



การจ้างที่ปรึกษางานสำรวจและออกแบบทางหลวงปี 2569

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี





กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



สัญญาจ้าง เลขที่ สบ.8/2569
ลงวันที่ 3 เมษายน 2569

เริ่มสัญญา : 4 เมษายน 2569
สิ้นสุดสัญญา : 27 มิถุนายน 2570
รวม 450 วัน



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

MAA



บริษัท ชีวิล แอนด์ สตรักเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

CASE



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

COT



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
Daoreuk Communications Co., Ltd.

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

DR



แผนการดำเนินงาน

หัวข้อการดำเนินงาน

ระยะเวลา (เดือน)

งานสำรวจภูมิประเทศ

งานสำรวจจราจร

งานสำรวจดินและแหล่งวัสดุ

งานรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

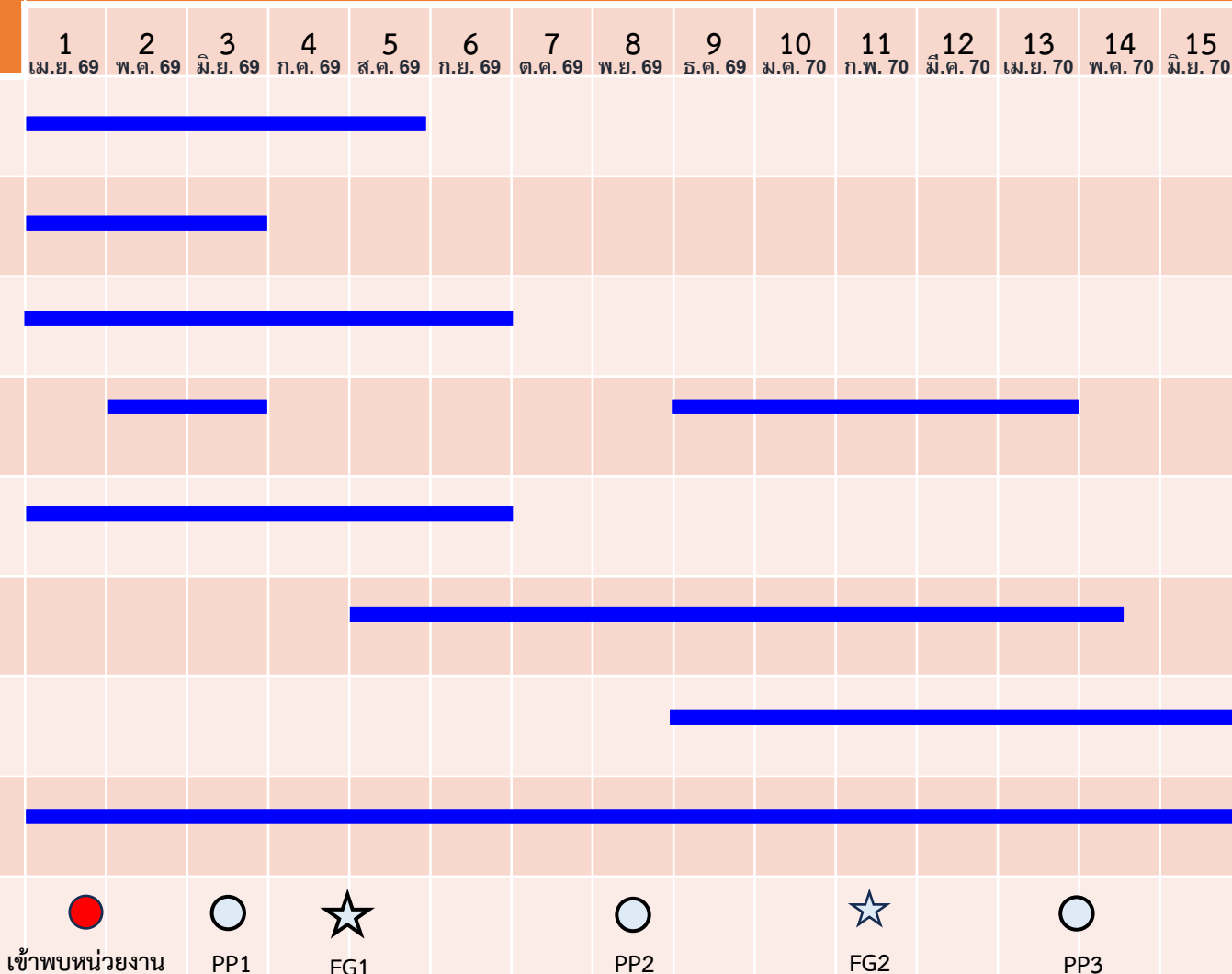
งานคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

งานออกแบบรายละเอียด

งานประมาณราคาและวิเคราะห์โครงการ

งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน





ความเป็นมาของโครงการ

1. แผนแม่บทเดิม: มอเตอร์เวย์ M91 (พ.ศ. 2560-2579)



วงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3
Outer Ring Road No.3



ข้อจำกัด:
ไม่เชื่อมสุพรรณบุรีโดยตรง

2. นโยบาย MR-MAP (กระทรวงคมนาคม)

ทบทวนแผน
บูรณาการโครงข่าย



ทบทวนแผน
บูรณาการโครงข่าย

3. การศึกษาเบื้องต้น MR10 (พ.ศ. 2566)

Pre-Feasibility
Study
ปรับปรุงแนว M91
วิ่งขนานรถไฟทางคู่



ปรับปรุงแนว M91
วิ่งขนานรถไฟทางคู่

4. การศึกษาโดย รฟท. (พ.ศ. 2568)

การศึกษความเหมาะสม
เส้นทางรถไฟ



การศึกษความเหมาะสม-
เส้นทางรถไฟ

สุพรรณบุรี - นครหลวง -
ชุมทางบ้านภาชี

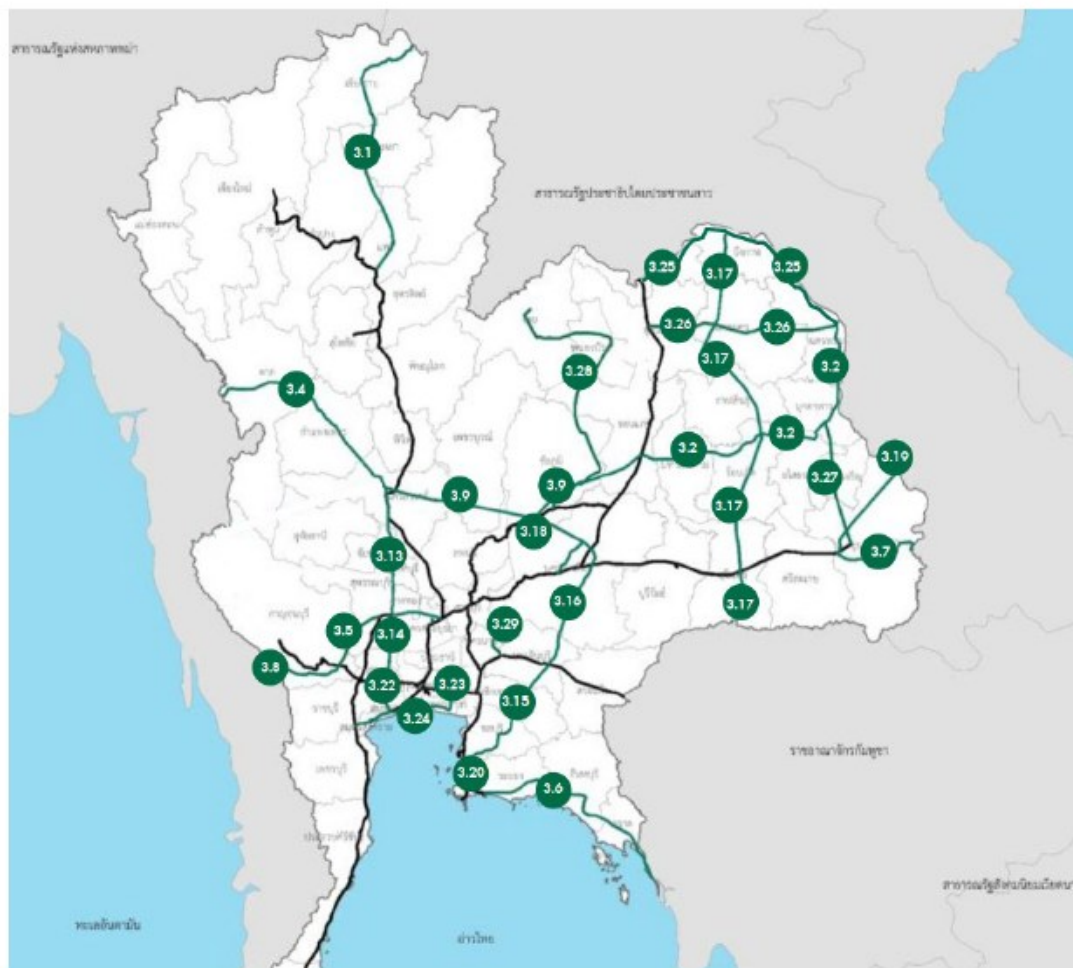
5. ข้อเสนอแนะเส้นทาง



ส่วนใหญ่วิ่งขนานรถไฟสายใหม่
ช่วง กาญจนบุรี - สุพรรณบุรี
ชุมทางบ้านภาชี



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



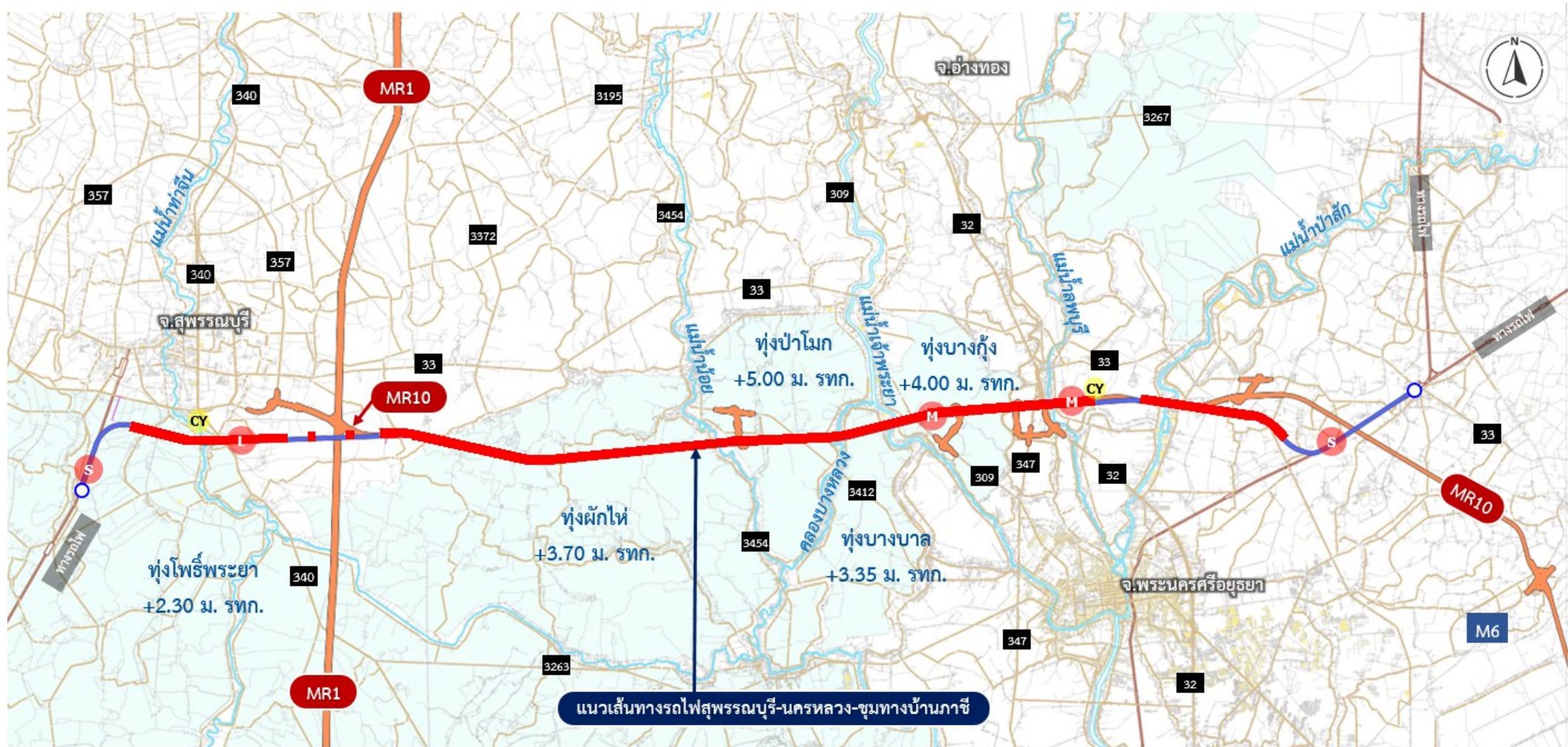
R-MAP



MR-MAP



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

เติมเต็มโครงข่ายวงแหวน

เชื่อมต่อโครงการวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก บูรณาการการเดินทางรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล เชื่อมโยงภาคตะวันตก ภาคกลางตอนบน สู่ภูมิภาคอื่นๆ

ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการค้า

เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้ประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ ทั้งภาคการขนส่งสินค้า การกระจายผลผลิตทางการเกษตร การท่องเที่ยว และการเข้าถึงแหล่งงาน

ทางเลือกใหม่ในการเดินทาง

ช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง มอบความสะดวก รวดเร็ว และเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพสูงในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก

สนับสนุน Multimodal Transport

เชื่อมประสานการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางราง และทางเรือ เพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์และขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ





วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ▶ เพื่อให้บริการในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด.....
- ▶ เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงาน EIA.....
- ▶ เพื่อจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา.....
- ▶ เพื่อจัดเตรียมข้อมูลสนับสนุนการออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน.....



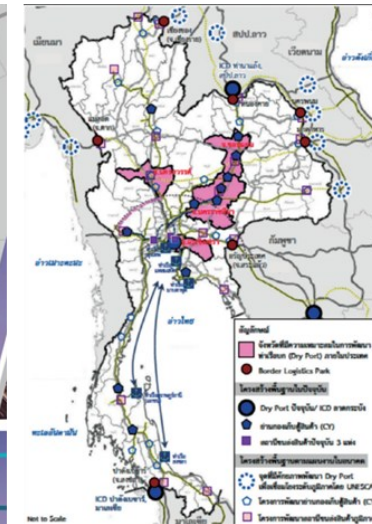
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

