใช้รถใช้ถนน การสำรวจระยะเวลาในการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก จะดำเนินการสำรวจโดยใช้วิธี GPS Tracking โดยให้รถยนต์วิ่งบนถนนทางหลวงสายหลักในพื้นที่โครงการ แล้วใช้อุปกรณ์ GPS ระบุพิกัด ณ จุดที่รถยนต์วิ่งผ่าน พร้อมกับบันทึกเวลาและค่าความสูง ความลาดชันของเส้นทาง เมื่อผ่านจุดอ้างอิงหรือจุดตัดทางหลวงต่างๆ รวมถึงการสำรวจความยาวแฉกคย และการสำรวจจังหวะสัญญาณไฟจราจร

### 7.2 การวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

การวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปีปัจจุบันมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถเข้าใจลักษณะการเดินทางและสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่และโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา โดยข้อมูลพื้นฐานด้านการจราจรทั้งที่เก็บรวบรวมมาและที่ได้จากการสำรวจจะถูกใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปีปัจจุบัน และใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ

ในการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรนั้น จะทำการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรทั้งในหน่วยยานพาหนะแต่ละประเภท (Vehicle: คัน) และหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit : PCU) ทั้งนี้ค่า PCU Factor จะถูกนำมาใช้แปลงค่าจำนวนคันรถยนต์ให้เป็นหน่วยจำนวนคัน PCU เนื่องจากยวดยานแต่ละประเภทมีขนาดและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่แตกต่างกันด้วย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องแปลงยวดยานเหล่านั้นให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนแล้วจึงรวมยวดยานเหล่านั้นเข้าด้วยกัน ประเภทและค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลของยวดยานแต่ละประเภทที่จะนำมาใช้นั้น อ้างอิงจากการศึกษาพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร (UTDM/TDMC) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจรใช้สำหรับการศึกษาด้านจราจรและขนส่งทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเมืองในภูมิภาค ตลอดจนทั่วประเทศ ซึ่งได้มีการนำมาใช้ในหลายโครงการทั้งของกรมทางหลวงและหน่วยงานต่างๆ

ค่า PCU Factors ที่จะใช้แปลงค่าจำนวนคันรถยนต์ให้เป็นหน่วยจำนวนคัน PCU มีดังนี้

1) รถจักรยานยนต์	0.33
2) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00
3) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน/รถตู้	1.00
4) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถสองแถว)	1.50
5) รถโดยสารขนาดกลาง	1.50



6) รถโดยสารขนาดใหญ่	2.10
7) รถบรรทุก 4 ล้อ	1.00
8) รถบรรทุกขนาดกลาง 6 ล้อ	2.10
9) รถบรรทุก 10 ล้อ	2.50
10) รถบรรทุกพ่วง	2.50
11) รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2.50

\*\* ที่มา : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

ข้อมูลจราจรที่ได้จากการสำรวจเพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นจะถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่ออธิบายคุณลักษณะของสภาพการจราจรในแต่ละประเภทที่ทำการสำรวจ ดังนี้

1) ข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน จะนำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนทั้งในรูปของปริมาณการจราจรในชั่วโมงสูงสุดและปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน สภาพการเปลี่ยนแปลงปริมาณจราจรรายชั่วโมงรวมทั้งวิเคราะห์หาสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ บนโครงข่ายถนน

2) ข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางของการเดินทาง จะนำมาวิเคราะห์จุดต้นทาง/ปลายทางของผู้ใช้รถบนทางหลวง โดยวิเคราะห์ถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารของยานพาหนะแต่ละประเภท

3) ข้อมูลปริมาณจราจรที่ทางแยก ได้นำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่ทางแยก โดยทำการวิเคราะห์หาค่าปริมาณจราจรทุกทิศทางที่บริเวณทางแยกต่างๆ ที่ได้ทำการสำรวจ

นอกจากนี้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการปรับแก้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน เพื่อจำลองสภาพการจราจรให้มีความน่าเชื่อถือและเป็นฐานในการวิเคราะห์และคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตของโครงการต่อไป

### 7.3 งานคาดการณ์ปริมาณจราจร

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตบนเส้นทางโครงการจะต้องมีการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพจราจรในปัจจุบันและปีอนาคตบนเส้นทางถนนโครงการและบนโครงข่ายถนนโดยรอบโครงการในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนเปรียบเทียบผลกระทบของโครงการที่เกิดขึ้นทั้งในระดับพื้นที่ศึกษาและในภาพรวมระดับภูมิภาค โดยผลกระทบของโครงการที่วิเคราะห์ได้จากแบบจำลองประกอบด้วยผลกระทบด้านจราจรและด้านเศรษฐศาสตร์ อาทิเช่น ค่า V/C Ratio ค่าระดับการให้บริการ (LOS) ค่าความเร็วเฉลี่ย ค่าระยะทางในการเดินทางรวมของยานพาหนะ (Vehicle Kilometers of Travel : VKT) ค่าระยะเวลาในการเดินทางรวมของยานพาหนะ (Vehicle Hours of Travel : VHT) เป็นต้น โดยวิเคราะห์ผลกระทบในเชิงเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างในกรณีที่มีโครงการ (With Project) และกรณีไม่มีโครงการ (Without Project)

แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งที่จะใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการประกอบด้วยแบบจำลองปัจจุบัน (Based Year Model) ซึ่งผ่านการปรับเทียบ (Calibration) และตรวจสอบความถูกต้อง (Validation) ของแบบจำลอง และแบบจำลองปีอนาคต (Future Year Model) ซึ่งเกิดจากสมมติฐานประกอบต่าง ๆ ในระยะ 30 ปีนับตั้งแต่ปีเปิดให้บริการของโครงการ



## 7.4 งานวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจร

การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ เป็นการตรวจสอบขีดความสามารถในการให้บริการแก่จำนวนยานพาหนะของถนนที่ทำการศึกษในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง สำหรับโครงการนี้เป็นการตรวจสอบสภาพความจุของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ไว้ในปีเป้าหมายการศึกษา โดยในการวิเคราะห์ได้สะท้อนในรูปของระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) ซึ่งเป็นวิธีการในการวัดเชิงคุณภาพของการสัญจรของยานพาหนะบนถนนภายใต้ข้อจำกัดของสภาพการจราจร (Traffic Conditions) และสภาพถนน (Roadway Conditions) โดยการรับรู้ในรูปของความสะดวกสบายและรวดเร็วของการสัญจร

### 1) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ







การวิเคราะห์สภาพการจราจรบนเส้นทางโครงการ และโครงข่ายถนนโดยรอบเป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลทางกายภาพของเส้นทาง เพื่อให้ทราบถึงระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ของเส้นทาง นอกจากนี้จะทำการตรวจสอบเพื่อปรับปรุงการออกแบบแนวเส้นทาง เพื่อให้ได้ระดับการให้บริการของเส้นทางอยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม ดังนี้

- ทางหลวงนอกเมือง (Rural)  
LOS = B (Intermediate Year)  
LOS = C (Final Year)
- ทางหลวงชานเมือง (Sub Urban)  
LOS = C (Intermediate Year)  
LOS = D (Final Year)

ปกติระดับการให้บริการ แบ่งออกได้เป็น 6 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 7-2 มีความหมายดังนี้



ตารางที่ 7-2 ความหมายและภาพตัวอย่างของระดับการให้บริการต่างๆ ของโครงข่ายถนน

ระดับการให้บริการ	ความหมาย	ปริมาณจราจรต่อความจุถนน
	LOS A ปริมาณการจราจร รถสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดที่ไม่จำกัด ปริมาณความหนาแน่นต่ำ และรถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างอิสระในกระแสจราจร ผู้ขับขี่สามารถคงระดับความเร็วต่ำตามที่ต้องการได้โดยไม่เกิดความล่าช้า	0.00 – 0.60
	LOS B ปริมาณการจราจรคงตัว ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร การเคลื่อนตัวถูกจำกัดเล็กน้อย ความล่าช้าที่เกิดขึ้น ไม่สร้างความเครียดต่อผู้ขับขี่	0.61 – 0.70
	LOS C ปริมาณการจราจรคงตัว แต่ความสามารถในการเคลื่อนที่ถูกจำกัดมากขึ้นด้วยปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ความเร็วในการขับขี่ยังอยู่ในระดับที่น่าพอใจ แต่สภาพบริเวณสัญญาณไฟหรือความยาวแถวคอยก่อให้เกิดความล่าช้าได้	0.71 – 0.80
	LOS D ปริมาณการจราจรไม่คงตัว การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรเพียงเล็กน้อยสามารถก่อให้เกิดความล่าช้าได้มากขึ้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ถูกจำกัดในการเคลื่อนตัวจากระดับความเร็วที่ต้องการ ขาดความสะดวกสบาย แต่ยังอยู่ในระดับที่เคลื่อนตัวได้	0.81 – 0.90
	LOS E ความเร็วของการขับขี่เป็นครั้งหนึ่ง หรือหนึ่งในสามของความเร็วสูงสุด ปริมาณการจราจรไม่คงตัวและเกิดการหยุดชะงักเป็นระยะสั้นๆ ความหนาแน่นสูงขึ้น ความยาวของแถวคอยมีมากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความล่าช้า	0.91 – 1.00
	LOS F กระแสการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก สัญญาณไฟ ความเร็วลดต่ำลงอย่างมาก และปริมาณจราจรเกิดการหยุดชะงักเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆหรือยาว เนื่องจากเป็นการจราจรก่อนที่จะติดขัด	> 1.00

ที่มา : Highway Capacity Manual





### 8.3 การกำหนดทางเลือกของทางแยกต่างระดับโครงการ

จากการทบทวนผลการศึกษาดูแลให้เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการมีการปรับแนวเส้นทางส่วนใหญ่ลงมาขนานกับโครงการรถไฟทางคู่ ส่งผลให้ทางแยกต่างระดับในโครงการทั้ง 3 จุดมีการเปลี่ยนจากตำแหน่งเดิม ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และปริมาณจราจรตามตำแหน่งในปัจจุบัน โดยที่ปรึกษาจะกำหนดรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้อย่างน้อย 3 รูปแบบ มาดำเนินการเปรียบเทียบหารูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับทั้ง 3 จุดของโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

#### 1) ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 เป็นจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี เพื่อกระจายการเดินทางทั้งรถที่ต้องการเลี่ยงเมืองและรถที่ต้องการเข้าสู่ตัวเมือง โดยมีรูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ได้แก่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือเป็นรูปแบบทั่วไปไม่ซับซ้อน แต่มีข้อเสียคือใช้พื้นที่มาก ดังแสดงในรูปที่ 8-2
- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็นทางเลี้ยวโดยตรง (Directional Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือเป็นรูปแบบทั่วไปไม่ซับซ้อน ใช้พื้นที่น้อย แต่มีข้อเสียคือมีโครงสร้างสะพานสูงและยาวที่สุด ดังแสดงในรูปที่ 8-3
- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็นทางเลี้ยวโดยตรง (Directional Ramp) รูปตัว U รูปแบบนี้มีข้อดีคือใช้พื้นที่ปานกลางโครงสร้างสะพานไม่สูง แต่มีข้อเสียคือทิศทางเลี้ยวมีระยะทางไกล ดังแสดงในรูปที่ 8-4



รูปที่ 8-2 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 1



รูปที่ 8-3 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 2



รูปที่ 8-4 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 3

## 2) ทางแยกต่างระดับผักไห่

เป็นทางแยกต่างระดับเข้าเชื่อมตัวเมืองผักไห่ โดยมีทางเลือกในการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 3412 หรือ 3454 รูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ดังแสดงในรูปที่ 8-5 ได้แก่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3412 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 3412 เป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือระยะทางในการเดินทางสั้น อยู่ห่างพื้นที่ชุมชน แต่มีข้อเสียคือการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองยาก
- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางแยก รูปแบบนี้มีข้อดีคือเชื่อมกับพื้นที่เมืองโดยตรง แต่มีข้อเสียคือจำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เมืองบางส่วนและจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางแยก เช่นเดียวกับรูปแบบที่ 2 แต่เลือกแนวห่างจากพื้นที่เมือง รูปแบบนี้มีข้อดีคือเชื่อมกับพื้นที่เมืองโดยตรง แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออกทางหลวงพิเศษไกลที่สุด และจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด



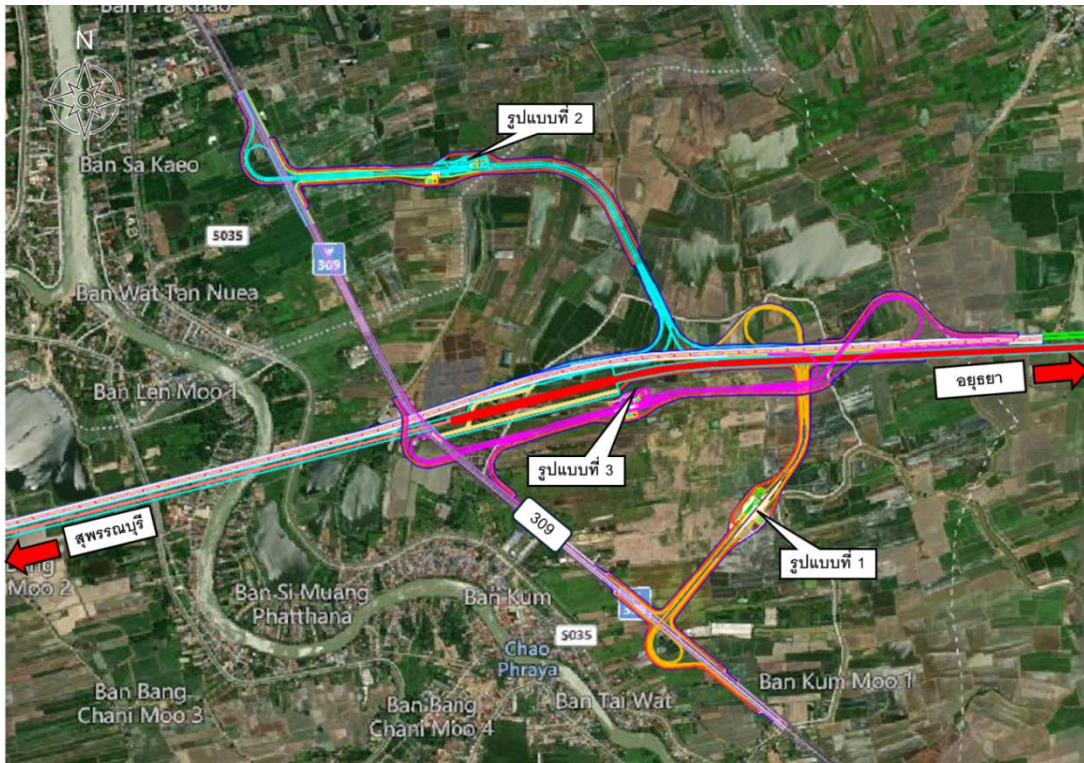
รูปที่ 8-5 ทางแยกต่างระดับผักไห่ 3 รูปแบบ



## 2) ทางแยกต่างระดับป่าโมก

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 309 เพื่อเดินทางเข้าสู่ป่าโมก รูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ดังแสดงในรูปที่ 8-6 ได้แก่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือระยะทางในการเดินทางสั้น ใช้พื้นที่น้อย แต่การออกแบบ Ramp จำเป็นต้องตัดแนวโครงการรถไฟทางคู่ และไกลพื้นที่เมืองป่าโมก
- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือ Ramp ไม่ตัดทางรถไฟ และใกล้พื้นที่เมืองป่าโมกมากที่สุด แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออกทางหลวงพิเศษไกลที่สุด
- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) รูปแบบนี้มีข้อดีคือใช้พื้นที่เวนคืนเกาะกลุ่มกับแนวทางหลัก แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออกทางหลวงพิเศษไกล



รูปที่ 8-6 ทางแยกต่างระดับป่าโมก 3 รูปแบบ

## 9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 9.1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จำแนกได้ 2 ขั้นตอน ได้แก่

**ขั้นตอนที่ 1** การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) ของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ เพื่อนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ คือ มีระดับผลกระทบ และ/หรือความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง มาใช้กำหนดเป็นเกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ และนำประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อในขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบระดับต่ำ โครงการจะดำเนินการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

**ขั้นตอนที่ 2** การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA) ของทางเลือกหรือรูปแบบโครงการที่ได้รับคัดเลือก โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสม มาทำการศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการตามแนวทาง ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทโครงการ กิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568



2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (สิงหาคม 2567)

3) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดย กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : พ.ศ. 2569)

### 1) งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) ซึ่งอยู่ใน ขั้นตอนของงานศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ มีขั้นตอนการศึกษา ดังนี้

#### 1.1) การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง

#### 1.2) การรวบรวม ตรวจสอบ ลักษณะและรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือก

ทำการรวบรวม ตรวจสอบลักษณะ และรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือกที่ได้กำหนดไว้ให้ครอบคลุมตลอดทั้งพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งพื้นที่พิจารณาโครงการออกเป็นช่วงๆ ตามหลักกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ หรือลักษณะนิเวศที่ถนนโครงการตัดผ่าน เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถใช้เป็นแนวทางประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น

#### 1.3) การเก็บรวบรวมข้อมูล สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวทางเลือก

รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวทางเลือกครอบคลุมองค์ประกอบ ทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำแนกเป็นปัจจัยย่อย 31 ปัจจัย **แสดงดังตาราง ที่ 9-1** ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ หรือ มากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นเป็นวงกว้าง



### ตารางที่ 9-1 องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของ มนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ภูมิสัณฐาน</li> <li>2. ทรัพยากรดิน</li> <li>3. ธรณีวิทยาและ ธรณีพิบัติภัย</li> <li>4. น้ำผิวดิน</li> <li>5. น้ำใต้ดิน</li> <li>6. น้ำทะเล</li> <li>7. อากาศและบรรยากาศ</li> <li>8. เสียง</li> <li>9. ความสั่นสะเทือน</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. นิเวศวิทยาทางบก</li> <li>2. นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ</li> <li>4. พื้นที่ชุ่มน้ำ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. น้ำเพื่อการอุปโภคและ บริโภค</li> <li>2. การคมนาคมขนส่ง</li> <li>3. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ</li> <li>4. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ</li> <li>5. การเกษตรกรรม</li> <li>6. นันทนาการ</li> <li>7. การใช้ที่ดิน</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เศรษฐกิจ - สังคม</li> <li>2. การโยกย้ายและ การเวนคืน</li> <li>3. การสาธารณสุข</li> <li>4. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย</li> <li>5. การแบ่งแยก</li> <li>6. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย</li> <li>7. ความปลอดภัยในสังคม</li> <li>8. สุขภาพ</li> <li>9. ผู้ใช้ทาง</li> <li>10. โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง วัฒนธรรม</li> <li>11. สุนทรียภาพและ ทัศนียภาพ</li> </ol>

#### 1.4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ด้วยวิธี Matrix โดยประเมินให้ครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง และมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในด้านบวกและลบ

#### 1.5) การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก

สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบหรือทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด **ร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน**

#### 1.6) การนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

นำผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) มาใช้เป็นปัจจัยการคัดเลือกด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะคัดเลือกเอาเฉพาะปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีความแตกต่างกันระหว่างทางเลือกหรือรูปแบบ และสามารถนำมากำหนดระดับของน้ำหนักคะแนนที่แตกต่างกันได้ และเป็นปัจจัยที่ไม่ซ้ำซ้อนกับทางวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ เพื่อคัดเลือกทางเลือก



หรือรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด นอกจากนี้จะนำเสนอประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือเป็นปัจจัยที่มีนัยสำคัญ กล่าวคือ มีระดับผลกระทบ และ/หรือความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง (ระดับผลกระทบ -2 และ -3) มาทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) ต่อไป

**1.7) กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ**  
สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบระดับต่ำซึ่งมีผลกระทบไม่มากนัก และไม่ได้นำไปศึกษาต่อในขั้นตอน EIA โครงการจะดำเนินการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

## 2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) จะนำเสนอประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของทางเลือกหรือรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) มาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์และประเมินเพิ่มเติมอย่างละเอียด โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

### 2.1) ศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ

ดำเนินการศึกษารูปแบบการก่อสร้างและการดำเนินกิจกรรมของโครงการในระยะต่าง ๆ ครอบคลุมตั้งแต่ระยะเตรียมการก่อสร้าง (Pre-construction Phase) ระยะก่อสร้าง (Construction Phase) และระยะดำเนินการ (Operation and Maintenance Phase)

### 2.3) การศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน ครอบคลุมทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรทางด้านกายภาพ ทรัพยากรทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ของแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ ร่วมกับการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอสำหรับการศึกษาผลกระทบชั้นรายละเอียด (EIA) โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับช่วงฤดูกาลและครอบคลุมประเด็นทรัพยากรที่สำคัญที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ รวมไปถึงการทบทวนข้อกำหนดขอบเขตและรวบรวมข้อมูลด้านนโยบาย กฎระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ ตลอดจนการสำรวจและดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามเพิ่มเติม เพื่อศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการก่อนมีการพัฒนาโครงการ

### 2.4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียดเป็นการนำข้อมูลทั้งหมดมาศึกษาวิเคราะห์ เพื่อพิจารณากิจกรรมของโครงการในแต่ละประเด็นสัมพันธ์กับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของแต่ละปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละปัจจัยที่อาจเชื่อมโยงกัน เปรียบเทียบกรณีไม่มีโครงการ และกรณีที่มีโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง **ระยะดำเนินการ** ครอบคลุมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการเองและจากการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงที่อาจมีผลต่อกันหรืออาจเป็น



ผลกระทบที่สะสมร่วมกันทั้งทางตรงและทางอ้อม แสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบตามหลักวิชาการ เพื่อแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในเชิงปริมาณให้มากที่สุด โดยลักษณะของผลกระทบแสดงแปรผันไปตามระยะเวลา (รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน รายปี ตามความเหมาะสม เพื่อประโยชน์ในการติดตามผลกระทบในอนาคต) สถานที่เกิดผลกระทบ ปริมาณมลพิษที่แหล่งกำเนิด และแหล่งรองรับผลกระทบ โดยระบุความชัดเจนของขนาดและระดับความรุนแรงผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการเฉพาะที่จะสามารถป้องกันผลกระทบให้มากที่สุดและเป็นที่ยอมรับจากสาธารณชน รวมทั้งนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งได้จากการรับฟังความเห็นของประชาชนมาพิจารณาประกอบการศึกษา

## 2.5) มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสนอมาตรการและวิธีการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมที่สุด และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ออกแบบรายละเอียดด้านการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรการที่เสนอแนะ ทั้งนี้กรณีที่มีความเสียหายไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ที่ปรึกษาจะเสนอแผนการชดเชยความเสียหายดังกล่าว โดยมาตรการที่เสนอแนะให้มีการออกแบบจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีรายละเอียดเพียงพอที่จะนำไปใช้งานได้ทันที รวมถึงประมาณราคาค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนในการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยแสดงรายละเอียดแยกแยะเป็นรายมาตรการ