รายละเอียดโครงการ

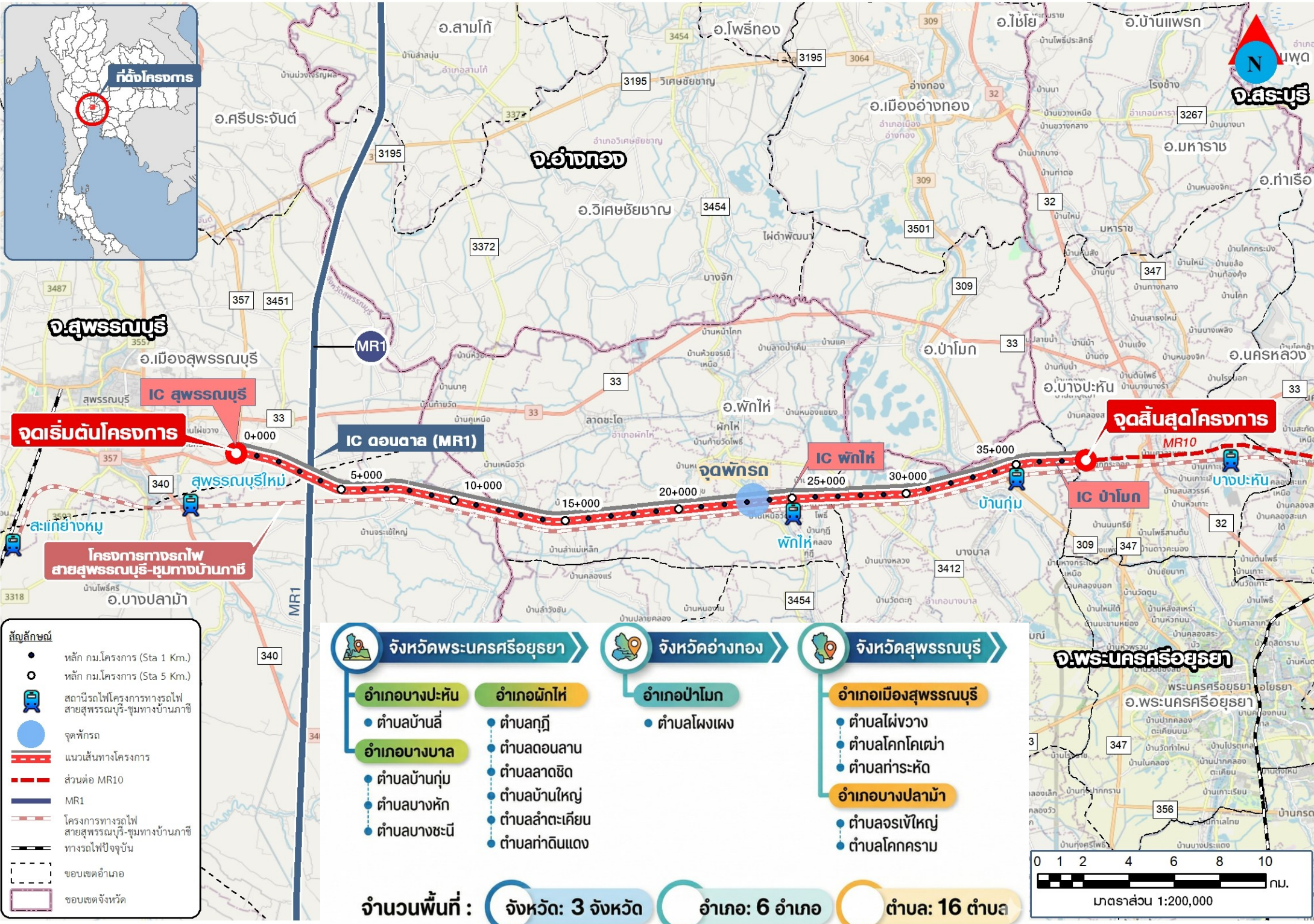


โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

โครงการด้านคมนาคมที่สำคัญในพื้นที่

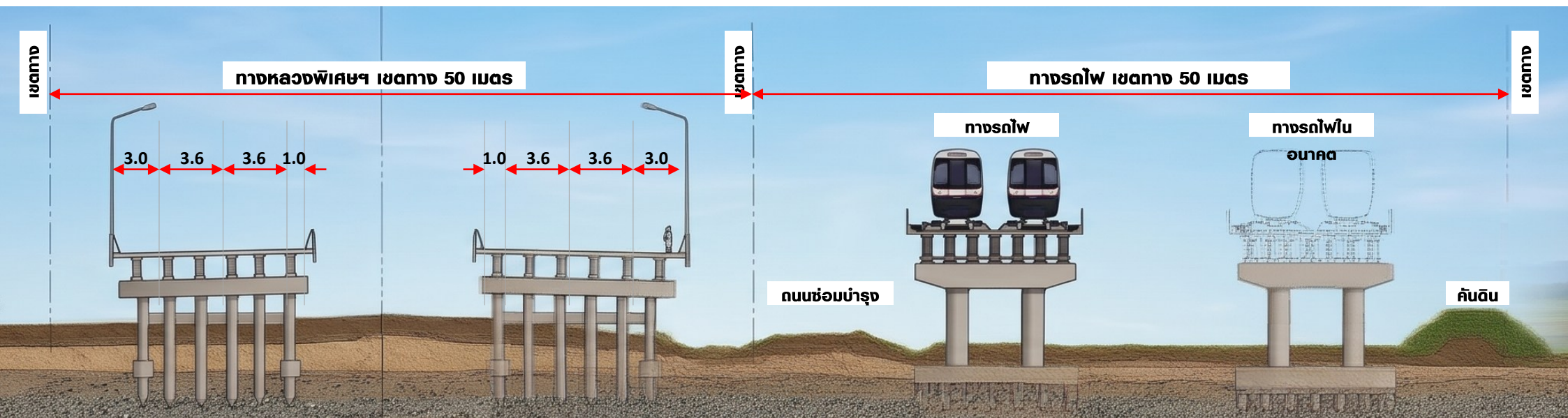


- MR1 นครปฐม-สุพรรณบุรี-ชัยนาท (อยู่ระหว่างศึกษา และออกแบบ)
- M6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (ทดลองเปิดใช้งานบางส่วน)
- M9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง (เตรียมดำเนินการก่อสร้าง)
- M5 ส่วนต่อขยายอุดรธานี-กรุงเทพฯ ช่วงรังสิต - บางปะอิน (เตรียมดำเนินการก่อสร้าง)
- โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)
- โครงการรถไฟทางคู่(สายใหม่) สุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (อยู่ระหว่างการออกแบบ)
- ท่าเรือบก (Dry Port / Inland Container Depot) ภาชี (ศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม)



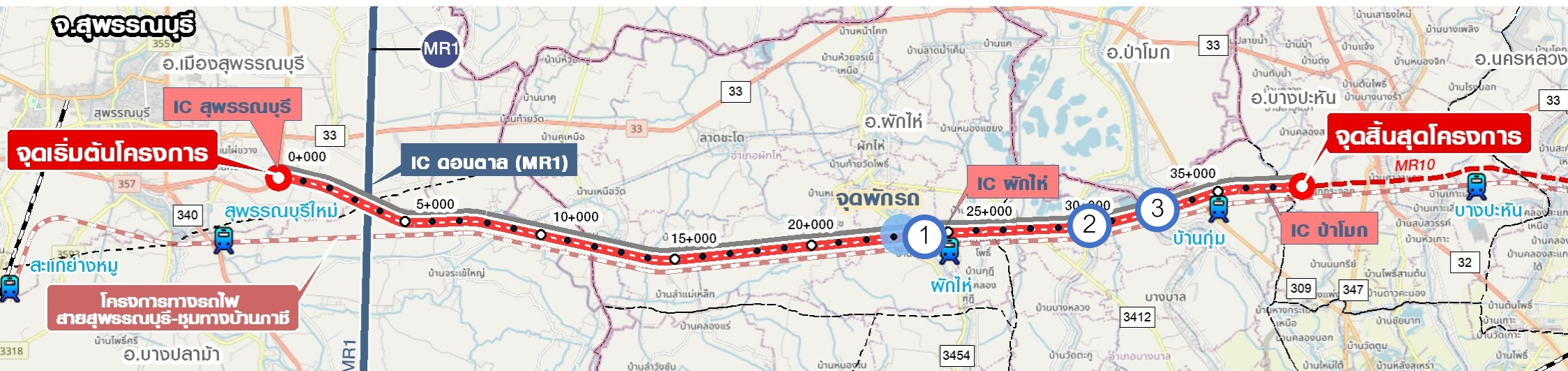


โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี





**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี**

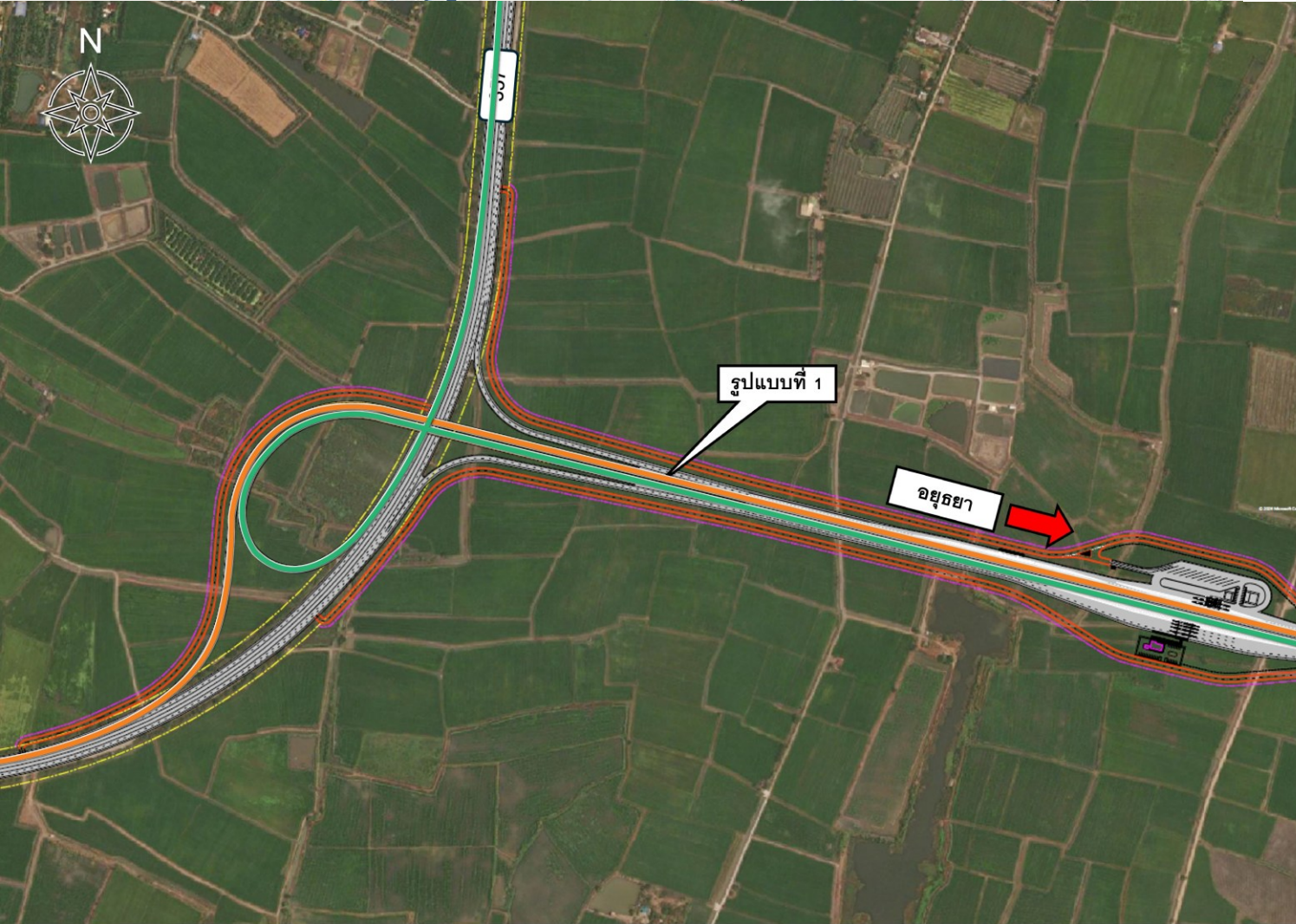
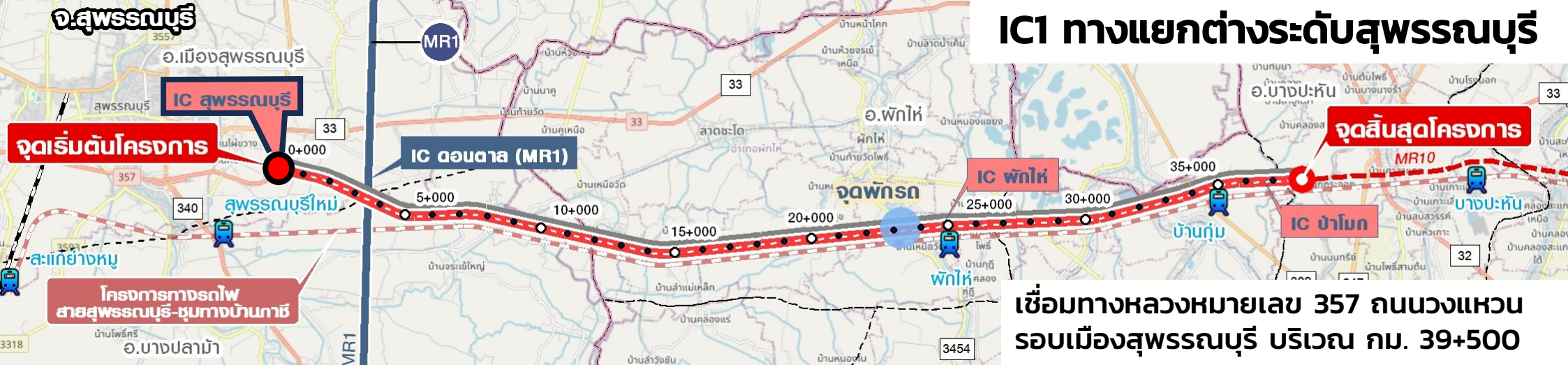


ลำดับ	แม่น้ำ	รูปแบบสะพานที่เป็นไปได้
1	แม่น้ำน้อย	Box Girder
2	คลองบางหลวง	Balanced Cantilever
3	แม่น้ำเจ้าพระยา	Extradosed



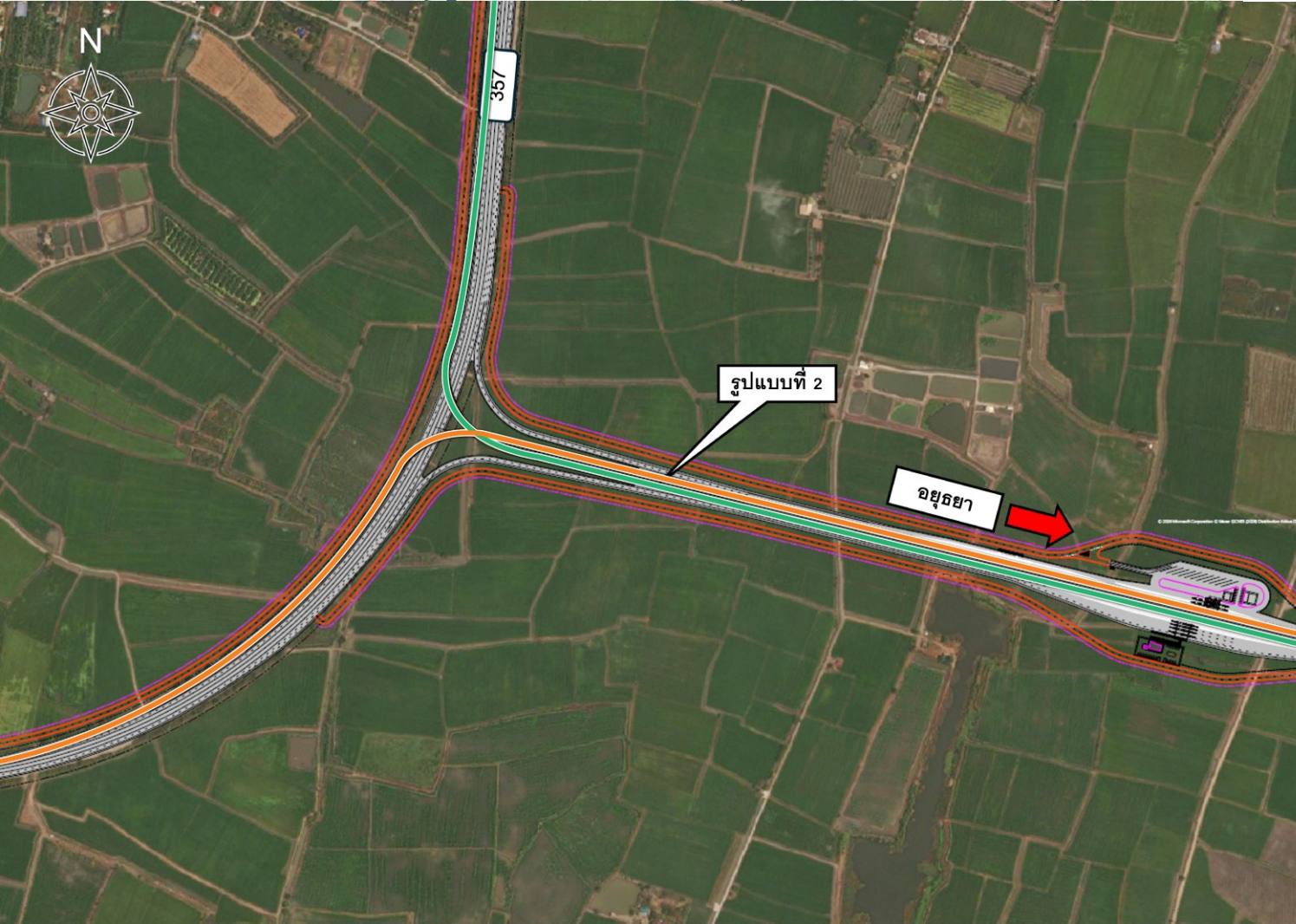
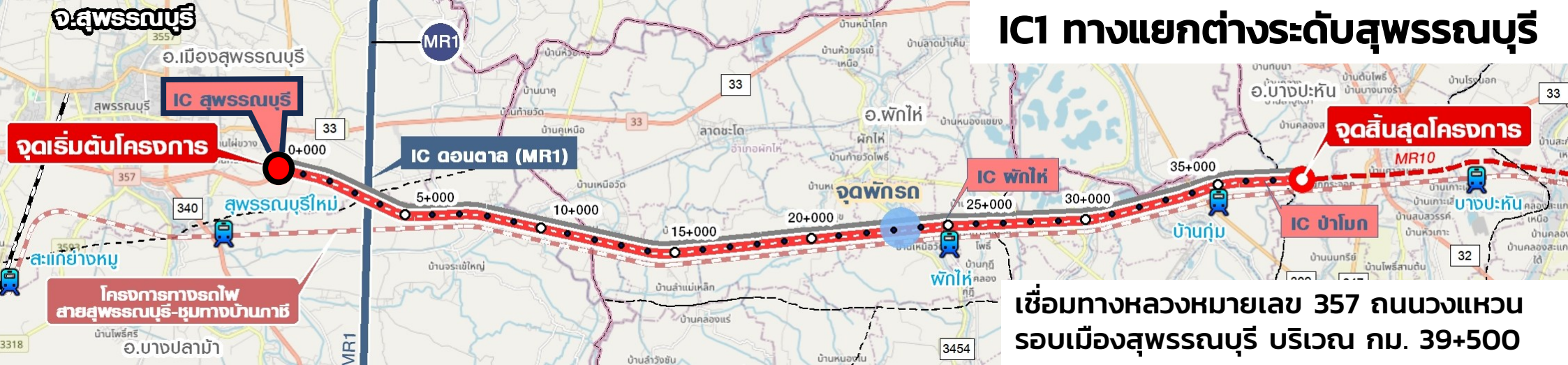


การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



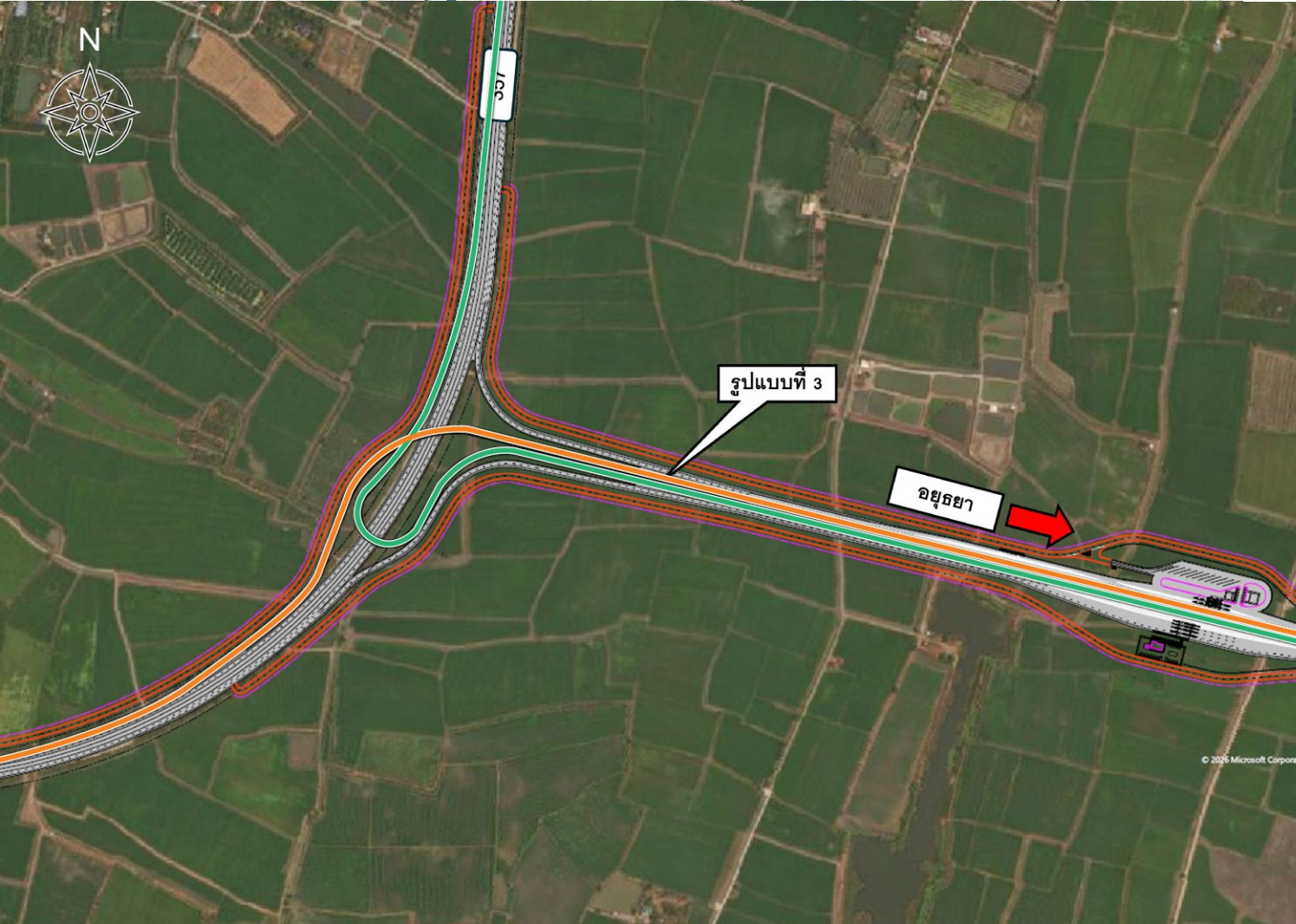
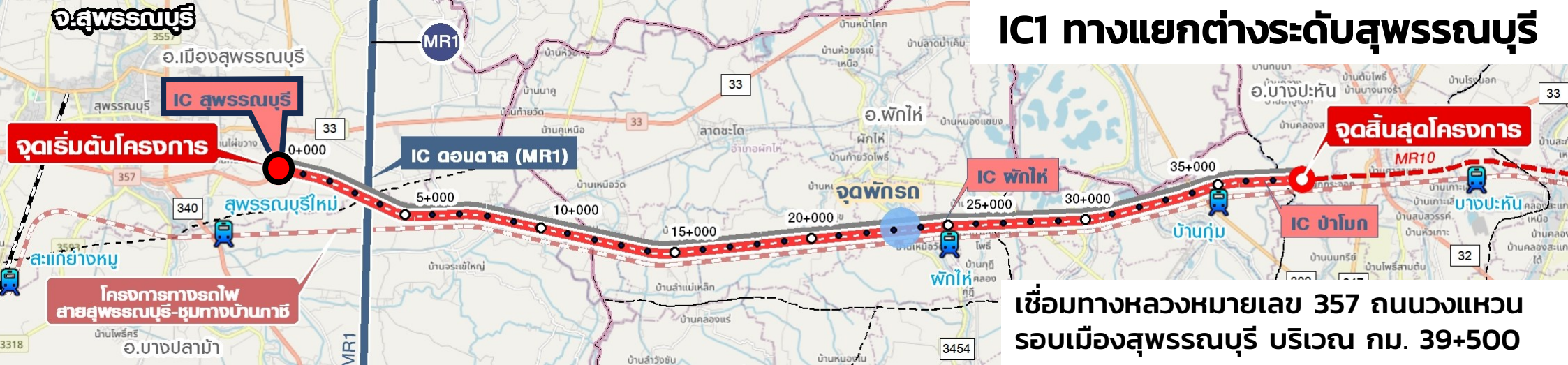
รูปแบบที่ 1

- **ข้อดี:** เป็นรูปแบบทั่วไปที่มีความไม่ซับซ้อน ทำให้ผู้ใช้ทางเข้าใจได้ง่าย
- **ข้อเสีย:** เป็นรูปแบบที่ต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก ซึ่งจะส่งผลให้ต้องเวนคืนพื้นที่กว้างขึ้น



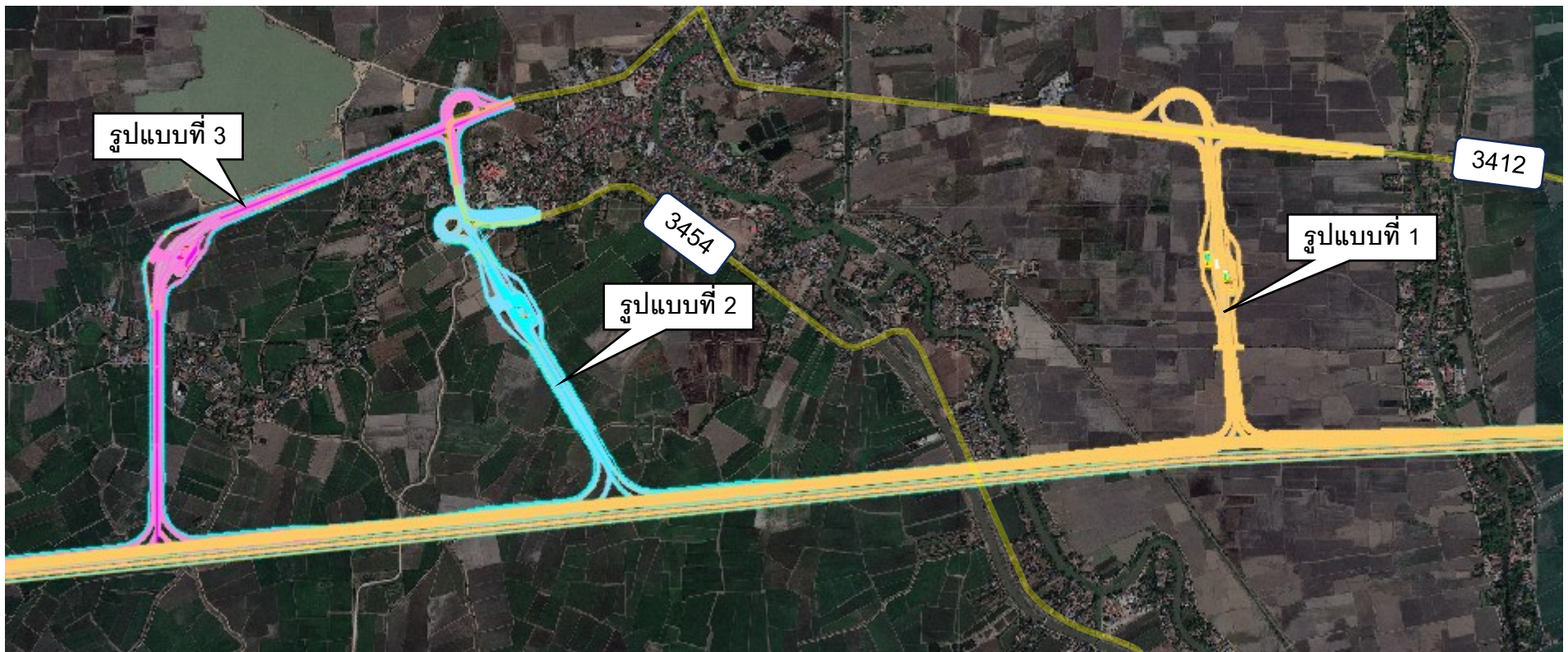
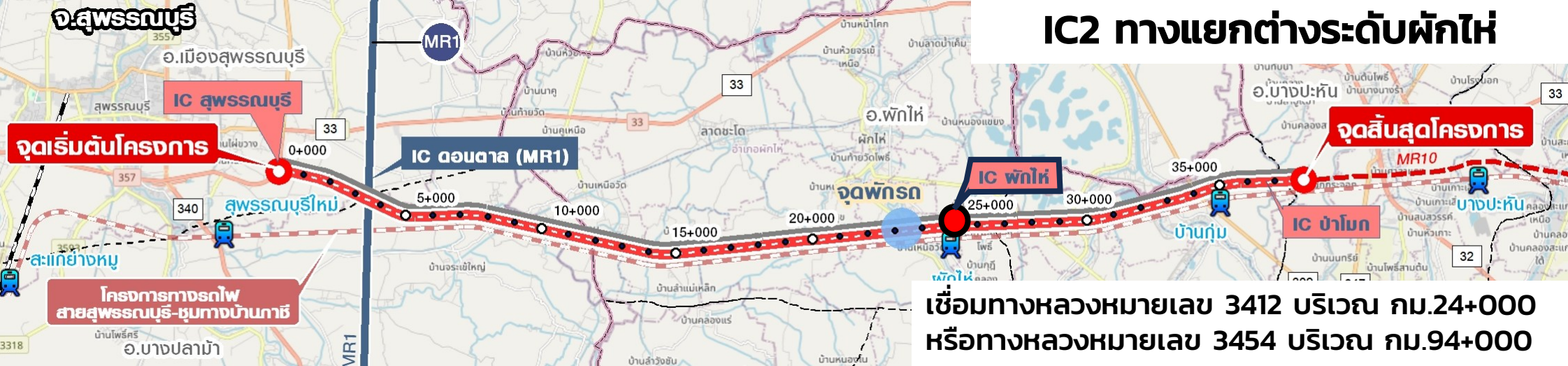
รูปแบบที่ 2

- **ข้อดี:** เป็นรูปแบบทั่วไปที่ไม่ซับซ้อน เช่นกัน แต่มีจุดเด่นที่ **ใช้พื้นที่น้อย** ทำให้ประหยัดพื้นที่ในการเวนคืนได้ดีกว่ารูปแบบแรก
- **ข้อเสีย:** โครงสร้างของสะพานในแบบนี้จะมีความสูงและยาวที่สุด ซึ่งส่งผลให้ก่อสร้างยากและมีงบประมาณในการก่อสร้างสูง



รูปแบบที่ 3

- **ข้อดี:** โครงสร้างสะพานไม่สูง และใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพียงระดับปานกลาง
- **ข้อเสีย:** ทิศทางการเลี้ยวมีระยะทางค่อนข้างไกล ทำให้ผู้ใช้ทางต้องขับรถอ้อมหรือใช้เวลาบนทางเลี้ยวมากขึ้น



จ.สุพรรณบุรี

อ.เมืองสุพรรณบุรี

IC สุพรรณบุรี

จุดเริ่มต้นโครงการ

33

357

340

สุพรรณบุรีใหม่

สะพานข้ามห้วย

โครงการทางรถไฟสายสุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี

อ.บางปลาหมอ

MR1

อ.พิกโก้

จุดพักรถ

IC ดอนดา (MR1)