## 2.6) มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

เสนอมาตรการและวิธีการในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำหรับประเด็นที่พบว่า มีความเหมาะสมที่จะส่งเสริมให้มีคุณภาพดีขึ้นจากเดิม โดยมาตรการที่เสนอจะต้องมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละประเด็นที่จะปรับปรุง ทำการวิเคราะห์ ตรวจสอบ เพื่อกำหนดตำแหน่งและขอบเขตของพื้นที่ ซึ่งมีความเหมาะสมแก่การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ลักษณะดำเนินการและวิธีดำเนินการ ผลลัพธ์ที่ต้องการ ผู้รับผิดชอบ ระยะเวลา และงบประมาณในการดำเนินการ ทั้งนี้สิ่งที่นำเสนอจะต้องมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของประสิทธิผลและงบประมาณและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

## 2.7) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสนอมาตรการและวิธีการในการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญตามที่ได้ประเมินไว้ พร้อมทั้งเสนอวิธีการในการประเมินผลภายหลังการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งแสดงหลักการและเหตุผล ที่ใช้ประกอบการกำหนดสิ่งที่จะทำการติดตามตรวจสอบและประเมินผล ตำแหน่งสถานีและขอบเขตของพื้นที่ ลักษณะดำเนินการและวิธีดำเนินการ ผลลัพธ์ที่ต้องการ ผู้รับผิดชอบ ระยะเวลา และงบประมาณในการดำเนินการ ทั้งนี้ สิ่งที่น่าเสนอจะมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของประสิทธิผลและงบประมาณและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

## 2.8) แผนการจัดการสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ ของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการตรวจสอบความเพียงพอและความเหมาะสมในการปฏิบัติ จึงต้องนำข้อมูลมาตรการใน **ข้อ 2.5) ถึง 2.6)** มา



นำเสนอเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โดยระบุถึงวัตถุประสงค์ รูปแบบสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ตำแหน่งที่ แน่ชัด ช่วงเวลา ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ งบประมาณ และผลลัพธ์ที่ได้ โดยแผนดังกล่าวจะต้องมีความเป็นไปได้ ในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งนำเสนอรูปแบบวิธีการตรวจสอบการดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนด

## 9.2 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการ ดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2568 (ฉบับที่ 2) กำหนดให้ทางหลวง หรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังตารางที่ 9-2 ต้องจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ ผลการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนว เส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

ลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทาง พิเศษ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91

ลำดับที่ 20.7 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วย โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง เนื่องจากพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่ง โบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤๅไชย วัดโคกทิวชัย วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง) วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี ระยะห่าง 147 - 475 เมตร

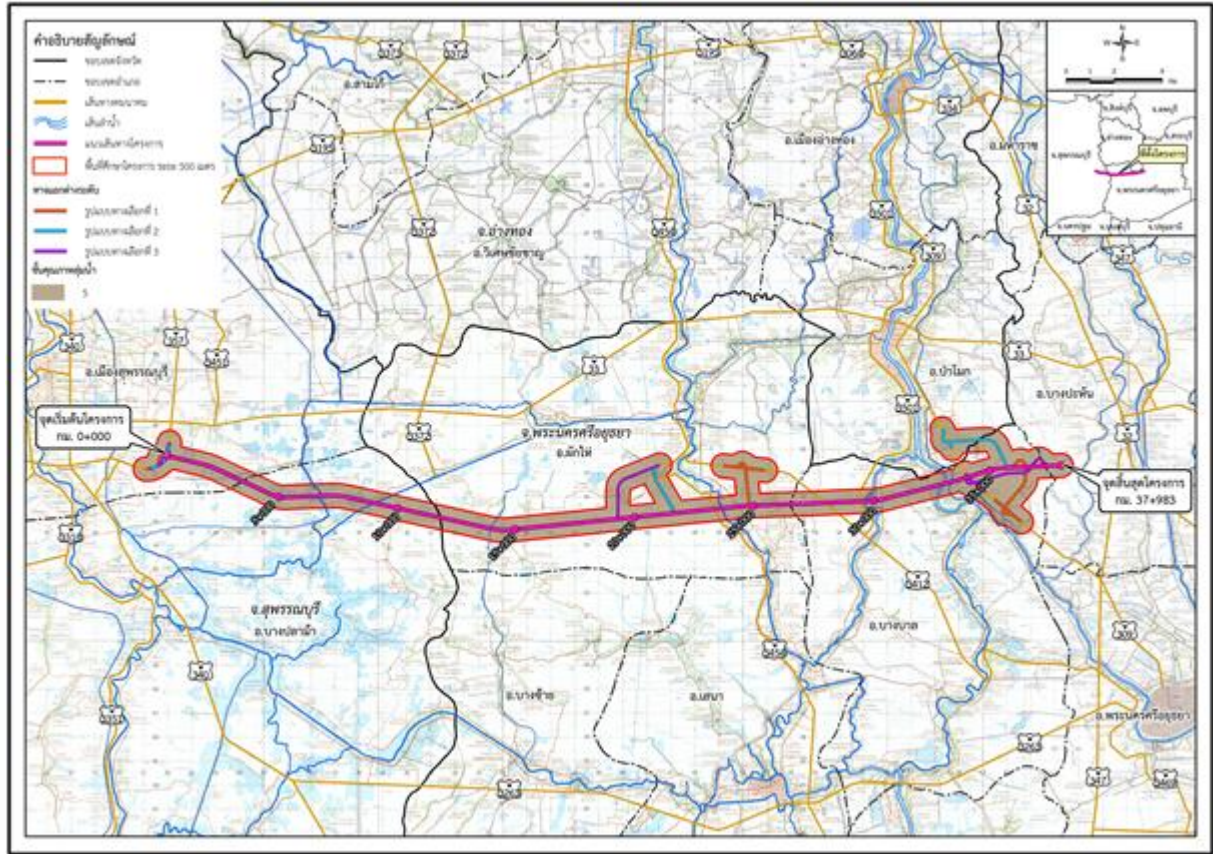


ตารางที่ 9-2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมา

ลำดับ ที่	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<b>เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ติดพื้นที่ชายฝั่งทะเล
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<b>เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤๅษี วัดโคกหิรัญ วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง) วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี ระยะห่าง 147 - 475 เมตร
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5

ที่มา : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568

(1) **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ผลการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเบื้องต้น จากฐานข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่มีความสำคัญในเชิงระบบนิเวศ (ชั้นที่ 1 และ 2) โดยบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังแสดงในรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

(2) **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** พื้นที่ชุ่มน้ำของประเทศไทย ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (แรมซาร์ไซต์) ภายใต้อนุสัญญาพื้นที่ชุ่มน้ำ (Convention on Wetlands) ซึ่งมีทั้งหมด 16 แห่ง ได้แก่ พรุควนขี้เสียน, เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงโขงหลง, ดอนหอยหลอด, ปากแม่น้ำกระบี่, เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองบงคาย, เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (พรุโต๊ะแดง), อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม-เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหมู่เกาะลิบง-ปากแม่น้ำตรัง, อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากคลองกะเปอร์-ปากแม่น้ำกระบี่, อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง, อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา, อุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด, เขตห้ามล่าสัตว์ป่ากุตทิง, เกาะกระ, หมู่เกาะระ-เกาะพระทอง, แม่น้ำสงครามตอนล่าง และศูนย์ศึกษาธรรมชาติกองทัพบก (บางปู) 72 พรรษา มหาราชินี (ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2565 และกรมทรัพยากรน้ำ, 2568)

ทั้งนี้ พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดอ่างทอง และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไม่ได้จัดอยู่บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าวข้างต้น โดยพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการมากที่สุด คือ ดอนหอยหลอด ซึ่งมีระยะห่างจากโครงการประมาณ 121 กิโลเมตร ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำต่อกรมทรัพยากรน้ำให้มีความชัดเจนครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

(3) **พื้นที่อนุรักษ์** ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ที่มีความสำคัญทางระบบนิเวศวิทยาทางบก ได้แก่ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า



(4) **พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ** ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จากฐานข้อมูลสารสนเทศ ป่าไม้ กรมป่าไม้ พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

(5) **พื้นที่ป่าชายเลน** ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ป่าชายเลน จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

(6) **พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร** ผลการตรวจสอบพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า แนวเส้นทางโครงการมีระยะห่างจากพื้นที่ชายฝั่งทะเล ประมาณ 105 กิโลเมตร

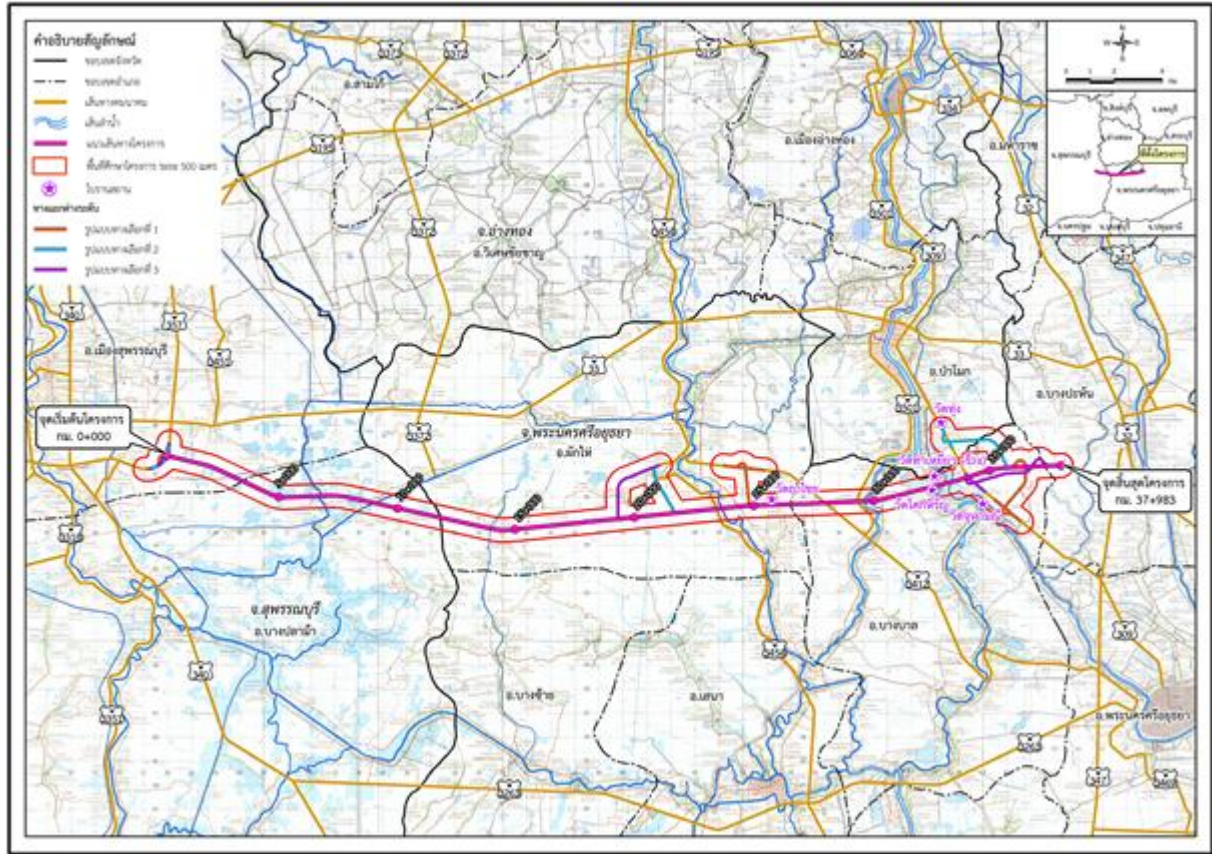
(7) **แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี** ผลการตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณสถานและโบราณคดี ระบบภูมิศาสตร์ แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม ของกรมศิลปากร และทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี, 2569 พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤาไชย วัดโคกหิรัญ วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง) วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี โดยมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประมาณ 147 - 475 เมตร รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 9-3 และรูปที่ 9-2

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดีต่อสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา ให้มีความชัดเจนครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

ตารางที่ 9-3 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร

แหล่งโบราณสถาน และโบราณคดี	สถานะ	X	Y	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)		
					รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. วัดฤาไชย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	651205	1595900	25+755	222	222	222
2. วัดโคกหิรัญ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	657891	1596285	32+469	147	147	147
3. วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง)	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	657986	1596859	32+687	385	385	385
4. วัดทุ่ง	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	658262	1599090	33+519	-	248	-
5. วัดจุฬามณี	ขึ้นทะเบียน	660006	1595712	34+276	500	-	475

ที่มา : รายงานการศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี, 2569



รูปที่ 9-2 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร

## (8) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

### 1) จังหวัดสุพรรณบุรี

ผลการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ตามประกาศกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสุพรรณบุรี พ.ศ. 2560 พบว่า บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในที่ดิน 1 ประเภท คือ บริเวณเขตสีเขียว หมายถึง ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และเมื่อดำเนินการตรวจสอบข้อห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประเภทข้างต้น พบว่า การพัฒนาโครงการเป็นการใช้ที่ดินเพื่อเป็นโครงข่ายคมนาคม ไม่ถูกระบุเป็นข้อห้ามต่อการใช้ประโยชน์

### 2) จังหวัดอ่างทอง

ผลการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ตามประกาศกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดอ่างทอง พ.ศ. 2558 พบว่า บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในที่ดิน 1 ประเภท คือ บริเวณเขตสีเขียว หมายถึง ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และเมื่อดำเนินการตรวจสอบข้อห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประเภทข้างต้น พบว่า การพัฒนาโครงการเป็นการใช้ที่ดินเพื่อเป็นโครงข่ายคมนาคม ไม่ถูกระบุเป็นข้อห้ามต่อการใช้ประโยชน์



### 3) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผลการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ตามประกาศกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 พบว่า บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในที่ดิน 2 ประเภท คือ บริเวณเขตสีชมพู หมายถึง ที่ดินประเภทชุมชน และเขตสีเขียว หมายถึง ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และเมื่อดำเนินการตรวจสอบข้อห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประเภทข้างต้น พบว่า การพัฒนาโครงการเป็นการใช้ที่ดินเพื่อเป็นโครงข่ายคมนาคม ไม่ถูกระบุเป็นข้อห้ามต่อการใช้ประโยชน์

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อสำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดให้มีความชัดเจนครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

(9) **พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม** ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน โดยทำการซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการกับฐานระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ จำนวน 49 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 9 แห่ง สถานพยาบาล 6 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง และแหล่งชุมชน 25 แห่ง มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 51 – 500 เมตร ดังแสดงในตารางที่ 9-4 และรูปที่ 9-3