5+000

10+000

15+000

20+000

25+000

IC พิกโก้

30+000

35+000

บ้านกลุ่ม

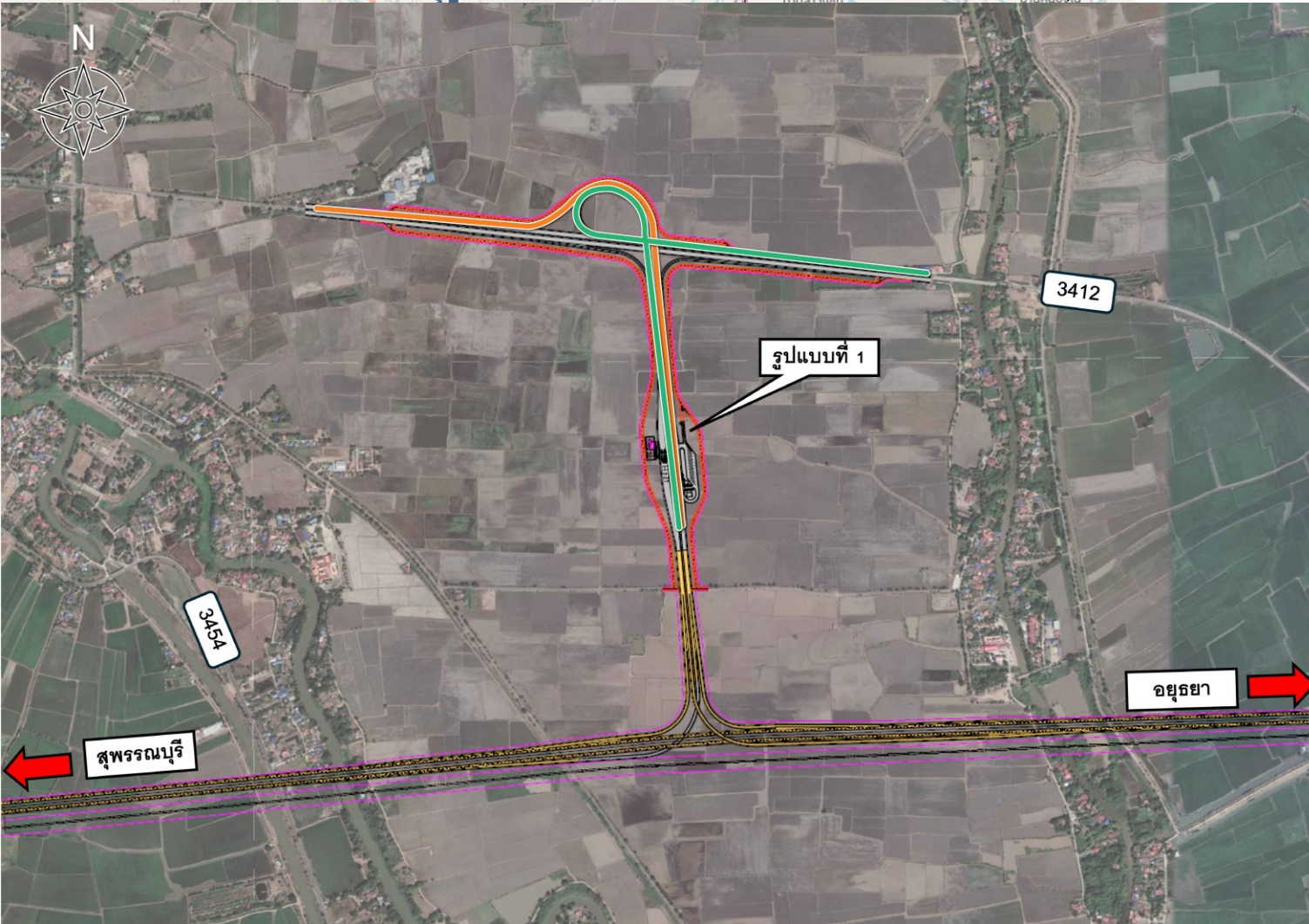
IC ป่าโมก

จุดสิ้นสุดโครงการ

MR10

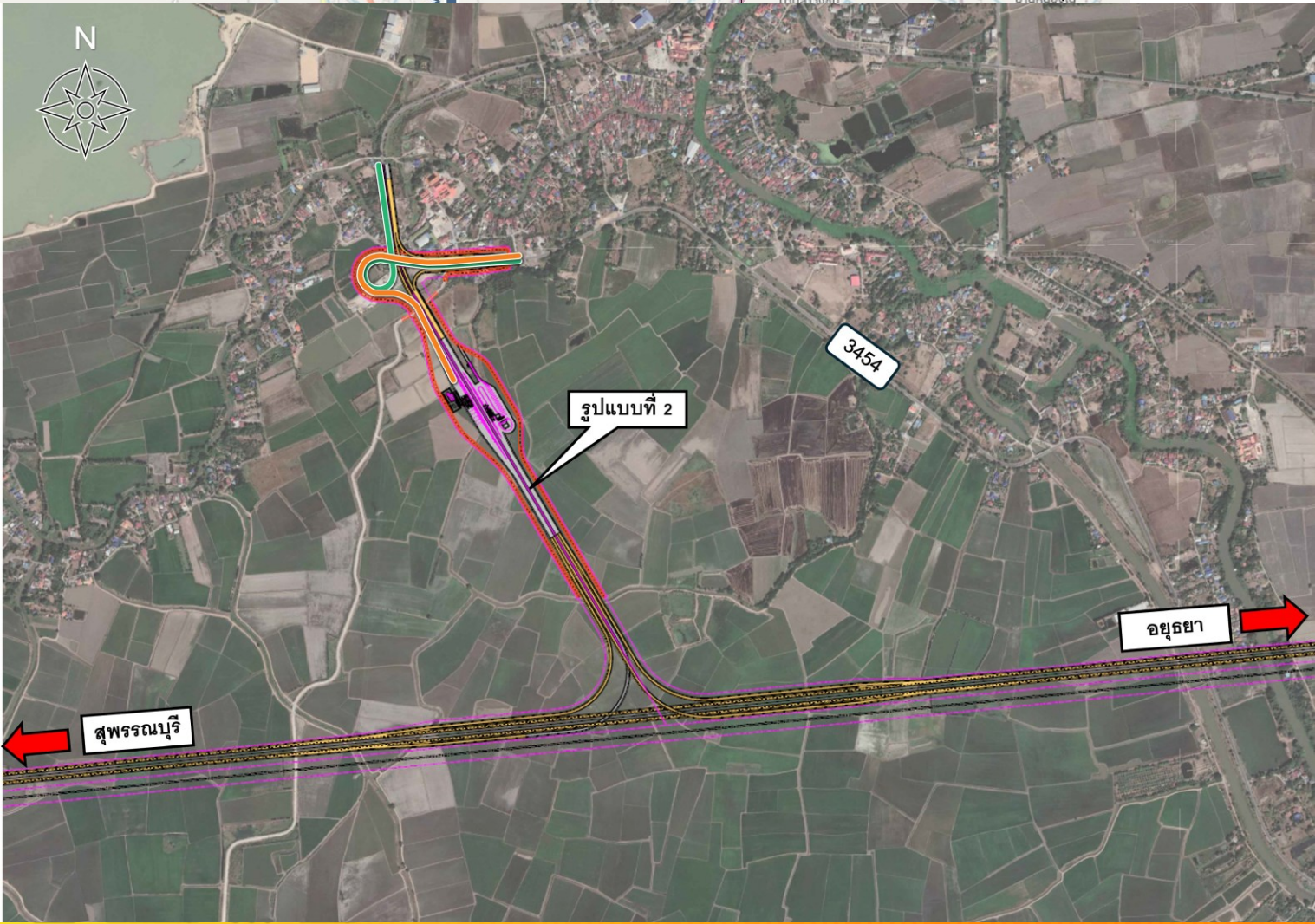
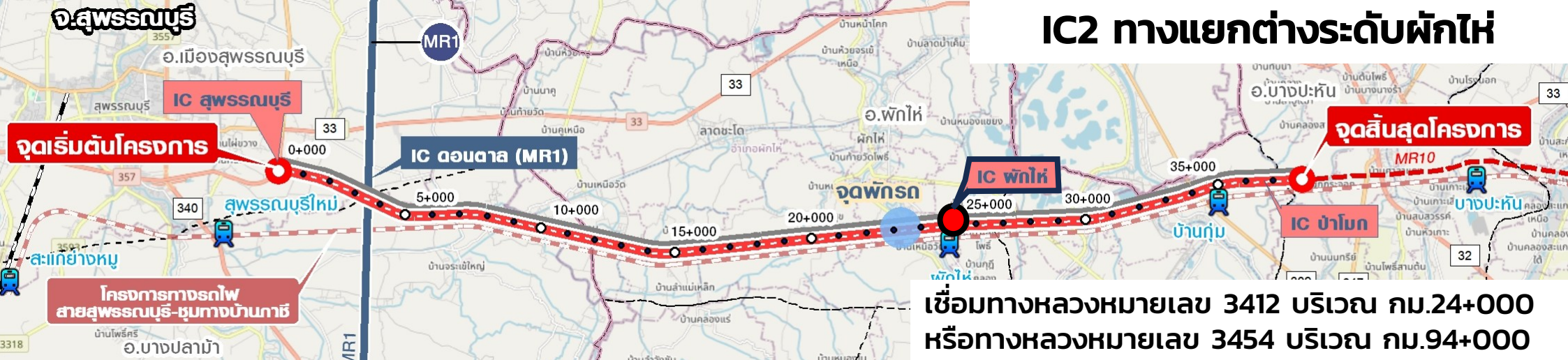
บางปะหัน

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 3412 บริเวณ กม.24+000 หรือทางหลวงหมายเลข 3454 บริเวณ กม.94+000



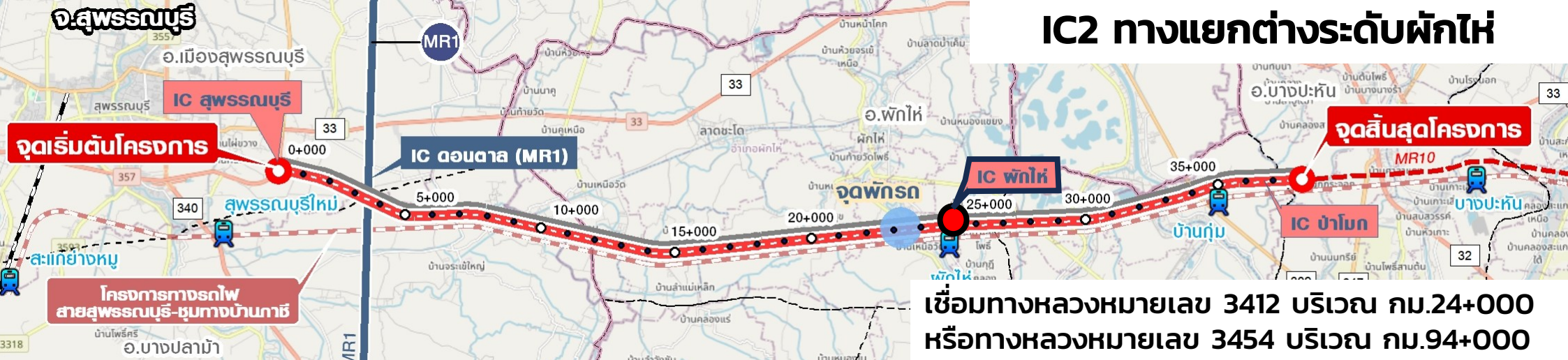
រូបភាពទី ១

- **ข้อดี:** ระยะทางในการเดินทางบนทางแยกสั้น และตำแหน่งที่ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน ทำให้ช่วยลดผลกระทบต่างๆ ต่อชาวบ้านได้
- **ข้อเสีย:** การเดินทางเพื่อเข้าสู่พื้นที่เมืองยากให้จะทำได้ยาก เนื่องจากไม่ได้เชื่อมต่อเข้าเมืองโดยตรง



รูปแบบที่ 2

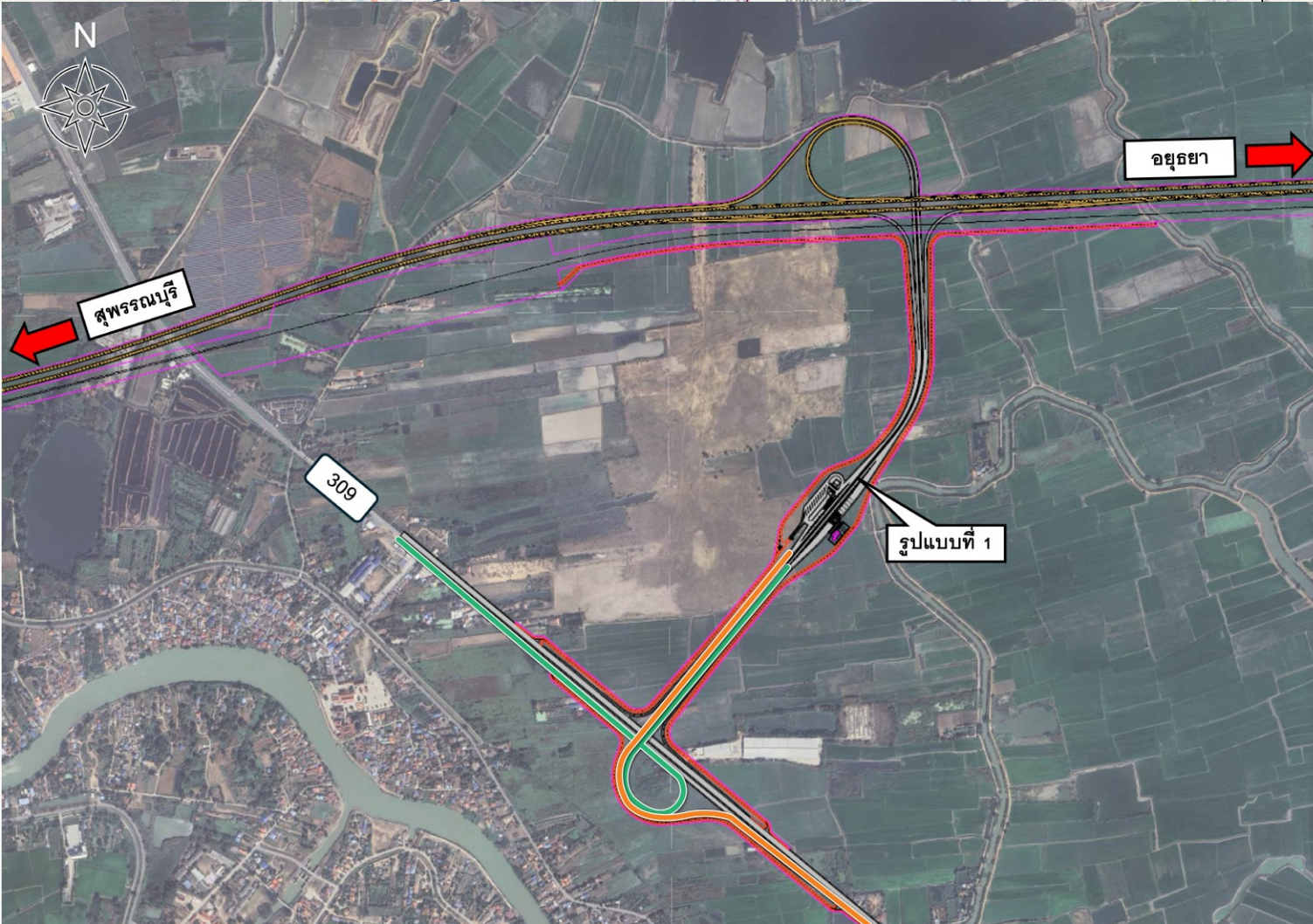
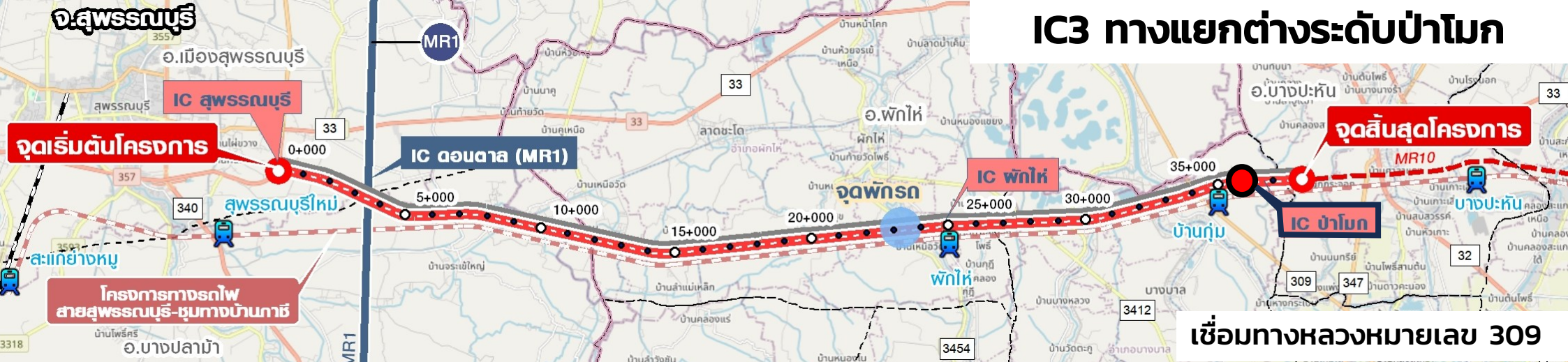
- **ข้อดี:** สามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้า-ออกกับพื้นที่เมืองปากไห้ได้โดยตรง
- **ข้อเสีย:** จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่ในเขตเมือง และต้องมีการเข้าไปปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เดิมร่วมด้วย โครงการจึงจะเกิดประโยชน์สูงสุด



IC2 ทางแยกต่างระดับพักไห้

รูปแบบที่ 3

- **ข้อดี:** สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองได้โดยตรงเช่นกัน (แต่จัดวางแนวให้ห่างจากเขตเมืองเพื่อเลี่ยงการเวนคืนชุมชนหนาแน่น)
- **ข้อเสีย:** ระยะทางในการเดินทางเพื่อเข้า-ออกทางหลวงพิเศษจะไกลที่สุดในบรรดาทั้ง 3 รูปแบบ และยังคงต้องมีการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพิ่มเติมเช่นเดียวกับรูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 1

- **ข้อดี:** ระยะทางในการเดินทางสั้น และใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย
- **ข้อเสีย:** การออกแบบเส้นทางเลี้ยวในรูปแบบนี้จำเป็นต้องตัดข้ามแนวโครงการรถไฟทางคู่

จ.สุพรรณบุรี

อ.เมืองสุพรรณบุรี

IC สุพรรณบุรี

จุดเริ่มต้นโครงการ

สุพรรณบุรีใหม่

340

357

355

0+000

33

MR1

5+000

10+000

15+000

20+000

25+000

30+000

35+000

IC ดอนตา (MR1)

จุดพักรถ

IC พักไผ่

IC ป่าโมก

จุดสิ้นสุดโครงการ

MR10

33

32

309

347

3412

3454

3318

3319

3320

3321

3322

3323

3324

3325

3326

3327

3328

3329

3330

3331

3332

3333

3334

3335

3336

3337

3338

3339

3340

3341

3342

3343

3344

3345

3346

3347

3348

3349

3350

3351

3352

3353

3354

3355

3356

3357

3358

3359

3360

3361

3362

3363

3364

3365

3366

3367

3368

3369

3370

3371

3372

3373

3374

3375

3376

3377

3378

3379

3380

3381

3382

3383

3384

3385

3386

3387

3388

3389

3390

3391

3392

3393

3394

3395

3396

3397

3398

3399

3400

3401

3402

3403

3404

3405

3406

3407

3408

3409

3410

3411

3412

3413

3414

3415

3416

3417

3418

3419

3420

3421

3422

3423

3424

3425

3426

3427

3428

3429

3430

3431

3432

3433

3434

3435

3436

3437

3438

3439

3440

3441

3442

3443

3444

3445

3446

3447

3448

3449

3450

3451

3452

3453

3454

3455

3456

3457

3458

3459

3460

3461

3462

3463

3464

3465

3466

3467

3468

3469

3470

3471

3472

3473

3474

3475

3476

3477

3478

3479

3480

3481

3482

3483

3484

3485

3486

3487

3488

3489

3490

3491

3492

3493

3494

3495

3496

3497

3498

3499

3500

3501

3502

3503

3504

3505

3506

3507

3508

3509

3510

3511

3512

3513

3514

3515

3516

3517

3518

3519

3520

3521

3522

3523

3524

3525

3526

3527

3528

3529

3530

3531

3532

3533

3534

3535

3536

3537

3538

3539

3540

3541

3542

3543

3544

3545

3546

3547

3548

3549

3550

3551

3552

3553

3554

3555

3556

3557

3558

3559

3560

3561

3562

3563

3564

3565

3566

3567

3568

3569

3570

3571

3572

3573

3574

3575

3576

3577

3578

3579

3580

3581

3582

3583

3584

3585

3586

3587

3588

3589

3590

3591

3592

3593

3594

3595

3596

3597

3598

3599

3600

3601

3602

3603

3604

3605

3606

3607

3608

3609

3610

3611

3612

3613

3614

3615

3616

3617

3618

3619

3620

3621

3622

3623

3624

3625

3626

3627

3628

3629

3630

3631

3632

3633

3634

3635

3636

3637

3638

3639

3640

3641

3642

3643

3644

3645

3646

3647

3648

3649

3650

3651

3652

3653

3654

3655

3656

3657

3658

3659

3660

3661

3662

3663

3664

3665

3666

3667

3668

3669

3670

3671

3672

3673

3674

3675

3676

3677

3678

3679

3680

3681

3682

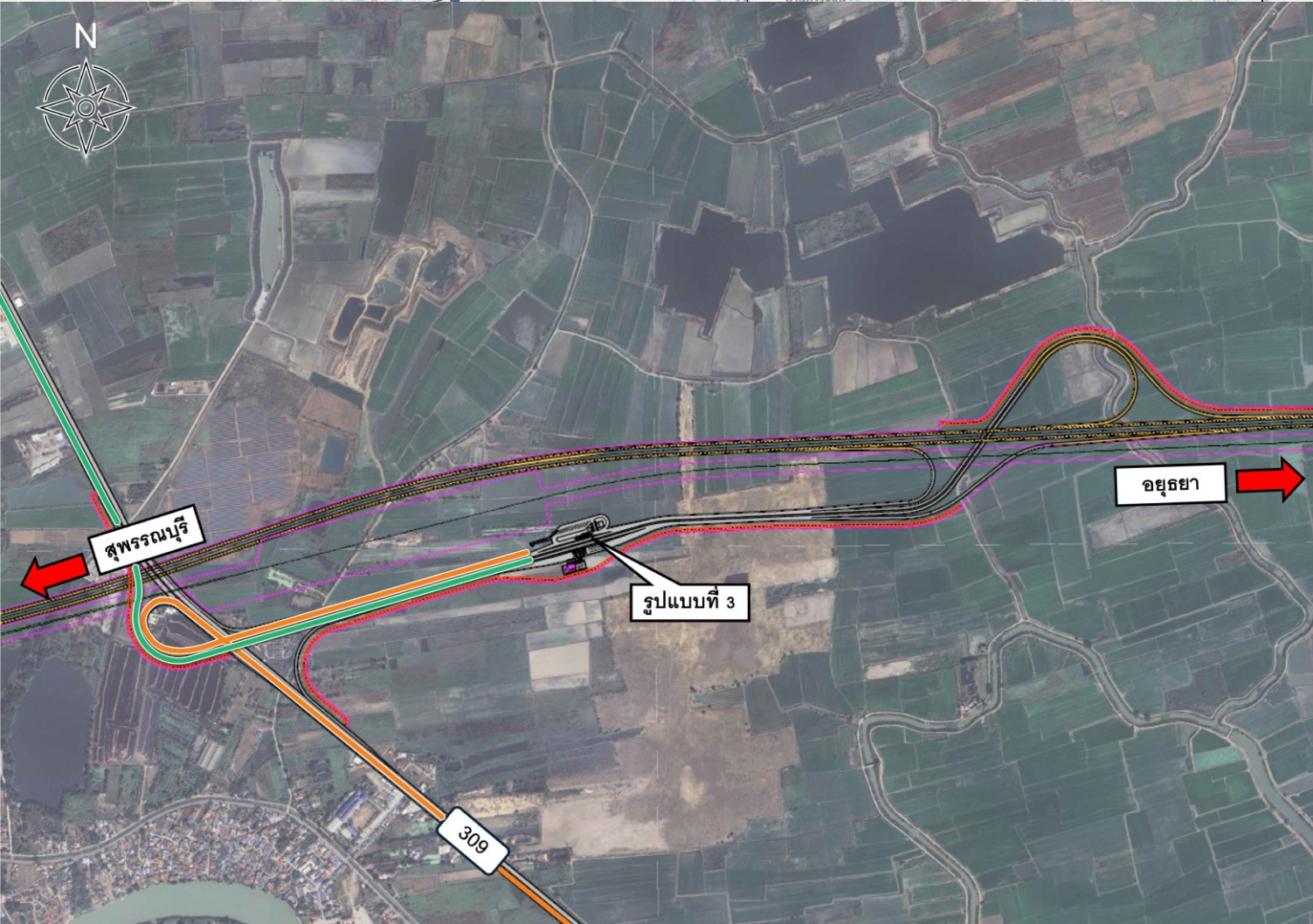
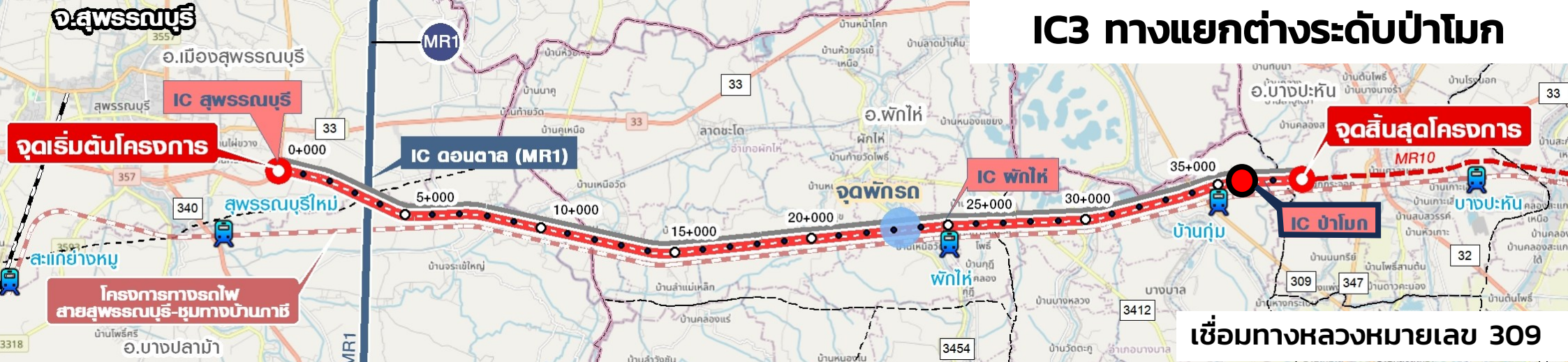
3683

368



រូបភាពទី ២

- **ข้อดี:** เส้นทางเลี้ยวรถออกแบบมา
ให้ไม่ตัดกับทางรถไฟ แก้ปัญหา
ความทับซ้อนของโครงสร้างได้
- **ข้อเสีย:** มีระยะทางในการเดินทาง
เพื่อเข้า-ออกทางหลวงพิเศษไกล
ที่สุด ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง
บนทางร่วมทางแยกมากกว่ารูปแบบ
อื่น



รูปแบบที่ 3

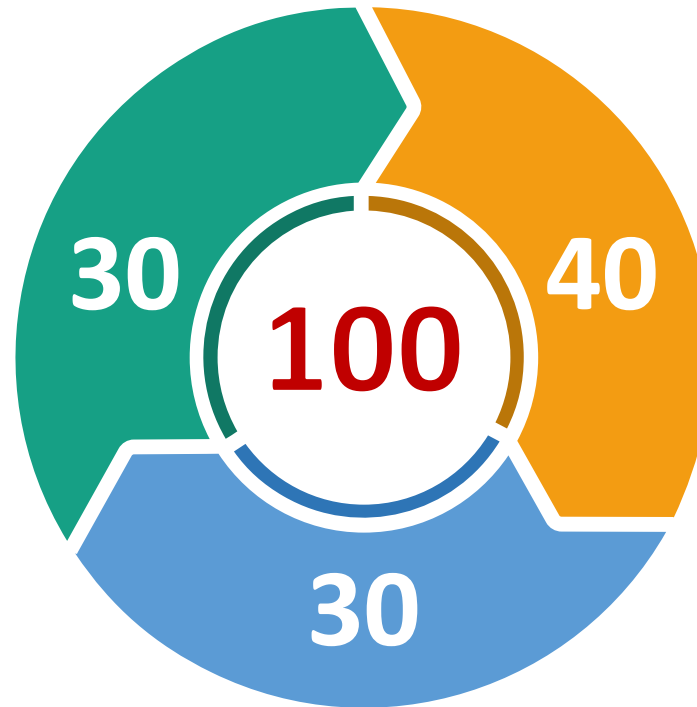
- **ข้อดี:** พื้นที่ที่ต้องใช้ในการเวนคืนจะเกาะกลุ่มรวมกันไปกับแนวเส้นทางหลักของโครงการ
- **ข้อเสีย:** ระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษยังคงไกล และที่สำคัญคือ เป็นรูปแบบที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนมากที่สุด



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา
- ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์
- มูลค่าเวลาของผู้เดินทาง

ด้านวิศวกรรมและจราจร

- รูปร่างเรขาคณิตทางราบ
- รูปร่างเรขาคณิตทางตั้ง
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง



จุดตัด (Crossing)

เกิดขึ้นจากที่ทางหลวงพิเศษตัดกับถนนท้องถิ่น หรือเส้นทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่ โดยในการออกแบบเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน จะคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพของถนนเดิม ปริมาณจราจร เขตทางเดิม ประเภทยานพาหนะ และความต้องการของประชาชน โดยมีรูปแบบเบื้องต้น ดังนี้

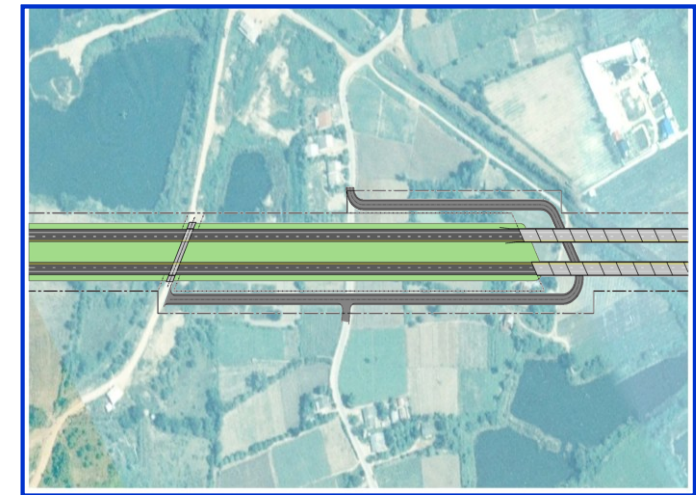
สะพานทางข้าม (OVERPASS)



สะพานข้าม (Bridge)

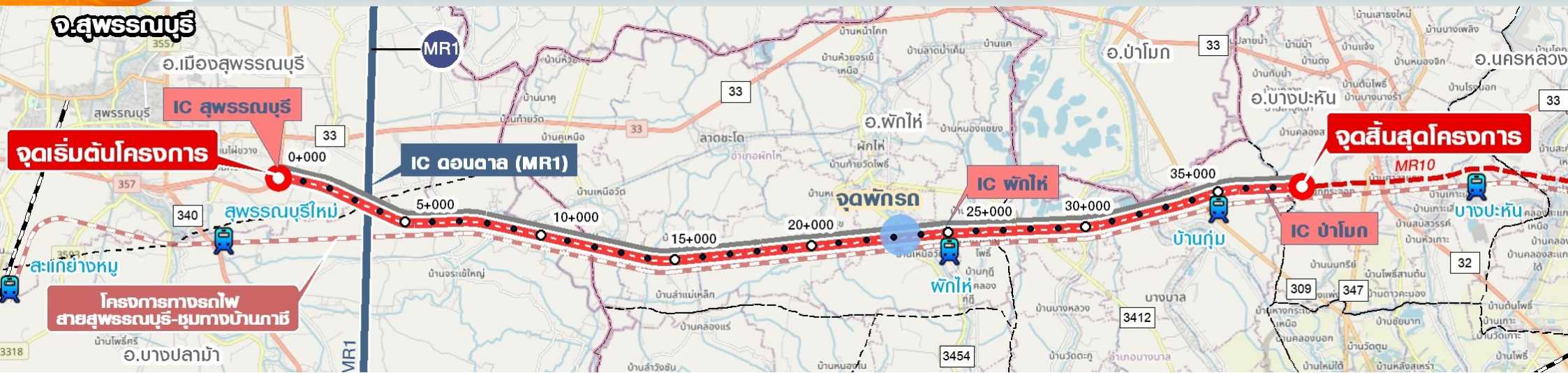


ทางบริการ (Service road)





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาคูความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



ตัวอย่างที่พักริมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



รั้วกัน



ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน



ระบบป้ายเปลี่ยนข้อความได้



กำแพงกันเสียง



ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด



ระบบควบคุมการจราจร



งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อม

คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม

ศึกษารูปแบบและ
กิจกรรมการก่อสร้าง

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กำหนดมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบ

1. แนวทางการจัดทำรายงานฯ ประเภทโครงการทางหลวง หรือ ถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ. 2567
2. แนวทางในการจัดทำรายงานฯ ของโครงการทางหลวง สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 10 : พ.ศ. 2569





ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ ที่	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	เข้าข่าย แนวเส้นทางโครงการเป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10)
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้	
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<u>ไม่เข้าข่าย</u> ไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> ไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<u>ไม่เข้าข่าย</u> ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> มีระยะห่างจากพื้นที่ชายฝั่งทะเลเกิน 50 เมตร
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<u>ไม่เข้าข่าย</u> ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<u>เข้าข่าย</u> พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในระยะ 500 เมตร จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤาไชย, วัดโคกหิรัญ, วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง), วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	<u>ไม่เข้าข่าย</u> แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1



ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ทางด้าน กายภาพ 9 ปัจจัย



1. ภูมิสัณฐาน



2. ทรัพยากรดิน



3. ธรณีวิทยา
และธรณีพิบัติภัย



4. น้ำผิวดิน



5. น้ำใต้ดิน



6. น้ำทะเล



7. อากาศและบรรยากาศ



8. เสียง



9. ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ 4 ปัจจัย



1. นิเวศวิทยาทางบก



2. นิเวศวิทยาทางน้ำ



3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ



4. พื้นที่ชุ่มน้ำ

คุณค่า การใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 7 ปัจจัย



1. น้ำเพื่อการอุปโภค
และบริโภค



2. การคมนาคมขนส่ง



3. สาธารณูปโภค
และสาธารณูปการ



4. การควบคุมน้ำท่วม
และการระบายน้ำ



5. การเกษตรกรรม



6. นันทนาการ



7. การใช้ที่ดิน

คุณค่า ต่อคุณภาพชีวิต 11 ปัจจัย



1. เศรษฐกิจ - สังคม



2. การโยกย้ายและการเวนคืน



3. การสาธารณสุข



4. อาชีวอนามัย
และความปลอดภัย



5. การแบ่งแยก



6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย



7. ความปลอดภัยในสังคม



8. สุขาภิบาล



9. ผู้ใช้ทาง



10. โบราณสถาน
แหล่งโบราณคดี
ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม
และมรดกทางวัฒนธรรม



11. สุขอนามัย
และทัศนียภาพ

1. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น (IEE)

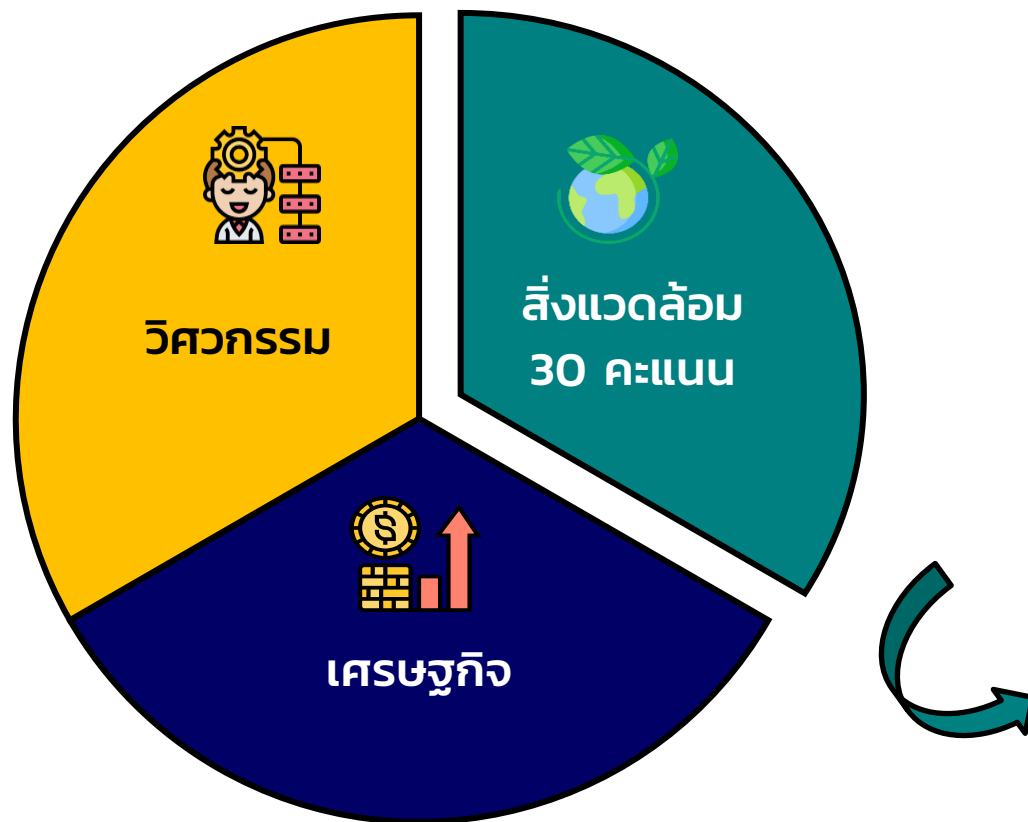
- กำหนดเกณฑ์คัดเลือกรูปแบบ
- คัดกรองปัจจัยที่มีความสำคัญ
- มีผลกระทบ -2, -3



2. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นรายละเอียด (EIA)



เกณฑ์การคัดเลือกปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม



เกณฑ์การคัดเลือกปัจจัย

- ✓ มีนัยสำคัญและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ✓ ไม่ซ้ำกับปัจจัยด้านวิศวกรรม และด้านเศรษฐกิจ
- ✓ มีขนาดผลกระทบที่แตกต่างกัน

ปัจจัยที่ใช้คัดเลือก 3 ปัจจัย

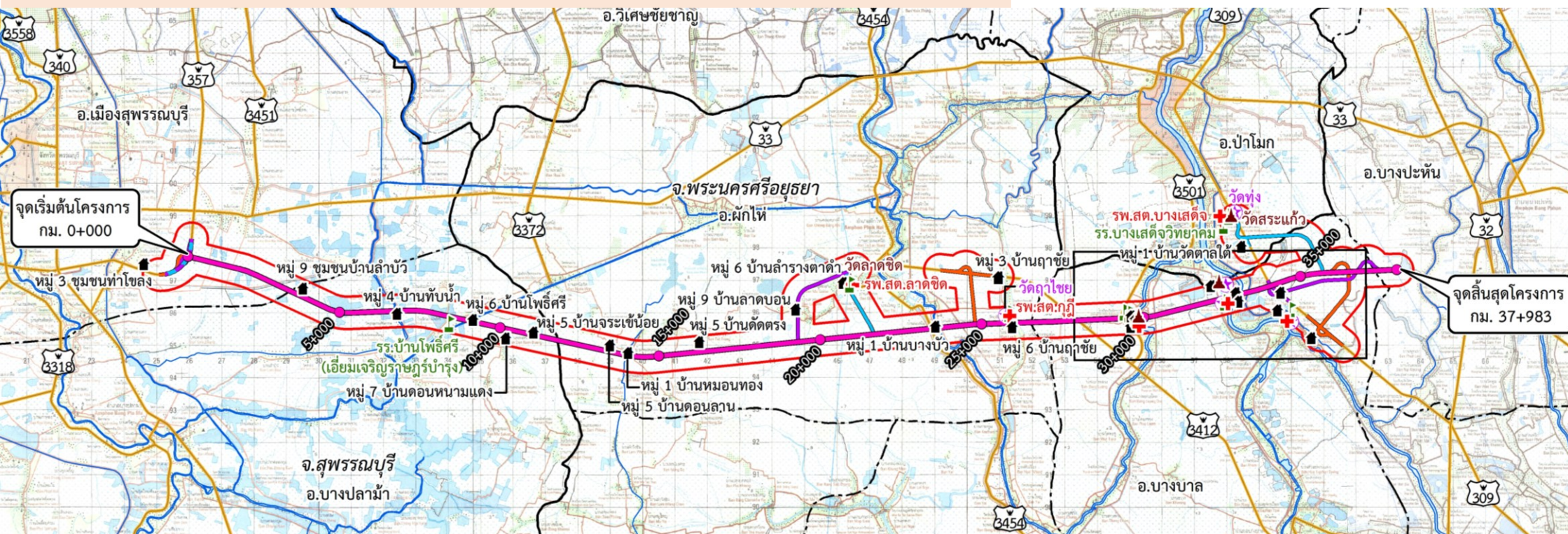
1. ทรัพยากรดิน
2. คุณภาพอากาศ เสียง และสั่นสะเทือน
3. การโยกย้ายและเวนคืน





พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหว	จำนวน (แห่ง)	ระยะห่าง (ม.)	คำอธิบายสัญลักษณ์	
1. สถานศึกษา 2. สถานพยาบาล 3. ศาสนสถาน 4. แหล่งโบราณ 5. แหล่งชุมชน	9 6 4 5 25	51 – 500	สถานที่สำคัญ	ขอบเขตจังหวัด ขอบเขตอำเภอ เส้นทางคมนาคม เส้นลำน้ำ แนวเส้นทางโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร
	ทางแยกต่างระดับ		รูปแบบทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางเลือกที่ 3	
รวม 49 แห่ง				





ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ (เบื้องต้น)

พื้นที่อ่อนไหว		ประเภท	ช่วง กม.	ระยะทาง (เมตร)		
				ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ทางเลือก 3
1	หมู่ 3 ชุมชนท่าโขลง	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 (เอี่ยมเจริญราษฎร์บำรุง)	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 บ้านจระเข้ข่อย	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 บ้านลำรางตาตำ	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
17	หมู่ 3 บ้านถ้ำชัย	ชุมชน	25+577	56	-	-
18	วัดถ้ำไชย	แหล่งโบราณ	25+755	222	222	222
19	รร.วัดถ้ำไชย (ถ้ำไชยศึกษาคาร)	สถานศึกษา	25+865	290	290	290
20	หมู่ 6 บ้านถ้ำชัย	ชุมชน	25+865	130	130	130
21	รพ.สต.กุฎี	สถานพยาบาล	25+882	224	224	224
22	รร.วัดอัมพวา (วัดนราราษฎร์อุปถัมภ์)	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

พื้นที่อ่อนไหว		ประเภท	ช่วง กม.	ระยะทาง (เมตร)		
				ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ทางเลือก 3
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 (ภูพิพัฒน์บำเพ็ญ)	สถานศึกษา	32+546	136	136	136
33	รพ.สต.บางชะนี	สถานพยาบาล	32+634	187	187	187
34	วัดท่าเหี้ยม (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 ชุมชนหลวงพ่อดำศรีม่วง	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	-	-



งานสำรวจและเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม

งานสำรวจและเก็บตัวอย่าง

รายละเอียด	ระยะเวลา	ฤดูฝน	ฤดูแล้ง
1. คุณภาพอากาศ	จำนวน 2 ฤดูกาล 5 วันต่อเนื่อง	 15 – 20 ก.ค. 69	ม.ค. 70
2. เสียง			
3. ความสั่นสะเทือน			
4. น้ำผิวดิน	จำนวน 2 ฤดูกาล	 18 – 19 ก.ค. 69	ม.ค. 70
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
6. ทรัพยากรป่าไม้	จำนวน 1 ครั้ง	 26 – 30 ก.ค. 69	
7. ทรัพยากรสัตว์ป่า	จำนวน 2 ฤดูกาล	 26 – 30 ก.ค. 69	ม.ค. 70
8. เศรษฐกิจและสังคม	จำนวน 1 ครั้ง 6 กลุ่มเป้าหมาย	ร.ค. 69	
9. แหล่งโบราณคดี	จำนวน 1 ครั้ง	ร.ค. 69	



ตำแหน่งการสำรวจและเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม

สถานี	จำนวน (แห่ง)	กม.	ระยะห่าง (ม.)
 อากาศ เสียง สั่นสะเทือน	1. หมู่ 5 บ้านจระเข้ น้อย	11+038	72
	2. หมู่ 6 บ้านฤาไชย	25+865	130
	3. วัดอัมพวา	29+845	61
	4. วัดโคกหิรัญ	32+469	147
สถานี	จำนวน (แห่ง)	กม.	ความกว้าง (ม.)

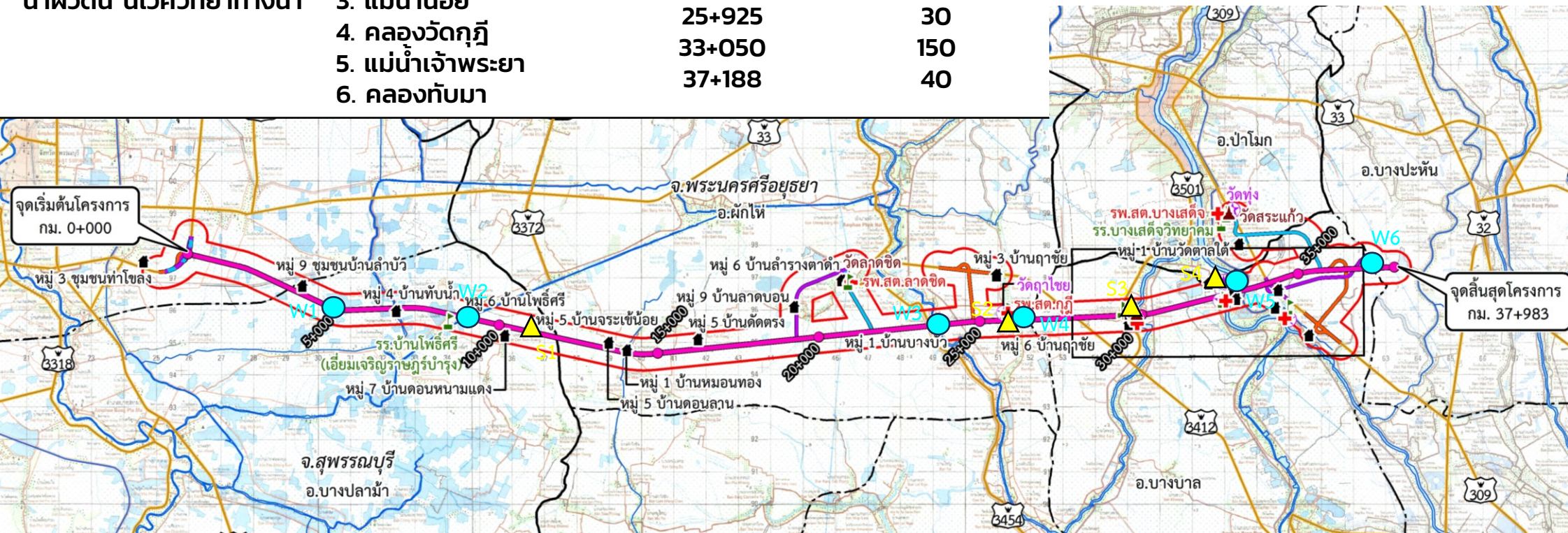
 น้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. อ่างเก็บน้ำลำรางตาแดง	4+660	50
	2. คลองบางคี่	9+000	40
	3. แม่น้ำน้อย	23+400	60
	4. คลองวัดกุฎี	25+925	30
	5. แม่น้ำเจ้าพระยา	33+050	150
	6. คลองทับมา	37+188	40

สถานที่สำคัญ

- ศาสนสถาน
- สถานศึกษา
- สถานพยาบาล
- โบราณสถาน
- ชุมชน

คำอธิบายสัญลักษณ์

- ขอบเขตจังหวัด
- ขอบเขตอำเภอ
- เส้นทางคมนาคม
- เส้นลำน้ำ
- แนวเส้นทางโครงการ
- พื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร
- ทางแยกต่างระดับ**
 - รูปแบบทางเลือกที่ 1
 - รูปแบบทางเลือกที่ 2
 - รูปแบบทางเลือกที่ 3





ภาพการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม



- คุณภาพอากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน



- น้ำผิวดิน
- นิเวศวิทยาทางน้ำ



- พืชในระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ



งานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

วัตถุประสงค์การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

1 ประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจ



- เผยแพร่ข้อมูลโครงการและผลการศึกษา
- กลุ่มเป้าหมายรับรู้ข้อมูลที่ถูกต้อง
- ป้องกันความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน

2 รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



- เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึง
- รวบรวมข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะ
- นำข้อมูลไปประกอบการปรับปรุงรายละเอียดโครงการ
- ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริง

3 เสริมสร้างการยอมรับและการพัฒนา



- เสริมสร้างการยอมรับร่วมกันในผลการศึกษา
- ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการให้ก้าวหน้า
- เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป



พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน จะพิจารณาให้ครอบคลุมพื้นที่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 18 ตำบล