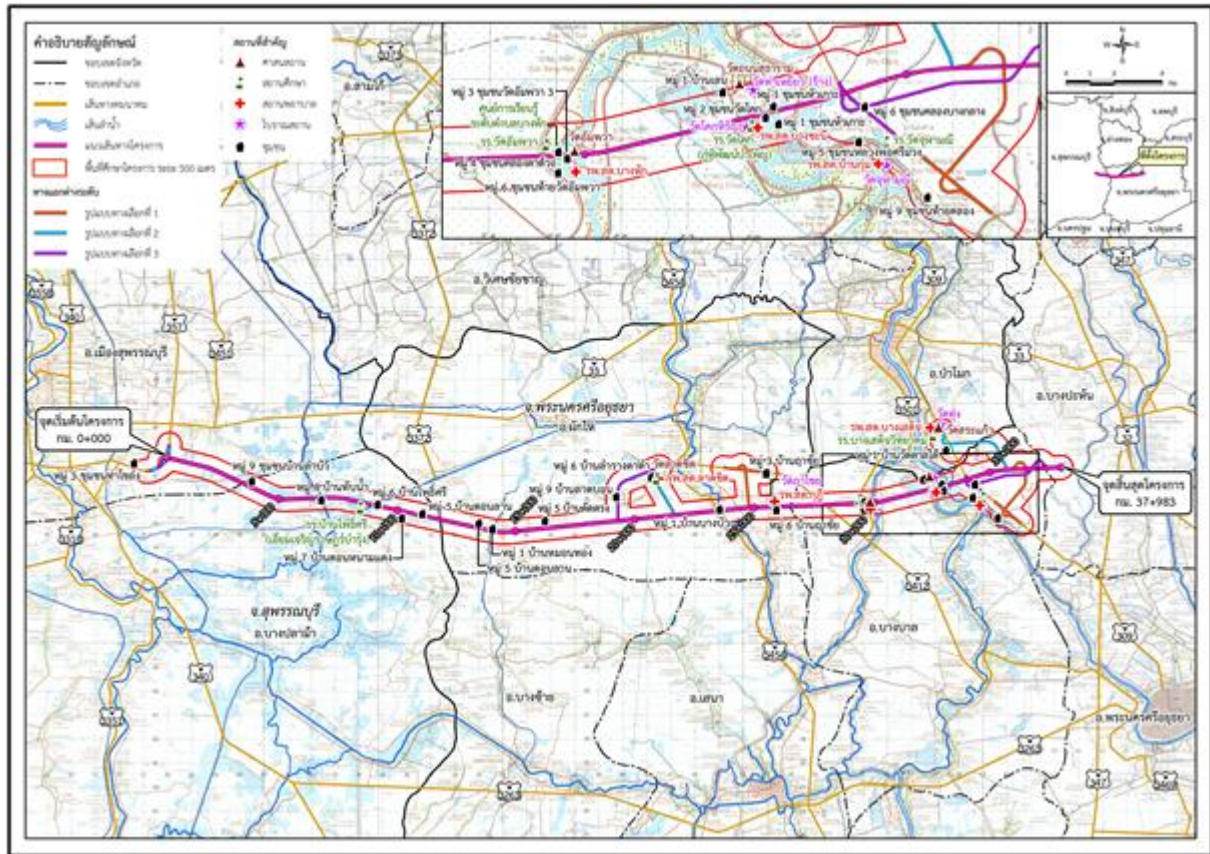
ตารางที่ 9-4 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1 หมู่ 3 ชุมชนท่าโหลง	ชุมชน	0+000	190	-	-
2 หมู่ 9 ชุมชนบ้านลำบัว	ชุมชน	3+653	242	242	242
3 หมู่ 4 บ้านทับน้ำ	ชุมชน	6+766	83	83	83
4 รร.บ้านโพธิ์ศรี (เยี่ยมเจริญราษฎร์บำรุง)	สถานศึกษา	8+458	226	226	226
5 หมู่ 6 บ้านโพธิ์ศรี	ชุมชน	9+132	51	51	51
6 หมู่ 7 บ้านดอนหนามแดง	ชุมชน	10+246	288	288	288
7 หมู่ 5 บ้านจรเข้เข้	ชุมชน	11+038	72	72	72
8 หมู่ 5 บ้านดอนลาน	ชุมชน	13+431	193	193	193
9 หมู่ 1 บ้านหมอนทอง	ชุมชน	14+026	85	85	85
10 หมู่ 5 บ้านดัดตรง	ชุมชน	16+276	307	307	307
11 หมู่ 9 บ้านลาดบอน	ชุมชน	19+340	-	-	70
12 หมู่ 6 บ้านลำรางตาดำ	ชุมชน	20+864	-	136	258
13 รร.วัดลาดชิด (ลาดชิดวิทยาคาร)	สถานศึกษา	21+084	-	45	395
14 วัดลาดชิด	ศาสนสถาน	21+115	-	117	266
15 รพ.สต.ลาดชิด	สถานพยาบาล	21+162	-	156	435
16 หมู่ 1 บ้านบางบัว	ชุมชน	23+570	55	55	55



**ตารางที่ 9-4 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ (ต่อ)**

พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)			
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3	
17	หมู่ 3 บ้านถาชัย	ชุมชน	25+577	56	-	-
18	วัดถาไชย	แหล่งโบราณ	25+755	222	222	222
19	รร.วัดถาไชย (ถาไชยศึกษาคาร)	สถานศึกษา	25+865	290	290	290
20	หมู่ 6 บ้านถาชัย	ชุมชน	25+865	130	130	130
21	รพ.สต.กุฎี	สถานพยาบาล	25+882	224	224	224
22	รร.วัดอัมพวา (วัฒนราษฎร์อุปถัมภ์)	สถานศึกษา	29+426	178	178	178
23	ศูนย์การเรียนรู้ระดับตำบลบางหัก	สถานศึกษา	29+571	120	120	120
24	หมู่ 6 ชุมชนท้ายวัดอัมพวา	ชุมชน	29+587	269	269	269
25	หมู่ 4 ชุมชนคลองตาด้วง	ชุมชน	29+605	56	56	56
26	หมู่ 3 ชุมชนวัดอัมพวา 3	ชุมชน	29+736	51	51	51
27	วัดอัมพวา	ศาสนสถาน	29+845	61	61	61
28	รพ.สต.บางหัก	สถานพยาบาล	29+854	264	264	264
29	หมู่ 1 บ้านเลน	ชุมชน	32+247	472	472	472
30	วัดโคกหิรัญ	แหล่งโบราณ	32+469	147	147	147
31	วัดถนนสุธาราม	ศาสนสถาน	32+529	500	500	500
32	รร.วัดโคก (กุฎีพัฒนบำรุง)	สถานศึกษา	32+546	136	136	136
33	รพ.สต.บางชะนี	สถานพยาบาล	32+634	187	187	187
34	วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง)	แหล่งโบราณ	32+687	385	385	385
35	หมู่ 2 ชุมชนวัดโคก	ชุมชน	32+785	64	64	64
36	หมู่ 1 ชุมชนหัวเกาะ	ชุมชน	32+938	73	73	73
37	หมู่ 1 ชุมชนหัวป่า	ชุมชน	32+950	208	208	208
38	รพ.สต.บางเสด็จ	สถานพยาบาล	33+058	-	490	-
39	รร.บางเสด็จวิทยาคม	สถานศึกษา	33+097	-	380	-
40	รร.วัดสระแก้ว อ่างทอง	สถานศึกษา	33+318	-	230	-
41	วัดสระแก้ว	ศาสนสถาน	33+387	-	218	-
42	หมู่ 1 บ้านวัดตาลใต้	ชุมชน	33+448	-	234	-
43	วัดทุ่ง	แหล่งโบราณ	33+519	-	248	-
44	หมู่ 5 ชุมชนหลวงพ่อศรีม่วง	ชุมชน	33+995	-	-	430
45	รพ.สต.บ้านกุ่ม	สถานพยาบาล	34+166	-	-	500
46	หมู่ 6 ชุมชนคลองบางกลาง	ชุมชน	34+262	297	297	ประชิด
47	วัดจุฬามณี	แหล่งโบราณ	34+276	500	-	475
48	รร.วัดจุฬามณี	สถานศึกษา	34+387	495	-	102
49	หมู่ 9 ชุมชนท้ายคลอง	ชุมชน	34+821	252	-	-



รูปที่ 9-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ

## 10. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2566) และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง (2563) การพัฒนาโครงการดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่และระบบนิเวศโดยรอบ การสำรวจและออกแบบโครงการจึงต้องดำเนินงานให้ครอบคลุมทั้งในด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม รวมถึงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อสงสัย ข้อวิตกกังวลใจ เพื่อชี้แจงข้อมูลของการศึกษาโครงการ อันเป็นการสร้างความเข้าใจและยอมรับในแนวทางการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสามารถนำไปเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ตรวจสอบและออกแบบถนนของโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งส่งเสริมกระบวนการศึกษาของโครงการให้มีประสิทธิภาพ ด้วยการเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด

### 10.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการให้กลุ่มเป้าหมายต่างๆ ได้รับรู้ และเสริมสร้างให้เกิดความเข้าใจอย่างถูกต้อง



2) เพื่อปรึกษาหารือ รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์จากกลุ่มเป้าหมายต่างๆ สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสม

3) เพื่อเสริมสร้างให้เกิดการยอมรับร่วมกันในผลการศึกษา อันจะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการ ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

## 10.2 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) 7 กลุ่ม โดยครอบคลุมพื้นที่ศึกษาอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ปกครองใน 6 อำเภอ 3 จังหวัด ได้แก่ อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง อำเภอบางปะหัน อำเภอบางบาล อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอเมืองสุพรรณบุรี และ อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ.2566 ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากกิจกรรมการก่อสร้างถนนโครงการ

กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถานศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ

กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน

กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป

## 10.3 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน และมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยแบ่งออกเป็นการประชุมสัมมนา 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 10.3-1 รายละเอียดดังนี้

1) การประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบ เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยเผยแพร่ข้อมูลประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายทราบอย่างต่อเนื่องตลอดทุกขั้นตอนของการศึกษา และรับฟังข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการในวงกว้าง ด้วยการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม สื่อนิทรรศการ พร้อมทั้งเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ของโครงการ



2) แผนการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงความเป็นมา เหตุผล และความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน และแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทาง โครงการ **แนวทางเบื้องต้นในการออกแบบถนนโครงการพร้อมทั้งรับฟัง** ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานส่วนต่างๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และแผนพัฒนาของจังหวัด **โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 27 - 28 เมษายน 2569**

3) แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้น โครงการประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิด**เบื้องต้นในการออกแบบโครงการ** แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง **โดยดำเนินการในวันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2569**

4) แผนการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือก รูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง **โดยจะดำเนินงานประมาณเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2569**

5) แผนการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดำเนินการจัดประชุมสัมมนาเพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาประกอบด้วย **การคัดเลือกและสรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม**หรือสรุปรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง **โดยจะดำเนินการประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569**

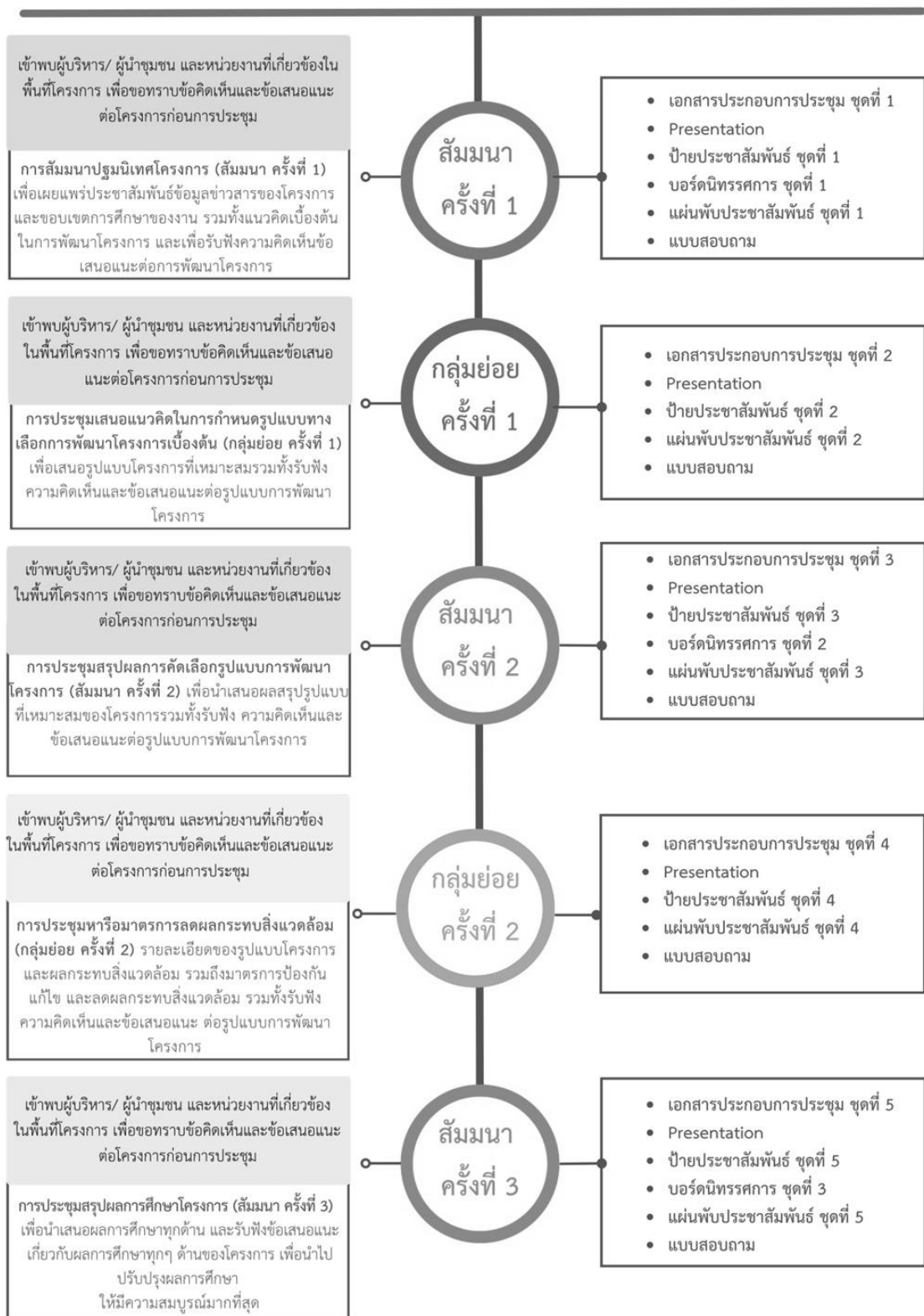
6) แผนการประชุมหารือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง **ผลกระทบที่สำคัญ** รวมถึงร่างมาตรการป้องกัน **และแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการ** และนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง **โดยจะดำเนินการประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570**

7) แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เป็นการนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น **โดยจะดำเนินการประมาณเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2570**



## แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

## แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ



รูปที่ 10-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



## 10.4 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ทำการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ในระหว่างวันที่ 27 - 28 เมษายน 2569 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 10-2



### เข้าพบนายก อบต.โผงเผง และสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลโผงเผง

วันจันทร์ที่ 27 เมษายน 2569 เวลา 09.30 - 12.00 ณ ห้องประชุม อบต.โผงเผง อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง

### ความคิดเห็นจากองค์การบริหารส่วนตำบลโผงเผง

#### ด้านวิศวกรรม

- ควรมีการพิจารณาเรื่องความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง
- อยากทราบรูปแบบทางแยกที่ชัดเจนว่าจะมีการใช้รูปแบบทางแยกแบบใด

#### ด้านสิ่งแวดล้อม

- การประเมินราคาที่ดินเพื่อการเวนคืน ควรใช้ราคาซื้อขายจริงจากในพื้นที่เป็นเกณฑ์กำหนด แทนการใช้ราคาประเมินจากทางราชการเพียงอย่างเดียว
- มีข้อกังวลและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบโครงสร้างที่ต้องคำนึงถึงการระบายน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ที่รับน้ำ



### เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัด และผู้บริหารหน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดอ่างทอง

วันจันทร์ที่ 27 เมษายน 2569 เวลา 14.00 - 16.00 ณ ห้องประชุมป่าโมก ชั้น 2 ศาลากลางจังหวัดอ่างทอง

### ความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดอ่างทอง

#### ด้านสิ่งแวดล้อม

- มีข้อห่วงกังวลเรื่องการถมคันดินในพื้นที่รับน้ำ (ทุ่งมะขามหย่อง) ซึ่งอาจจะกระทบต่อการระบายน้ำ จึงมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาปรับเป็นรูปแบบสะพาน
- ความไม่ชัดเจนเรื่องการเวนคืนที่ดินและผลกระทบระหว่างก่อสร้างอาจนำไปสู่การคัดค้านและการทำให้โครงการล่าช้า



### ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

- ควรมีแผนการสื่อสารเชิงรุกเพื่อชี้แจงและให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับแนวเส้นทางอย่างต่อเนื่อง



เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัด และหัวหน้าส่วนงาน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

วันอังคารที่ 28 เมษายน 2569 เวลา 09.00 - 11.00 ณ ห้องประชุมมหาธาตุ อาคาร 1 ชั้น 4 ศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

### ความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

#### ด้านวิศวกรรม

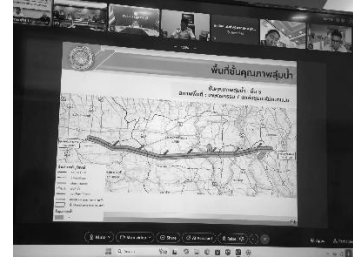
- พิจารณาสร้างสะพานตลอดแนวเส้นทาง แทนการถมทาง โดยเฉพาะในพื้นที่รับน้ำ เช่น ท่งศาลาแดง ผักไห่ และบางบาล เพื่อให้การไหลเวียนของน้ำสะดวกและลดผลกระทบจากน้ำท่วม
- การก่อสร้างจุดพักรถให้อยู่ในพื้นที่ที่น้ำท่วมไม่ถึงเพราะในช่วงที่น้ำท่วมประชาชนในพื้นที่อาจจะได้ขอเข้าไปใช้เป็นพื้นที่จอดรถหนีน้ำ
- พื้นที่บางบาล บางไทรเป็นพื้นที่ลุ่มรับน้ำและมีปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำ จึงต้องออกแบบโครงการไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ
- การก่อสร้างทางบริการควรมีการดำเนินการไปควบคู่กับการก่อสร้างโครงการเลยไม่ต้องมาดำเนินการเพิ่มหลังจากโครงการแล้วเสร็จ
- ควรพิจารณาเรื่องพื้นที่รับน้ำของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในการออกแบบเส้นทาง

#### ด้านสิ่งแวดล้อม

- มีความกังวลว่าการตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมอาจทำให้การซื้อของผลผลิตยากขึ้น และภาวะภาษีอาจเพิ่มขึ้นเมื่อพื้นที่ถูกยกระดับการใช้ประโยชน์
- อยากให้พิจารณาการติดตั้งผนังกันเสียงและรั้วกันทางเข้าทางพิเศษ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความปลอดภัยต่อชุมชน
- ชาวบ้านมีความกังวลในเรื่องการเวนคืนที่ดินและบ้าน โดยเฉพาะในตำบลบางชะนี ตำบลบ้านป้อม อำเภอบางบาล และจุดที่ทางหลวงพิเศษและรถไฟพาดผ่านร่วมกัน

### ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

- ควรมีการสร้างความเข้าใจโครงการให้กับชาวบ้านได้รับทราบ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการตัดผ่านของโครงการ



### เข้าแทรกวงราชการประชุมกรรมการจังหวัดสุพรรณบุรี (ออนไลน์)

วันอังคารที่ 28 เมษายน 2569 เวลา 09.00 - 11.00 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 จังหวัดสุพรรณบุรี

- เข้าแทรกวงราชการประชุมกรรมการจังหวัดสุพรรณเพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการเบื้องต้นและประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

### รูปที่ 10-2 ภาพกิจกรรมการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่



## 11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

### 11.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

ศึกษาทบทวน รวบรวมแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจราจรและขนส่ง สำรองข้อมูลด้านการจราจรปัจจุบัน คาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการจราจร สำรองรายละเอียดภูมิประเทศของโครงการ และออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) กำหนดรูปตัดและกำหนดแนวทางเลือกการพัฒนาถนนโครงการ เพื่อพิจารณาข้อดีและข้อเสียของแต่ละแนวทางเลือก กำหนดเกณฑ์คัดเลือกแนวทางที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการนำข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการคัดเลือกแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการต่อไป

### 11.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของทางเลือกเพื่อการพัฒนาโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต **รวมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย** รวมทั้งสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในขั้นตอนการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดร่วมกับการศึกษาด้านวิศวกรรมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 11.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ผลการประชุมให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบ โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ [www.mr10-hw32-suphanburi.com](http://www.mr10-hw32-suphanburi.com) Line @174zxqvf และเฟซบุ๊ก MR10-ทล32-สุพรรณบุรี พร้อมทั้งดำเนินการติดประกาศประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย ที่ว่าการอำเภอเมืองสุพรรณบุรี ที่ว่าการอำเภอบางปลาม้า ที่ว่าการอำเภอป่าโมก ที่ว่าการอำเภอบางปะหัน ที่ว่าการอำเภอบางบาล ที่ว่าการอำเภอผักไห่ เทศบาลตำบลไผ่ขวาง เทศบาลตำบลโคกโคเต่า เทศบาลตำบลท่าระหัด เทศบาลตำบลจรเข้ใหญ่ เทศบาลตำบลโคกคราม เทศบาลตำบลโผงเผง เทศบาลตำบลบางเสด็จ เทศบาลตำบลบ้านลี่ เทศบาลตำบลบ้านกุ่ม เทศบาลตำบลบางหัก เทศบาลตำบลบางชะนี เทศบาลตำบลกุฎี เทศบาลตำบลดอนลาน เทศบาลตำบลลำตะเคียน เทศบาลตำบลตาลาน เทศบาลตำบลบ้านใหญ่ เทศบาลตำบลลาดชิด และเทศบาลตำบลท่าดินแดง

2) จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี - ข้อด้อยในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมต่อไป



## 12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล

### สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

Email : [surveydesign.doh@gmail.com](mailto:surveydesign.doh@gmail.com)

### บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300 Email : [maa@maathai.com](mailto:maa@maathai.com)

ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงศ์ จำเริญศาสน์ วิศวกรโครงการ

### บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอ็นจิเนียร์ส จำกัด



51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2 Email : [case@casethai.com](mailto:case@casethai.com)

ผู้ประสานงาน : คุณคม บัวคลี่ วิศวกรโครงสร้าง

### บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด



39 ซอยลาดพร้าว 124 แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505 Email : [cot@cot.co.th](mailto:cot@cot.co.th)

ผู้ประสานงาน : คุณพนธวิชญ์ เอี่ยมสินธร ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม

### บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



428/139-140 หมู่บ้าน เดอะรีเจ้นท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา

กรุงเทพมหานคร 10510 โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24 Email : [ppdr2019@gmail.com](mailto:ppdr2019@gmail.com)

ผู้ประสานงาน : คุณสาวิตรี สายน้อย และ คุณจิตติ นาคเชียร ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดตามข้อมูลโครงการได้ที่

		
Line Official @174zxqvf	Facebook Fanpage MR10 ทล32 - สุพรรณบุรี	Website <a href="http://www.mr10-hw32-suphanburi.com">www.mr10-hw32-suphanburi.com</a>



### ติดต่อสอบถามข้อมูล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034  
Email: surveydesign.doh@hotmail.com



## กรมทางหลวง

### บริษัทที่ปรึกษา



**บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด**  
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง  
เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800  
โทรศัพท์ : 0 2975 9300  
Email: maa@maathai.com  
ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงษ์ จำเริญศาสน์ วิศวกรโครงการ



**บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ อีเอ็นยีเนียร์ส จำกัด**  
51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2  
Email: case@casethai.com  
ผู้ประสานงาน : คุณคม บัวคลี่ วิศวกรโครงสร้าง



**บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด**  
39 ซอยลาดพร้าว 124 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310  
โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505  
Email: cot@cot.co.th  
ผู้ประสานงาน : คุณพนรวิชญ์ เอี่ยมสินธร ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม



**บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด**  
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ ธีเจนท์ สตรีททูนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24  
Email: ppdr2019@gmail.com  
ผู้ประสานงาน : คุณสาวิตรี สายน้อย  
และ คุณจิตติ นาคเชียร  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์  
และการมีส่วนร่วมของประชาชน