จ.สุพรรณบุรี

อ.เมือง

ต.ไผ่ขวาง
ต.โคกโคเต่า
ต.ท่าระหัด

อ.บางปลาม้า

ต.จรเข้ใหญ่
ต.โคกคราม

จ.อ่างทอง

อ.ป่าโมก

ต.บางเสด็จ ต.โพง

แผน

จ.พระนครศรีอยุธยา

อ.บางปะหัน

ต.บ้านลี่

อ.บางบาล

ต.บ้านกุ่ม
ต.บางหัก
ต.บางชะนี

อ.ผักไห่

ต.กุฎี

ลาน

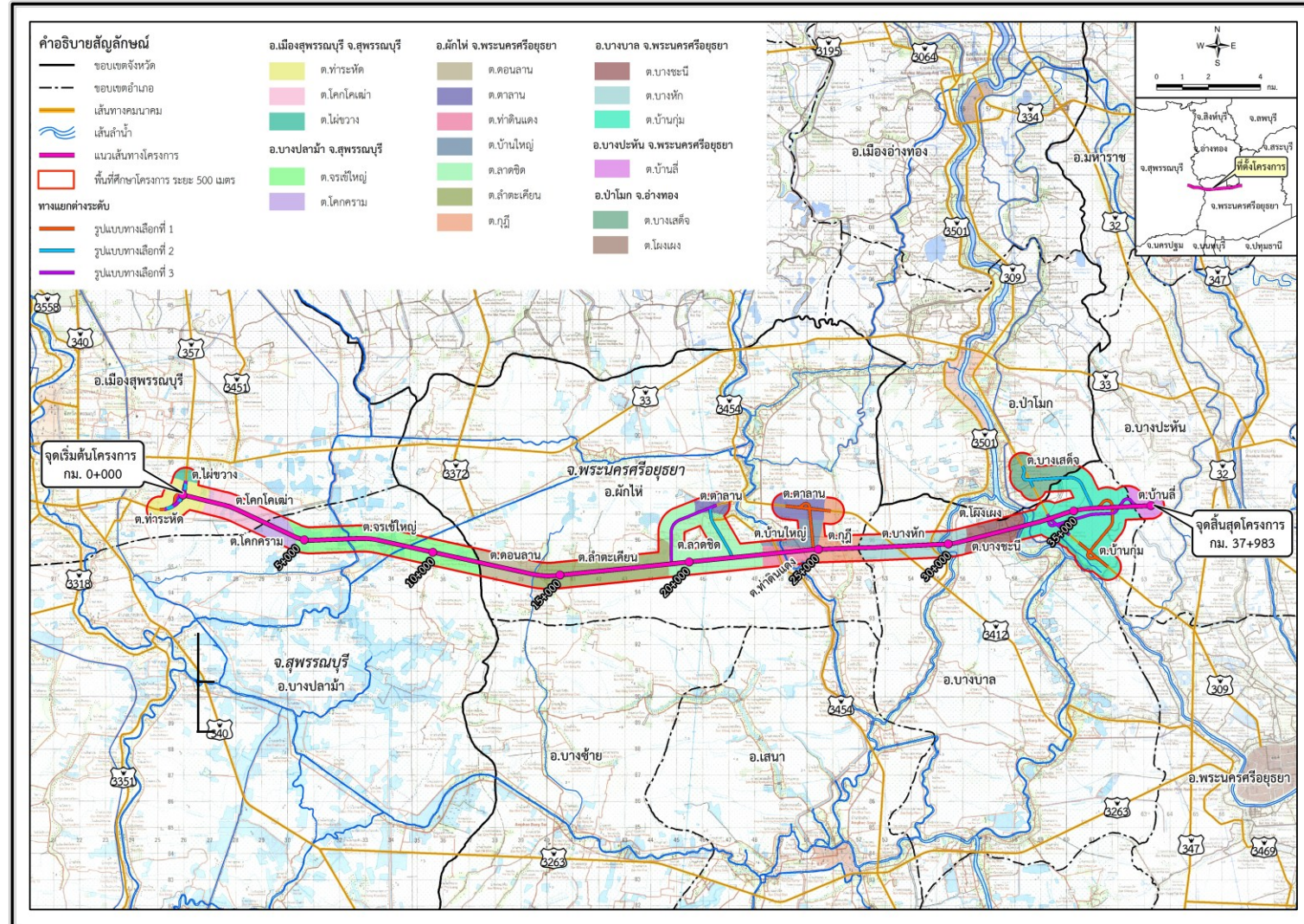
ต.ศาลาน

ชิด

ต.บ้านใหม่

ต.ดอน

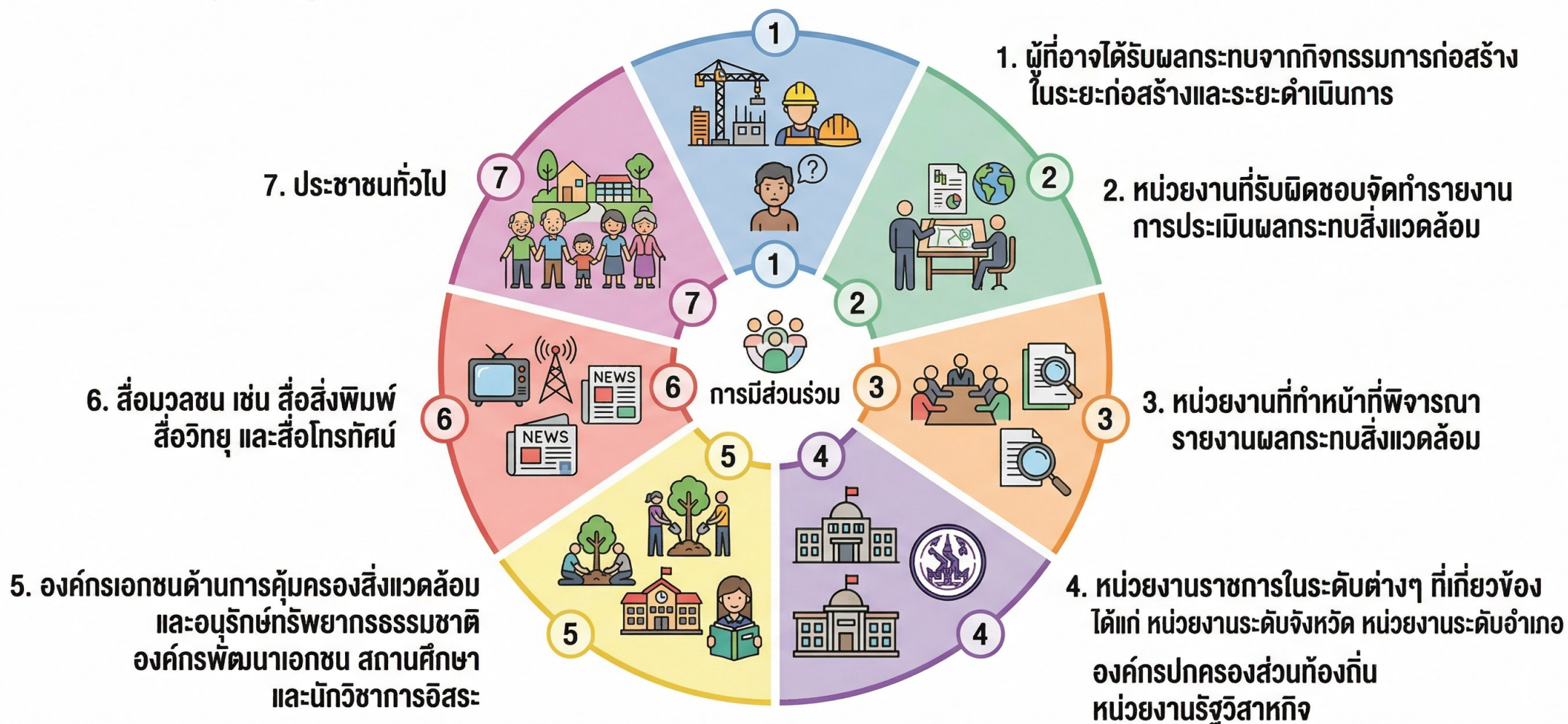
ต.ลาด





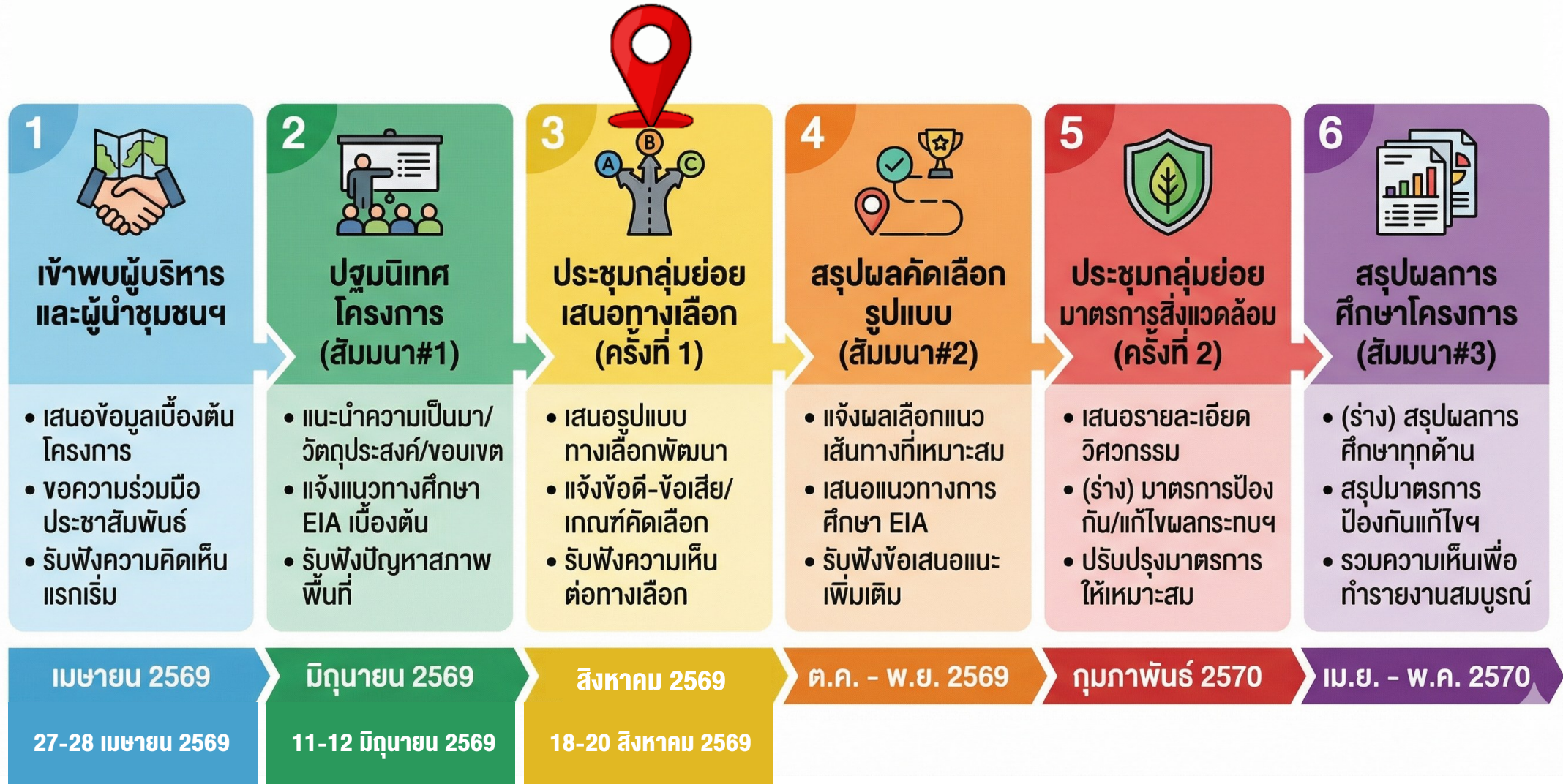
กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ครอบคลุม 7 กลุ่ม ตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)





แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

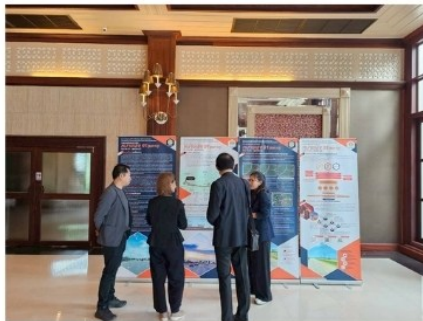




การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันที่ 11-12 มิถุนายน 2569

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเพชรชិเดนต์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี



มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 92 คน

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมทีเอ็ม แลนด์ อำเภออุทัย จังหวัดอยุธยา



มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 81 คน



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ\	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น ณ ห้องประชุมเพชรศิรินทร์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี	
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร	
ถนน MR10 และ MR1 มีความเชื่อมโยงหรือต่อเนื่องกันอย่างไร ตั้งข้อสังเกตว่า MR10 มีจุดเริ่มต้น (กม. 0+000) อยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 357 (กม. 40) และมีจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 บริเวณดอนตาล หรือราชภัฏสวนดุสิต	มอเตอร์เวย์ MR10 และ MR1 จะเชื่อมต่อกันเป็นระบบเครือข่ายเดียวกัน สำหรับแนว MR 10 จะวางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในบริเวณช่วงดอนตาล แนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์จะไม่ขนานแนวทางรถไฟ เพื่อตัดเชื่อมเข้าไปยังทางเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี ไม่ตัดกับแนวทางหลวงหมายเลข 33 ส่วนแนว MR1 เป็นแนวเหนือ-ใต้ ตัดกับ MR10 บริเวณดอนตาลเป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกัน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเช่นเดียวกับโครงการ MR10
- จะมีการออกแบบท่อดูดสำหรับระบบสื่อสารหรือไม่ ขั้นตอนการดำเนินงานว่าจะจัดการอย่างไรไปจนถึงจุดทางข้าม - มีความเป็นไปได้ในการขอรับไฟล์ KMZ เพื่อนำไปใช้ตรวจสอบรายละเอียดของแนวเส้นทางให้มีความชัดเจนและแม่นยำยิ่งขึ้น หน่วยงานจำเป็นต้องทราบแนวคิดและรูปแบบโครงสร้างที่ชัดเจน เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการคำนวณและแจ้งประมาณการค่าใช้จ่าย	หลังจากที่การออกแบบรายละเอียดโครงการมีความชัดเจนแล้ว จะมีการเชิญหน่วยงานสาธารณสุขทุกหน่วยงานเข้ามาร่วมประชุมร่วมกันในการประชุมดังกล่าว จะเปิดโอกาสให้แต่ละหน่วยงานระบุจุดที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งประเมินรายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาพิจารณาวางแผนและกำหนดตำแหน่งของระบบสาธารณสุขปกคต่างๆ ให้อยู่ในเขตทางได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกัน ในอนาคตเมื่อรายละเอียดของแบบเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะสามารถจัดส่งไฟล์ข้อมูลแนวเส้นทางให้ทางหน่วยงานนำไปศึกษาเพิ่มเติมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น ณ ห้องประชุมเพชรชัชเดรินทร์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี	
2.ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอทราบหลักเกณฑ์การติดตั้งกำแพงกันเสียง	โครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในจุดที่ผลการจำลองระดับเสียงชี้ว่า มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานครอบคลุมกลุ่มชุมชน ศาสนสถาน สถานศึกษาและ สถานพยาบาล ตลอดแนวเส้นทางโครงการในรัศมีระยะ 500 เมตร วิธีการประเมิน: คัดเลือกจุดตัวแทนจากกลุ่มชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด เพื่อนำค่าพิกัดไปคำนวณในแบบจำลองในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยจะเน้นเผื่อระยะวังพื้นที่ในรัศมี 100 เมตร ซึ่งมักมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน โดยนำข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้าง/เครื่องจักร ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณจราจร และความเร็วรถมาคำนวณระดับเสียง รูปแบบการติดตั้งกำแพงกันเสียง: ติดตั้งให้ครอบคลุมตามความยาวหน้าฉากของพื้นที่อ่อนไหวนั้นๆ เพื่อป้องกันระดับเสียงไปรบกวนพื้นที่ชุมชน



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น ณ ห้องประชุมเพชรศิรินทร์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี	
3.ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ขอแย้งข้อมูลในสไลด์นำเสนอที่ระบุว่า ในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมามีการพบปะและให้ข้อมูลกับผู้นำชุมชนแล้ว โดยยืนยันว่า "ยังไม่มีการพบปะดังกล่าวเกิดขึ้นจริง" และขอความกรุณาอย่าใช้ข้อมูลที่ไม่ตรงกับความจริงเนื่องจากผู้นำชุมชนในพื้นที่กำลังเดือดร้อน	- โครงการมีแผนงานที่จะเข้าพบเพื่อประชุมร่วมกับนายอำเภอ และผู้บริหารส่วน ท้องถิ่นในแนวเส้นทางต่างๆ ซึ่งจะดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการโดยที่ผ่านมาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ดังนี้ - นายก อบต.โผงเผง และสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลโผงเผง วันที่ 27 เม.ย. 69 เวลา 09.30 - 12.00 ณ ห้องประชุม อบต.โผงเผง อ.ป่าโมก จ.อ่างทอง - รองผู้ว่าราชการจังหวัด และผู้บริหารหน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดอ่างทองวันที่ 27 เม.ย. 69 เวลา 14.00 - 16.00 ณ ห้องประชุมป่าโมก ชั้น 2 ศาลากลางจังหวัดอ่างทอง - รองผู้ว่าราชการจังหวัด และหัวหน้าส่วนงาน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา วันที่ 28 เม.ย. 2569 เวลา 09.00 - 11.00 ณ ห้องประชุมมหาธาตุ อาคาร 1 ชั้น 4 ศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - เข้าแทรกวาระการประชุมกรมการจังหวัดสุพรรณบุรี (ออนไลน์) วันที่ 28 เม.ย. 69 เวลา 09.00 - 11.00 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 จ.สุพรรณบุรี - ในส่วนของผู้นำชุมชนที่ยังไม่ได้เข้าพบ ที่ปรึกษาจะดำเนินการเข้าพบในระหว่างวันที่ 26-29 มิถุนายน 2569 โดยจะโทรแจ้งประสานงานและแจ้งกำหนดการเข้าพบล่วงหน้าทางโทรศัพท์



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น ณ ห้องประชุมเพชรชិเด้นท์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี	
4.ด้านการโยกย้ายเวนคืน	
การเวนคืนที่ดินมีวิธีการจ่ายค่าชดเชยอย่างไร	- หลังจากที่โครงการมี "พระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) หรือ พ.ร.บ. เวนคืน" ประกาศใช้อย่างเป็นทางการแล้ว โครงการจะดำเนินงานตามขั้นตอน โดยจะมีเจ้าหน้าที่เฉพาะกิจลงพื้นที่ตรวจสอบและบันทึกรายละเอียดทรัพย์สินทุกชิ้นอย่างละเอียดอีกครั้งหนึ่ง ทางโครงการจะเข้าไปสำรวจที่ดินในทุกรูปแบบกรณีที่ดินมีเอกสารสิทธิ์ จะได้รับ "ค่าทดแทนที่ดิน" ตามกฎหมาย - กรณีที่ดินไม่มีเอกสารสิทธิ์: โครงการจะดำเนินการสำรวจเพื่อค้นหาและระบุตัวตนของเจ้าของที่แท้จริง เพื่อให้ได้รับสิทธิ์ในการพิจารณา "ค่าชดเชยเยียวยาที่ดิน" ตามหลักเกณฑ์ต่อไป - ซึ่งรายละเอียดที่ชัดเจนของการเวนคืนที่ดิน จะสามารถชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบหลังจากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

กลุ่มที่ 2 วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมทีเอ็ม แลนด์ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

1.ด้านวิศวกรรมและจราจร

- เสนอให้พิจารณาย้ายตำแหน่งทางแยกต่างระดับจากเดิมบริเวณ "อำเภอบางปะหัน" ขยับขึ้นไปทางทิศเหนือแถว "อำเภอมหาราช" (ตอนใต้ของจังหวัดอ่างทอง) เนื่องจากจุดตัดบางปะหันในปัจจุบันมีความหนาแน่นสูงมากอยู่แล้วเพราะเป็นจุดรวมของทางหลวงหมายเลข 347, ทางหลวงหมายเลข 32, แนวทางรถไฟ และระบบวงแหวนต่างระดับ ซึ่งหากเพิ่มจุดตัดโครงการนี้เข้าไปอีกจะทำให้เกิดความสลับซับซ้อนและแออัดรุนแรงคล้ายกับทางแยกต่างระดับบางปะอิน อีกทั้งแนวเส้นทางปัจจุบันบริเวณบางปะหันอยู่ห่างจากตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา (วัดระยะจากวัดตูม หรือโรงเรียนประจักษ์ศิลปาคม) ไม่เกิน 10 กิโลเมตร ซึ่งการนำโครงสร้างขนาดใหญ่มาตั้งใกล้เมืองในระยะเท่านี้จะเป็นการ "ลดทอนและบั่นทอนความเจริญเติบโตของเมืองพระนครศรีอยุธยา" ที่ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟความเร็วสูงเข้ามาด้วย
- โครงการนี้มีลักษณะเป็นทางยกระดับระบบปิดที่เน้นการจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยมีจุดเปิดให้รถขึ้น-ลงในพื้นที่ไม่เกิน 3 จุดเท่านั้น ประชาชนในพื้นที่จึงแทบไม่มีโอกาสได้เชื่อมต่อเพื่อใช้งานจริง
- แนวเส้นทางเริ่มต้นจากอำเภอมืองสุพรรณบุรี บริเวณทางเลี้ยวเมืองสาย 357 วิ่งตรงไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดแถวบ้านลี่ อำเภอบางปะหัน ซึ่งตัวโครงการจะยังไม่เชื่อมไปถึงทางแยกต่างระดับบางปะหันฝั่งขวา เนื่องจากช่วงดังกล่าวอยู่นอกพื้นที่โครงการและเป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่กำลังออกแบบรายละเอียดอยู่ แต่แนวโครงข่ายนี้จะเชื่อมต่อกับแผนของมอเตอร์เวย์สาย MR10 ช่วง สุพรรณบุรี – ทล.32 และเชื่อมกับ สาย MR1 ช่วงนครปฐม – สุพรรณบุรี – ชัยนาท ให้สามารถวิ่งเชื่อมโยงกันได้โดยไม่ต้องออกจากระบบ โดยจะเน้นการขนส่งระยะไกลและการเชื่อมต่อโหมดขนส่งต่างๆ ในภูมิภาค
- โครงการได้กำหนดจุดเชื่อมต่อโครงการทางหลวงสำคัญในพื้นที่ 3 จุด ที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ชุมชนต่างๆ ให้สามารถเข้า-ออกโครงการได้ โดยเฉพาะการเดินทางระหว่างเมืองเชื่อมต่อการเดินทางกับทางหลวงพิเศษสายอื่น เป็นหนึ่งในตัวเลือกการเดินทาง



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

กลุ่มที่ 2 วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมทีเอ็ม แลนด์ อำเภอบางพลี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2.ด้านสิ่งแวดล้อม

- การตัดแนวเส้นทางผ่าน (ช่วงทางหลวงหมายเลข 32 ถึง 305) เข้าใกล้พื้นที่การเกษตรของชาวบ้าน ส่งผลให้ที่นาและสวนผลไม้ของประชาชนได้รับความเสียหาย ประชาชนในละแวกนั้นจะต้องแบกรับผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียงดัง และมลพิษต่างๆ ตลอดแนวเส้นทาง แต่ในทางกลับกัน ประชาชนตลอดเส้นทางกลับต้องถูกเรียกเก็บ "ภาษีลากลอย" ซึ่งถือเป็นภาระที่หนักหนาและไม่ยุติธรรมสำหรับคนในพื้นที่ที่ไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากถนนเส้นนี้
- แม้ประชาชนจะมองว่าโครงการรถไฟและมอเตอร์เวย์เป็นสิ่งแปลกใหม่ที่ช่วยเปิดโลกทัศน์และพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แต่ก็ยังมีข้อกังวลเรื่องมาตรการชดเชยเยียวยา โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ถูกเวนคืนที่ดินและบ้านเรือนที่จะต้องโยกย้ายที่อยู่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับเงินชดเชยตามกฎหมายเพื่อไปเริ่มต้นชีวิตใหม่ และ กลุ่มประชาชนที่นาเป็นห่วงที่สุดคือผู้ที่ไม่โดนเวนคืนแต่มีบ้านเรือนอยู่ใกล้เคียงหรือโดนเฉี่ยวชนเพียงมุมบ้าน ซึ่งต้องเผชิญกับผลกระทบระยะยาวจากมลภาวะทางเสียง ฝุ่นละออง และสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลงอันส่งผลต่อสุขภาพจิตโดยตรง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการพิจารณามาตรการชดเชยเยียวยาหรือดูแลประชาชนกลุ่มที่อยู่ใกล้เคียงนี้ด้วย ส่วนรายละเอียดรูปแบบการชดเชยควรร่วมกันพิจารณาตามความเหมาะสมต่อไปในอนาคต
- การศึกษาของโครงการจะมีขอบเขตงานในด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีความเหมาะสมในแต่ละด้าน โดยจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 4 (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2 การประชุมหารือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ) ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้รับทราบข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลดังกล่าวเพื่อนำไปศึกษาผลกระทบต่อไป
- ชี้แจงเงื่อนไขตามข้อกำหนดการเวนคืนว่า หากกรณีอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างถูกตัดผ่านจนผู้ได้รับผลกระทบ "ไม่สามารถอยู่อาศัยต่อไปได้" ประชาชนสามารถยื่นเรื่องขอให้โครงการทำการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างนั้น "เต็มทั้งหลัง" ได้ แต่หากโดนผลกระทบเพียงบางส่วน เช่น เฉี่ยวโดนปรายหลังคาและยังอาศัยอยู่ได้ จะพิจารณาจ่ายเป็นค่าชดเชยค่าซ่อมแซมความเสียหายตามกรณีแทน สำหรับกรณีพืชผลต้นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจและการค้า ก็จะได้รับเงินชดเชยเยียวยาด้วยเช่นกัน ซึ่งค่าเฉลี่ยเบื้องต้นตามเกณฑ์ปกติจะอยู่ที่ประมาณ 20% แต่หากต้องการมูลค่าที่สูงกว่านี้ ต้องร่วมหารือกับเจ้าหน้าที่อีกครั้งในขั้นตอนกำหนดราคากลาง
- การศึกษาของโครงการมีขอบเขตงานด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุมถึงผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมในแต่ละด้าน โดยมาตรการดังกล่าวจะพิจารณาครอบคลุมถึงประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเขตทางแม้ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เวนคืนด้วย ทั้งนี้ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลเรื่องมาตรการดูแลเยียวยาประชาชนกลุ่มดังกล่าวเพื่อนำไปประกอบการศึกษาและพิจารณาความเหมาะสมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไปโดยจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ) ต่อไป



ประเด็นข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

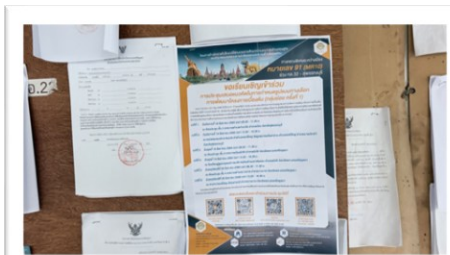
กลุ่มที่ 2 วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมทีเอ็ม แลนด์ อำเภอยุทธย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

3.ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

- ถอดบทเรียนความปั่นป่วนและข่าวลือที่เคยเกิดขึ้นจากอดีตเมื่อครั้งโครงการเวนคืน "เจ้าพระยา 2" (ทางลัดบางบาล-บางไทร) ซึ่งส่งผลกระทบและสร้างความกังวลใจให้กับชาวบ้านในวงกว้าง เสนอให้เมื่อเริ่มดำเนินโครงการในครั้งนี้อีก ทางโครงการ "รับกำหนดพิกัดแนวเขตเวนคืนที่ชัดเจนโดยด่วน" เพื่อระบุให้แน่ชัดว่าโฉนดที่ดินของใครบ้างที่จะถูกเวนคืน เพื่อลดข่าวลือและความสับสนของประชาชน เนื่องจากผู้ที่ถูกเวนคืนจำเป็นต้องใช้เวลาเตรียมตัวและออกไปหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินใหม่
- เสนอให้ปรับปรุงแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นโดยแบ่งกลุ่มตามรายจังหวัดหรือรายเทศบาล เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ (ซึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามี 11 ตำบล และเป็นอำเภอบางบาล 3 ตำบล) ได้เข้าร่วมรับฟังและซักถามข้อมูลได้อย่างทั่วถึง
- หมู่ที่ 2 ตำบลบางชะนี อำเภอบางบาล จะได้รับผลกระทบโดยตรงจนต้องโยกย้ายบ้านเรือนประมาณ 12-18 หลังคาเรือน รวมถึงพื้นที่ทำกินและที่นา แต่ทางชุมชนไม่ได้มีเจตนาต่อต้านโครงการ เพียงแต่เกิดความสับสนและตื่นตระหนกจากข้อมูลของเจ้าหน้าที่ที่ไม่ตรงกันและการลงพื้นที่ปักป้ายเวนคืนโดยไม่มีการชี้แจงล่วงหน้า จึงขอเรียกร้องให้โครงการจัดทำข้อมูลที่อัปเดตและชี้แจงแผนงานเป็นขั้นเป็นตอน เพื่อให้ผู้นำชุมชนนำไปประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายให้ชาวบ้านซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุได้รับทราบและเตรียมตัวล่วงหน้า
- หลังจากเสร็จสิ้นการประชุมในวันนี้ ทางโครงการมีแผนที่จะเดินหน้าจัดประชุมต่อเนื่องอีกทั้งหมด 4 ครั้ง เพื่อเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน โดยจะแบ่งเป็นเวทีรับฟังความคิดเห็นกลุ่มใหญ่จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งจะจัดขึ้นในสถานที่ที่กว้างขวางและรองรับผู้เข้าร่วมประชุมได้อย่างหลากหลายกลุ่ม นอกจากนี้ จะมีการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ที่เน้นเจาะลึกในแต่ละพื้นที่ เพื่อชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นเชิงลึกจากประชาชนในพื้นที่โดยตรง ในการเตรียมงานสำหรับการประชุมกลุ่มย่อยนั้น ทางโครงการจะทำการประสานงานล่วงหน้ากับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้บริหารส่วนท้องถิ่น เพื่อเข้าพบและให้ข้อมูลเบื้องต้น พร้อมทั้งขอความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ผ่านช่องทางที่หลากหลาย เช่น การติดประกาศ การส่งจดหมายเชิญ การประกาศเสียงตามสาย หรือการเดินแจกใบปลิว รวมถึงการแจ้งข่าวผ่านไลน์กลุ่มของหมู่บ้าน ทั้งนี้ หากท่านใดต้องการติดตามข้อมูลข่าวสาร หรือมีข้อสงสัยที่ต้องการสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ สามารถติดตามได้ทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ ของโครงการได้ตามรายละเอียดที่ระบุไว้ด้านล่างนี้



ภาพการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์



ปิดป้ายประกาศประชาสัมพันธ์



เผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อออนไลน์



เดินประชาสัมพันธ์เชิงชุมชน



ติดตามเชิงชุมชนตามพื้นที่ชุมชนในโครงการ





การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ดำเนินการเมื่อวันที่ 26-30 มิถุนายน 2569

นายอำเภอบางปลาเ้า



ปลัดอำเภอเมืองสุพรรณบุรี



นายอำเภอผักไห่



ปลัดอำเภอบางบาล



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนลาน



นายกเทศมนตรีตำบลและผู้นำชุมชน





แผนการดำเนินงานขั้นตอนต่อไป

การศึกษาด้านวิศวกรรม

ดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ ตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมร่วมประกอบการพิจารณา คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อพิจารณาปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการ คัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และ คัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA)

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 แล้วเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ LINE และ Facebook พร้อมติดประกาศ ณ หน่วยงานราชการในพื้นที่ (อำเภอ/เทศบาลต่าง ๆ รวม 24 แห่ง)
- จัดสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอสรุปผลการ คัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ การศึกษาด้าน สิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของ ประชาชน พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป



ช่องทางการติดต่อโครงการ



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

หน้าหลัก | ข้อมูลโครงการ | ลักษณะโครงการ | การมีส่วนร่วมของประชาชน | ข่าวประชาสัมพันธ์ | สื่อประชาสัมพันธ์ | ติดต่อเรา



www.mr10-hw32-suphanburi.com

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี



MR10 ทล32 - สุพรรณบุรี

MR10 na32 - สุพรรณบุรี



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

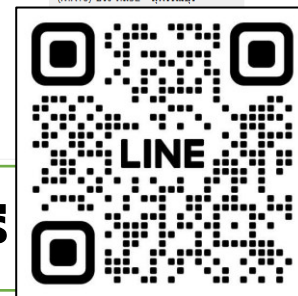
หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี



MR10-ทล32-สุพรรณบุรี Unverified

MR10-na32-สุพรรณบุรี





เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



สแกนเพื่อแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามออนไลน์