

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง กม.32⁺ - สุพรรณบุรี



เอกสารประกอบ การประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



บริษัท เอ็ม เอ อี
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์
เอนจิเนียริ่ง จำกัด



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ
เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท ควาทักษ์
คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

สิงหาคม 2569



สารบัญ (ยังไม่ได้แก้ไข)

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
7.1 งานสำรวจข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง	8
7.2 การวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน	14
7.3 งานคาดการณ์ปริมาณจราจร	15
7.4 งานวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจร	15
8. แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ	17
8.1 รูปแบบโครงการ	17
8.2 ทางแยกต่างระดับโครงการ	17
8.3 การกำหนดทางเลือกของทางแยกต่างระดับโครงการ	18
8.4 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการ	25
9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	27
9.1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	28
9.2 การตรวจสอบข้อจำกัดสิ่งแวดล้อม	31
9.3 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม	39
10. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	44
10.1 วัตถุประสงค์	44
10.2 กลุ่มเป้าหมาย	44
10.3 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	45
10.4 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	48
11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	61
12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	62



สารบัญรูป (ยังไม่ได้แก้ไข)

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	17
รูปที่ 8-2	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 1	18
รูปที่ 8-3	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 2	19
รูปที่ 8-4	ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 3	20
รูปที่ 8-5	ทางแยกต่างระดับผักไห่ 3 รูปแบบ	20
รูปที่ 8-6	ทางแยกต่างระดับผักไห่ รูปแบบที่ 1	21
รูปที่ 8-7	ทางแยกต่างระดับผักไห่ รูปแบบที่ 2	22
รูปที่ 8-8	ทางแยกต่างระดับผักไห่ รูปแบบที่ 3	22
รูปที่ 8-9	ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบ 1	24
รูปที่ 8-10	ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบ 2	24
รูปที่ 8-11	ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบ 3	25
รูปที่ 9-1	แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร	34
รูปที่ 9-2	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ	36
รูปที่ 9-3	การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	41
รูปที่ 9-4	การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	42
รูปที่ 9-5	การสำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ	43
รูปที่ 10-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	47
รูปที่ 10-2	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 1	51
รูปที่ 10-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2	52



สารบัญตาราง (ยังไม่ได้แก้ไข)

ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
ตารางที่ 7-1	จุดสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของโครงการ	10
ตารางที่ 7-2	ความหมายและภาพตัวอย่างของระดับการให้บริการต่างๆ ของโครงข่ายถนน	16
ตารางที่ 9-1	องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	29
ตารางที่ 9-2	แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร	34
ตารางที่ 9-3	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ	35
ตารางที่ 9-4	ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	38
ตารางที่ 9-5	การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ตัวแทนฤดูฝน)	39
ตารางที่ 10-1	การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	48
ตารางที่ 10-2	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	53



1. ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แต่ในอดีตเส้นทางหลักมักถูกสร้างในลักษณะพุ่งออกจากศูนย์กลาง (Radial) โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นจุดตัดผ่านหลัก ส่งผลให้ยานพาหนะและรถขนส่งสินค้าที่ต้องการเดินทางข้ามภูมิภาค จำเป็นต้องวิ่งผ่านพื้นที่เมืองชั้นในโดยไม่จำเป็นจนเกิดปัญหาจราจรติดขัดรุนแรงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แม้ต่อมากรมทางหลวงจะแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) และรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เพื่อช่วยกระจายรถออกนอกเมือง แต่ด้วยการเติบโตของเมืองที่รวดเร็ว ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายวงแหวนเดิมเริ่มทำงานจนเต็มศักยภาพและไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ 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 เพื่อรองรับการเดินทางที่ต้องใช้ความเร็วสูง 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 โดยแนวเส้นทางในช่วงสุพรรณบุรี – ทางหลวงหมายเลข 32 จะสร้างขนานคู่กันไปกับแนวทางรถไฟสายสุพรรณบุรี – นครหลวง – บ้านภาษี ทั้งนี้ โครงการนี้เป็นการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานก่อสร้าง

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นอย่างยิ่ง โดยได้กำหนดให้มีการดำเนินงานควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่น ๆ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ตลอดระยะเวลาการศึกษา เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนมากที่สุด ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างขั้นตอนการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการ จึงได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี-ข้อด้อยในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น พร้อมทั้งเปิดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ สำหรับนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับในพื้นที่ต่อไป



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์การศึกษาโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - จ.สุพรรณบุรี ระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร รวมถึงจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อรองรับการดำเนินงานในขั้นตอนก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านวิศวกรรม สภาพแวดล้อมปัจจุบัน เศรษฐกิจ สังคม และปริมาณการจราจร ตลอดจนประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม ครอบคลุม และเกิดประโยชน์สูงสุดในทุกมิติ
3. เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดี และความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1. เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี - ข้อด้อยในแต่ละรูปแบบและหลักเกณฑ์ การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
2. เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ จากกลุ่มเป้าหมาย และนำความคิดเห็น รวมทั้ง ข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการต่อไป

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการช่วง ทล.32 - จ.สุพรรณบุรี ช่วงนี้ถือเป็นฟันเฟืองชิ้นสำคัญของโครงข่ายที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันออก และตะวันตก โดยมีประโยชน์และบทบาทสำคัญ ดังนี้

- **เชื่อมโยงการเดินทางโดยรอบกรุงเทพและปริมณฑล :** เชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง ภาคตะวันตก ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออก ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยัง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ได้ในอนาคต
- **สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ :** เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชน และผู้ประกอบการในพื้นที่ แนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และการเข้าถึงแหล่งงาน
- **ทางเลือกในการเดินทาง :** สำหรับประชาชนที่เดินทางโดยโครงข่ายถนนในพื้นที่ใกล้เคียงและตาม แนวเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ ถือเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพในการช่วย ประหยัดเวลาการเดินทาง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการความรวดเร็ว หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุและ สถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก
- **เติมเต็มโครงข่ายวงแหวน :** เชื่อมต่อกับโครงการวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วยลดความแออัด ลดเวลาการเดินทาง และลดต้นทุนโลจิสติกส์
- **ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) :** ทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง และทางเรือ โดยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ร่วมกัน ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว



4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

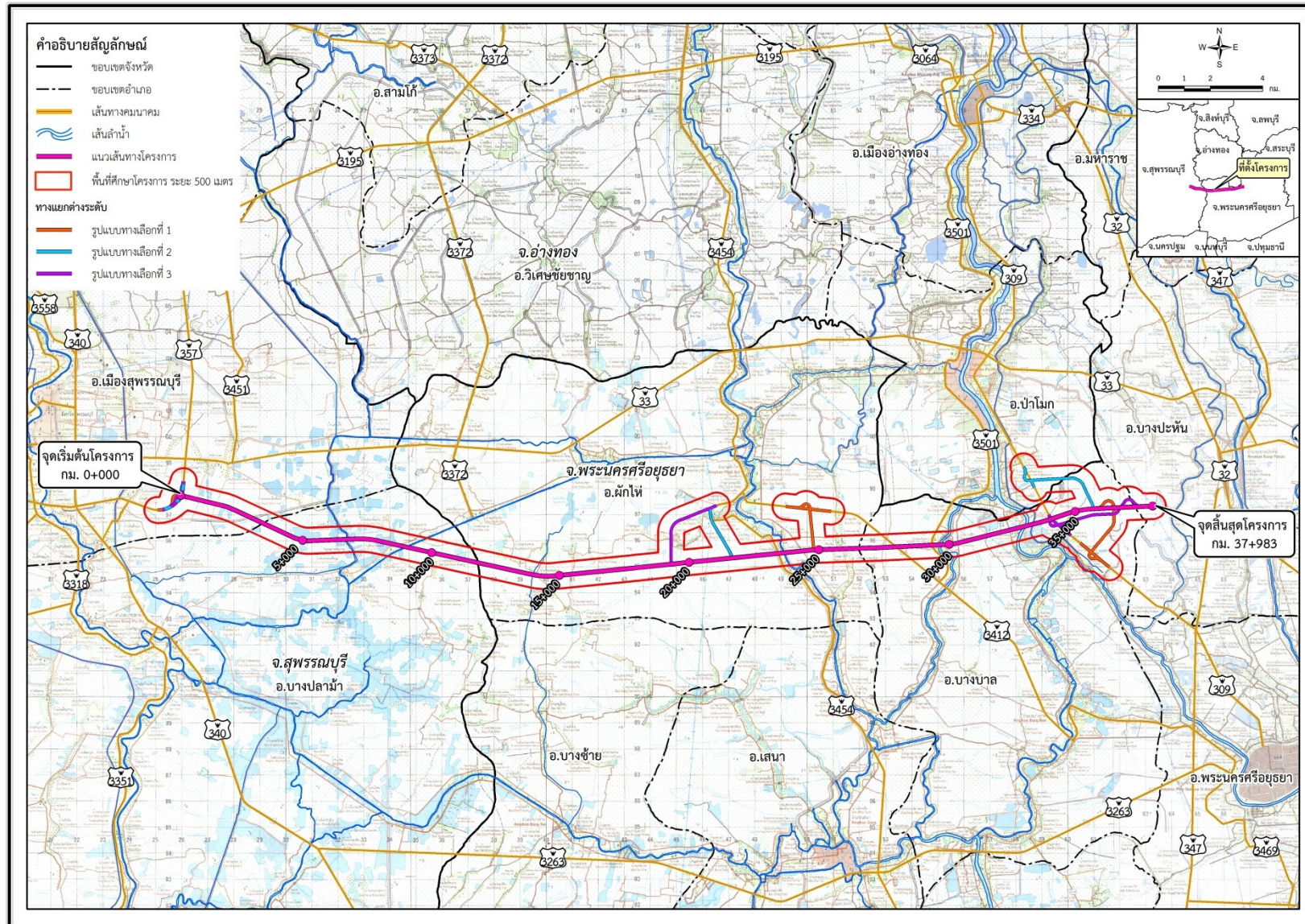
การดำเนินงานโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สำรวจและออกแบบรายละเอียด และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วงทล.32 - จ.สุพรรณบุรี มีรายละเอียดพื้นที่ศึกษาดังนี้

แนวเส้นทางและระยะทาง: จุดเริ่มต้นบริเวณ กม. 40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านจังหวัดสุพรรณบุรีและพระนครศรีอยุธยา ไปสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงการ MR10 ช่วง ทล.32 - ทล.305 รวมระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา: กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตปกครอง : ครอบคลุมพื้นที่การปกครองรวม 18 ตำบล 6 อำเภอ 3 จังหวัด ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ 4-1 และรูปที่ 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.จรเข้มหาญ
			5) ต.โคกคราม
2	จ.อ่างทอง	อ.ป่าโมก	6) ต.โผงเผง
			7) ต.บางเสด็จ
3	จ.พระนครศรีอยุธยา	อ.บางปะหัน	8) ต.บ้านลี
		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

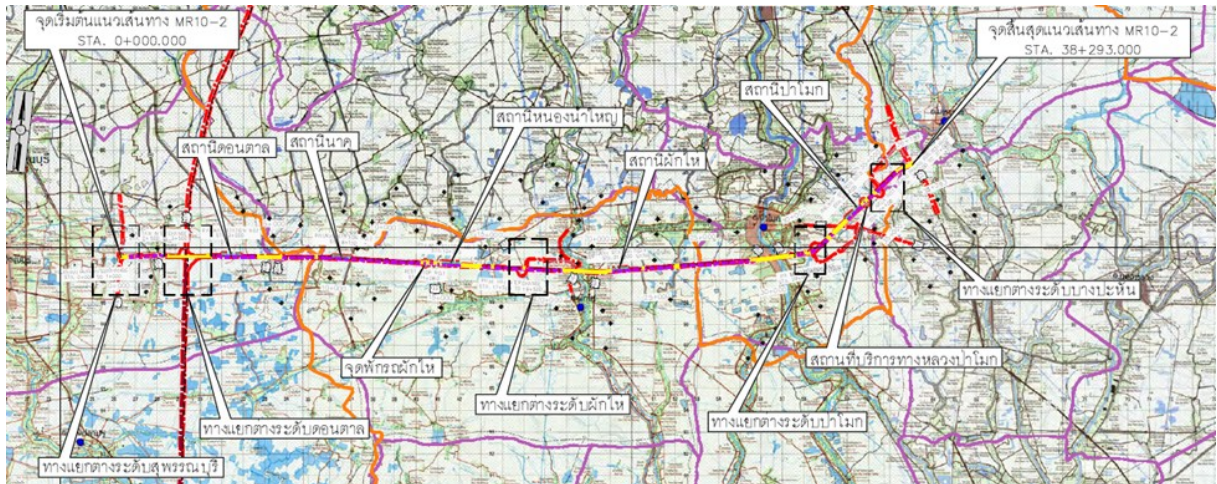
การดำเนินงานศึกษาโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2569 ถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2570 โดยมีขอบเขตของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์/การมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ

6. สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการ

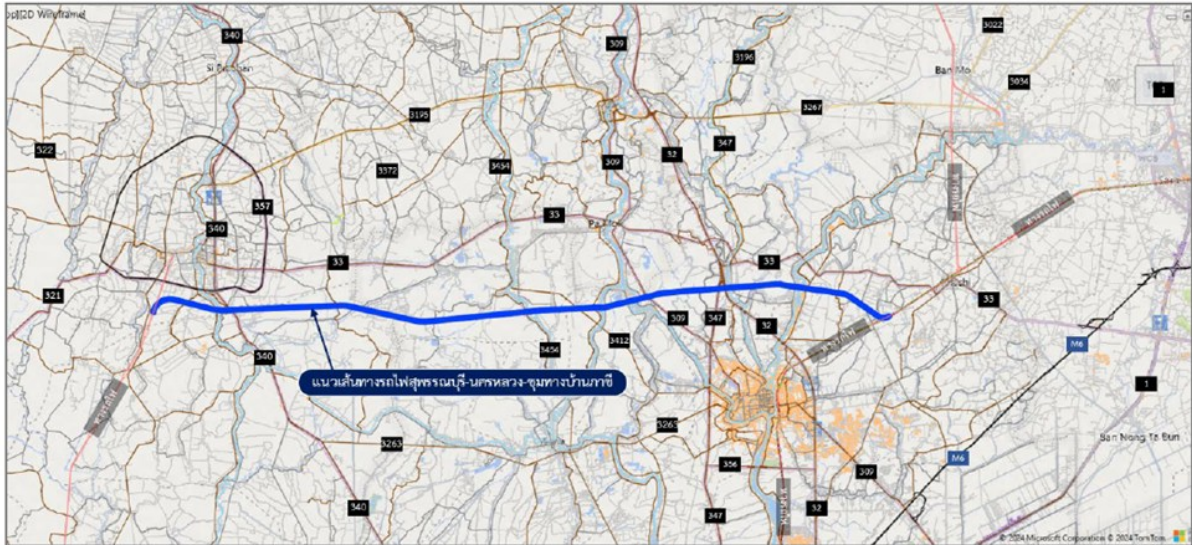
แนวเส้นทางโครงการเดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M91 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงทล.32 - จ.สุพรรณบุรี ซึ่งมีการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้นปรับปรุงเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อบูรณาการร่วมกับระบบราง โดยเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี) และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 32 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-1



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

รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมฯเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

จากนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาชี เพื่อให้เป็นไปตามแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อของกรมการขนส่งทางราง (R-MAP) ซึ่งปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จแล้ว ซึ่งประชาชนในพื้นที่ได้มีการรับรู้ข้อมูลโครงการ ผ่านการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงได้มีการประชุมประสานงานเรื่องแนวเส้นทางระหว่างการรถไฟกับกรมทางหลวงแล้ว รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-2



ที่มา การศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

รูปที่ 6-2 แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

ดังนั้น ในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาแนวเส้นทางส่วนใหญ่ขนานไปกับแนวโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

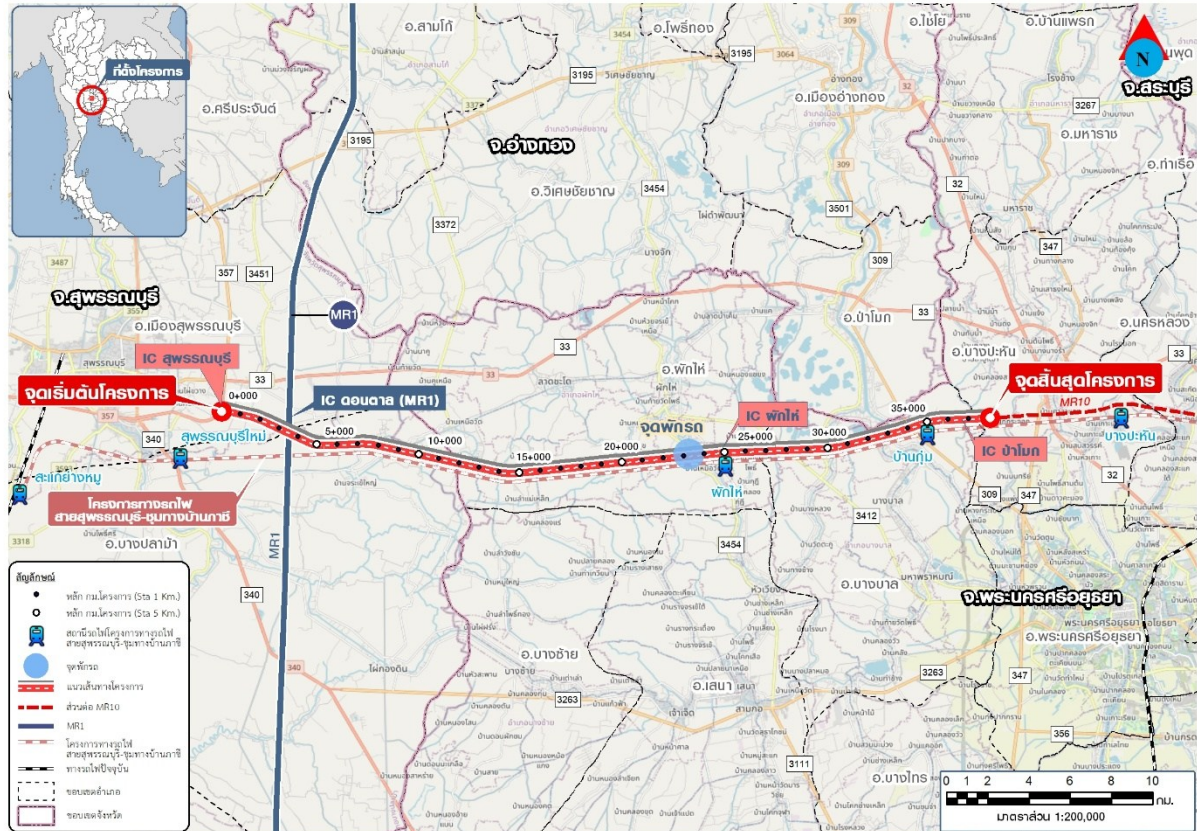
แนวเส้นทางโครงการเดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M91 (ช่วงสุพรรณบุรี - ทล.32) ซึ่งต่อมาได้รับการปรับปรุงตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อบูรณาการร่วมกับระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี ตามแผนแม่บท R-MAP) โดยได้มีการประชุมประสานงานกำหนดแนวเส้นทางร่วมกันระหว่างกรมทางหลวงและ รฟท. รวมถึงจัดกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เรียบร้อยแล้ว แนวเส้นทางโครงการมีระยะทางรวมประมาณ 37.983 กิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-3 โดยมีรายละเอียดการเดินทางตามลำดับดังนี้

จุดเริ่มต้นโครงการ: เริ่มต้นบริเวณ กม. 40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก

ช่วงต้น: ตัดผ่านพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบึงลำสมุห์ จากนั้นตัดกับแนวโครงการ MR1

ช่วงกลาง: (วางแผนขนานตามทางรถไฟและผ่านพื้นที่รับน้ำ/ลำน้ำสำคัญ) วางแผนขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่ (ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี) โดยตัดผ่านจุดสำคัญตามลำดับ ดังนี้: ผ่านพื้นที่ทุ่งรับน้ำผักไห่ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3454 และข้ามแม่น้ำน้อย ผ่านพื้นที่ทุ่งรับน้ำป่าโมก ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3412 และข้ามคลองบางหลวง ผ่านพื้นที่ทุ่งรับน้ำบางบาล และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 309 บริเวณทิศใต้ของอำเภอบางบาล (ห่างจากตัวอำเภอบางบาลประมาณ 6.00 กิโลเมตร) ผ่านพื้นที่ทุ่งรับน้ำบางกุ้ง

จุดสิ้นสุดโครงการ: สิ้นสุดแนวเส้นทางโดยเชื่อมต่อกับโครงการ MR10 (ช่วง ทล.32 - ทล.305) บริเวณทางหลวงหมายเลข 32



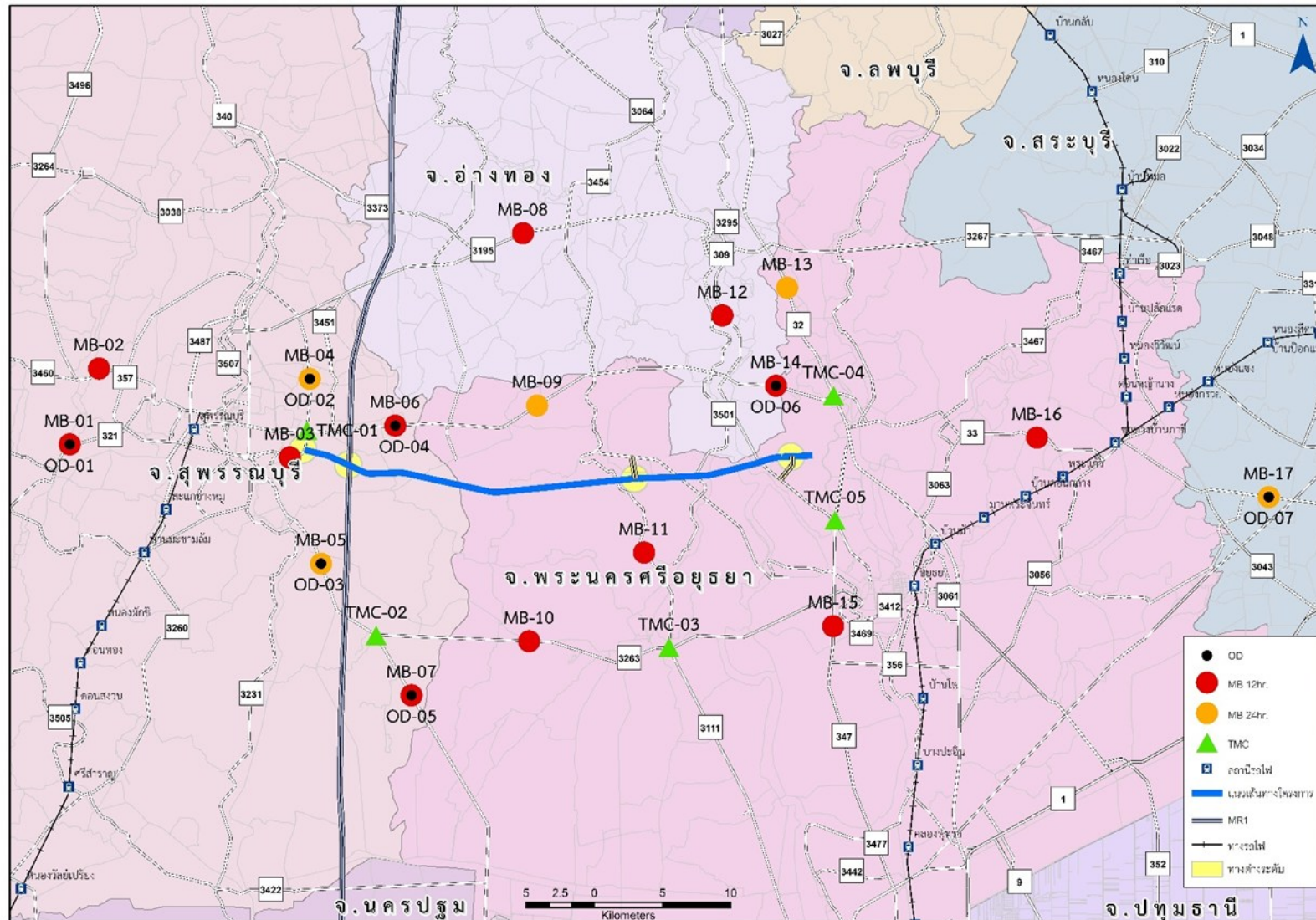
รูปที่ 6-3 แนวเส้นทางโครงการ

7. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร

7.1 งานสำรวจข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง

ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน และทำการพยากรณ์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปีเป้าหมาย โดยจะพิจารณาทั้งกรณีมีและไม่มีโครงการ รวมทั้งการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรสำหรับการศึกษานี้เพิ่มเติม 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
การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)	MB01	ทล.321 นครปฐม – สุพรรณบุรี ตอน 300 คอนแวนต์ – สุพรรณบุรี กม.90+000 – กม.94+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB02	ทล.322 อู่ยา – คอนแวนต์ ตอน 100 อู่ยา – คอนแวนต์ กม.3+000 – กม.6+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB03	ทล.357 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี ตอน 104 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี กม.38+000 – กม.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 – กม.36+000	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
	MB05	ทล.340 บางบัวทอง – ชัยนาท ตอน 301 สาลี – สุพรรณบุรี กม.53+000 – กม.58+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
	MB06	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา ตอน 100 สุพรรณบุรี – นาคู) กม.8+000 – กม.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 – กม.45+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB08	ทล.3195 สุพรรณบุรี – ป่าจิว ตอน 201 ลาดตาล – วิเศษชัยชาญ กม.10+000 – กม.14+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB09	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) ตอน 201 นาคู – ป่า โมก กม.20+000 – กม.25+000	ต้นสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
	MB10	ทล.3263 อู่ยา – สาลี ตอน 102 บางบาล – ฝักทองดิน กม.22+000 – กม.26+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB11	ทล.3454 แยกเข้าโรงเรียนครูประชาสรรค์ – เสนา ตอน 400 หน้าโคก – สENA กม. 100+000 – กม.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 – กม.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 – กม.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 – กม.42+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB15	ทล.347 เทคโนปทุมธานี – เจ้าปลุก ตอน 200 บางกระสัน – บางปะหัน กม.34+000 – กม.38+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	MB16	ทล.33 สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดน ไทย/กัมพูชา) ตอน 300 บางปะหัน – โคกแดง กม.60+000 – กม.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 (เขตแดน ไทย/กัมพูชา) ตอน 401 โคกแดง – หินกอง กม.80+000 – กม.83+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 06.00 น.) วันหยุด (06.00 – 06.00 น.)
การสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC)	TMC01	ทล.33 ตัด ทล.357 บริเวณทางแยกไข่วาง	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 ดอนเจง – สุพรรณบุรี กม.90+000 – กม.94+000	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.) วันหยุด (06.00 – 18.00 น.)
	OD02	ทล.357 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี ตอน 103 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี กม.32+000 – กม.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 – กม.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 – กม.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 – กม.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 – กม.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 – กม.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.)
	รอบ สัญญาณไฟ จราจร	บนโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ โครงการ	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.)
	ความยาว แถวคอย	บนโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ โครงการ	กลางสัปดาห์ (06.00 – 18.00 น.)
การสำรวจปริมาณ คนเดินเท้าและ ผู้ใช้ทาง	บริเวณ ชุมชนที่ถนน โครงการตัด ผ่าน	บริเวณชุมชนโดยรอบโครงข่ายของ โครงการ	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 รวมทั้งเพื่อให้ได้ข้อมูลที่จะนำมาประกอบการปรับตารางการเดินทางที่ได้จากการสัมภาษณ์ริมถนนให้เป็นตารางการเดินทางของทั้งวัน 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 ซึ่งจะทำการสำรวจในตำแหน่งเดียวกับการสัมภาษณ์ริมถนนทั้งหมด และบนทางหลวงบางสายเพิ่มเติม การแจกนับดังกล่าวได้แยกนับปริมาณจราจรตามทิศทาง รวมทั้งแยกประเภทของยานพาหนะออกเป็น 11 ประเภท ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวงดังนี้

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 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 - ปลายทางของการเดินทางจะทำให้เข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง ที่ก่อให้เกิดปริมาณจราจร โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทาง นอกจากนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังมีความสำคัญยิ่งในการพัฒนาแบบจำลองการจราจรและขนส่งของโครงการ ในการศึกษาโครงการนี้ จะใช้วิธีการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทางด้วยวิธี “การสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview)” ซึ่งดำเนินการโดยหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ และการสัมภาษณ์ผู้เดินทางผ่านพื้นที่โครงการ ที่การสำรวจนี้จะดำเนินการระหว่างเวลา 06:00 น. ถึง 18:00 น. เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ซึ่งจะดำเนินการสำรวจในช่วงกลางสัปดาห์และวันหยุด โดยสัมภาษณ์ผู้เดินทางบนถนน ทั้ง 2 ทิศทาง ข้อมูลที่จะได้จากการสำรวจดังกล่าวจะครอบคลุมการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคล รถขนส่งสินค้า รวมทั้งการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มีดังนี้

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

วัตถุประสงค์ของการสำรวจนี้เพื่อให้ทราบถึงสภาพของการเดินทางระหว่างอำเภอและตำบลภายในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางภายในพื้นที่ต่อไป

4) การสำรวจปริมาณคนเดินเท้า (Pedestrian Survey) และผู้ใช้ทางประเภทอื่นๆ

สำรวจปริมาณคนเดินเท้าและผู้ใช้ทางประเภทอื่นๆที่เป็นกลุ่มเปราะบางบนถนน (เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้พิการ) อย่างน้อยในพื้นที่ทางแยกในชุมชน ทางคนเดินข้าม สะพานลอยหรือทางลอดสำหรับคนเดินข้าม และศาลาทางหลวง 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 เมื่อผ่านจุดอ้างอิงหรือจุดตัดทางหลวงต่าง ๆ รวมถึงการสำรวจความยาวแถวคอย และการสำรวจจังหวะสัญญาณไฟจราจร



7.2 การวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

การวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบันมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถเข้าใจลักษณะการเดินทางและสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่และโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา โดยข้อมูลพื้นฐานด้านการจราจรทั้งที่เก็บรวบรวมมาและที่ได้จากการสำรวจจะถูกใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันและใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ

ในการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรนั้น จะทำการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรทั้งในหน่วยยานพาหนะแต่ละประเภท (Vehicle: คัน) และหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit; PCU) ทั้งนี้ค่า PCU Factor จะถูกนำมาใช้แปลงค่าจำนวนคันรถยนต์ให้เป็นหน่วยจำนวนคัน PCU เนื่องจากยานพาหนะแต่ละประเภทมีขนาดและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่แตกต่างกันด้วย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องแปลงยานเหล่านั้นให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนแล้วจึงรวมยานเหล่านั้นเข้าด้วยกัน ประเภทและค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลของยานพาหนะแต่ละประเภทที่จะนำมาใช้นั้น อ้างอิงจากการศึกษาพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร (UTDM/TDMC) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจรใช้สำหรับการศึกษาด้านจราจรและขนส่งทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเมืองในภูมิภาค ตลอดจนทั่วประเทศ ซึ่งได้มีการนำมาใช้ในหลายโครงการทั้งของกรมทางหลวงและหน่วยงานต่าง ๆ

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 จะนำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนทั้งในรูปของปริมาณการจราจรในช่วงชั่วโมงสูงสุดและปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน สภาพการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรรายชั่วโมงรวมทั้งวิเคราะห์หาสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนโครงข่ายถนน

2) ข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทาง จะนำมาวิเคราะห์จุดต้นทาง/ปลายทางของผู้ใช้รถบนทางหลวง โดยวิเคราะห์ถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารของยานพาหนะแต่ละประเภท

3) ข้อมูลปริมาณจราจรที่ทางแยก ได้นำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่ทางแยก โดยทำการวิเคราะห์หาค่าปริมาณจราจรทุกทิศทางที่บริเวณทางแยกต่าง ๆ ที่ได้ทำการสำรวจ

นอกจากนี้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการปรับแก้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน เพื่อจำลองสภาพการจราจรให้มีความน่าเชื่อถือและเป็นฐานในการวิเคราะห์และคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตของโครงการต่อไป



7.3 งานคาดการณ์ปริมาณจราจร

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตบนเส้นทางโครงการจะต้องมีการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพจราจรในปีปัจจุบันและปีอนาคตบนเส้นทางถนนโครงการและบนโครงข่ายถนนโดยรอบโครงการในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนเปรียบเทียบผลกระทบของโครงการที่เกิดขึ้นทั้งในระดับพื้นที่ศึกษาและในภาพรวมระดับภูมิภาค โดยผลกระทบของโครงการที่วิเคราะห์ได้จากแบบจำลองประกอบด้วยผลกระทบด้านจราจรและด้านเศรษฐศาสตร์ เช่น 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)

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

7.4 งานวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจร

การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ เป็นการตรวจสอบขีดความสามารถในการให้บริการแก่จำนวนยานพาหนะของถนนที่ทำการศึกษาในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง สำหรับโครงการนี้เป็นการตรวจสอบสภาพความจุของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ไว้ในปีเป้าหมายของการศึกษา โดยในการวิเคราะห์ได้สะท้อนในรูปของระดับการให้บริการ (Level of Service; LOS) ซึ่งเป็นวิธีการในการวัดเชิงคุณภาพของการสัญจรของยานพาหนะบนถนนภายใต้ข้อจำกัดของสภาพการจราจร (Traffic Conditions) และสภาพถนน (Roadway Conditions) โดยการรับรู้ในรูปของความสะดวกสบายและรวดเร็วของการสัญจร มีรายละเอียดดังนี้

1) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ

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

- ทางหลวงนอกเมือง (Rural)
 - LOS = B (Intermediate Year)
 - LOS = C (Final Year)
- ทางหลวงชนเมือง (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 ผู้ขับขี่สามารถกระทำความเร็วต่ำตามที่ต้องการได้โดยไม่เกิดความล่าช้า	0.00 – 0.60
	LOS B ปริมาณการจราจรคงตัว ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร การเคลื่อนตัวถูกจำกัดเล็กน้อย ความล่าช้าที่เกิดขึ้น ไม่สร้างความเครียดต่อผู้ขับขี่	0.61 – 0.70
	LOS C ปริมาณการจราจรคงตัว แต่ความสามารถในการเคลื่อนที่ ถูกจำกัดมากขึ้นด้วยปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ความเร็วในการขับขี่ยังอยู่ในระดับที่น่าพอใจ แต่สภาพบริเวณสัญญาณไฟ หรือความยาวแถวคอยก่อให้เกิดความล่าช้าได้	0.71 – 0.80
	LOS D ปริมาณการจราจรไม่คงตัว การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรเพียงเล็กน้อยสามารถก่อให้เกิดความล่าช้าได้มากขึ้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ถูกจำกัดในการเคลื่อนตัวจากระดับความเร็วที่ต้องการ ความสะดวกสบาย 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

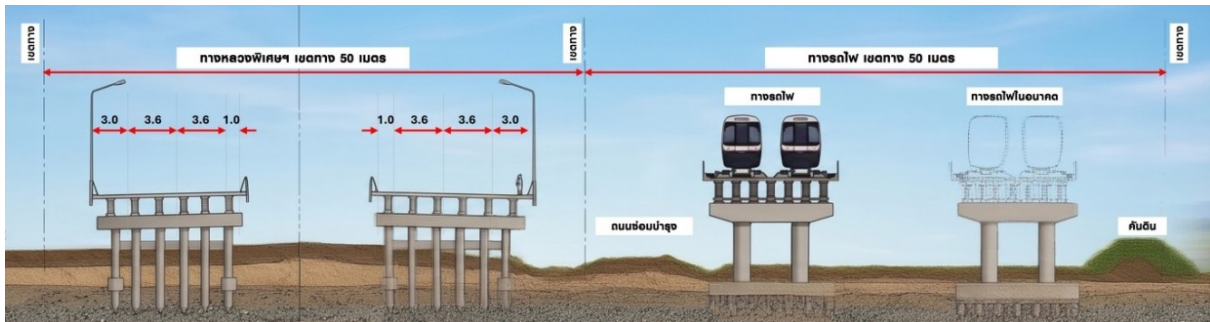
8. แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบของโครงการ

8.1 รูปแบบโครงการ

เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่รับน้ำสำคัญหลายแห่ง การกำหนดรูปแบบโครงการ จึงพิจารณาเลือกใช้เป็นทางยกระดับ (Viaduct) หรือสะพานยก เป็นหลัก เพื่อยกระดับแนวเส้นทางให้พ้นจากระดับน้ำท่วมสูงสุด และป้องกันไม่ให้โครงสร้างทางกีดขวางทิศทางการไหลของน้ำป่าตามธรรมชาติจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับรูปแบบโครงสร้างของโครงการทางรถไฟสายใหม่ (ช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาชี) ซึ่งออกแบบเป็นทางยกระดับตลอดแนวเส้นทางเช่นเดียวกัน การเลือกใช้รูปแบบทางยกระดับสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษนี้ จึงมีความสอดคล้องและบูรณาการร่วมกับระบบรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยลดปัญหาการกีดขวางทางระบายน้ำ ป้องกันการแบ่งแยกชุมชนในพื้นที่ และสามารถแก้ไขปัญหาคัดตัดกับโครงข่ายถนนเดิมให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สำหรับรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับและสะพานของโครงการ ออกแบบเป็น ขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ก่อสร้างอยู่ภายในเขตทางกว้าง 50 เมตร วางตัวขนานไปกับแนวทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดองค์ประกอบทางกายภาพ ดังนี้ ความกว้างช่องจราจร: 3.60 เมตร ต่อช่องจราจร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง : 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง : 1.00 เมตร (รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8-1)



รูปที่ 8-1 รูปแบบหน้าตัดขวางเบื้องต้นของโครงการ

8.2 ทางแยกต่างระดับโครงการ

ทางแยกต่างระดับเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างโครงข่ายทางหลวงระดับภูมิภาคกับระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีบทบาทหลักในการรวบรวมและกระจายปริมาณจราจร ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพกายภาพของพื้นที่และความต้องการในการเดินทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย ความเร็ว และความสะดวกสบายในการใช้ทาง โดยการพิจารณาปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางแล้ว เป็นสำคัญ

จากการสำรวจและวิเคราะห์แนวเส้นทางโครงการ พบจุดตัดกับโครงข่ายถนนสายหลักที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นจุดเข้า-ออก ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่

1. ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี : เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี)
2. ทางแยกต่างระดับผักไห่ : เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3412 หรือทางหลวงหมายเลข 3454
3. ทางแยกต่างระดับป่าโมก : เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309

ทั้งนี้ เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมสูงสุด ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและประเมินเปรียบเทียบทางเลือก ครบคลุมทั้ง 3 มิติหลัก ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ในขั้นตอนต่อไป

8.3 การกำหนดทางเลือกของทางแยกต่างระดับโครงการ

จากการทบทวนผลการศึกษาค้นคว้าแสดงให้เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการมีการปรับแนวเส้นทางส่วนใหญ่ลงมาชนานกับโครงการรถไฟทางคู่ ส่งผลให้ทางแยกต่างระดับในโครงการทั้ง 3 จุดมีการเปลี่ยนจากตำแหน่งเดิม ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และปริมาณจราจรตามตำแหน่งในปัจจุบัน โดยที่ปรึกษาจะกำหนดรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้อย่างน้อย 3 รูปแบบมาดำเนินการเปรียบเทียบหารูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับทั้ง 3 จุดของโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

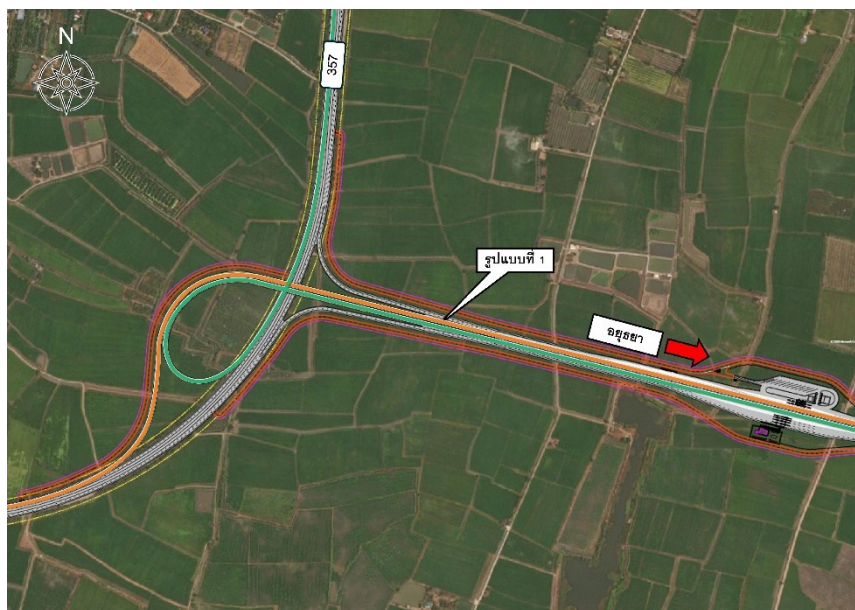
1) ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี

จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการเดินทางทั้งสำหรับปริมาณจราจรที่ต้องการเลี้ยวเมือง และจราจรที่ต้องการเข้าสู่ตัวเมืองสุพรรณบุรี โดยมีรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดย**เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วน**เส้นสีเขียว** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-2

ข้อดี คือ รูปแบบโครงสร้างมีความเป็นมาตรฐาน ไม่ซับซ้อน ผู้ใช้ทางเข้าใจ
ทิศทางการจราจรได้ง่าย

ข้อด้อย คือ ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างค่อนข้างมาก ส่งผลต่อเขตทางและผลกระทบ
การเวนคืนที่ดิน

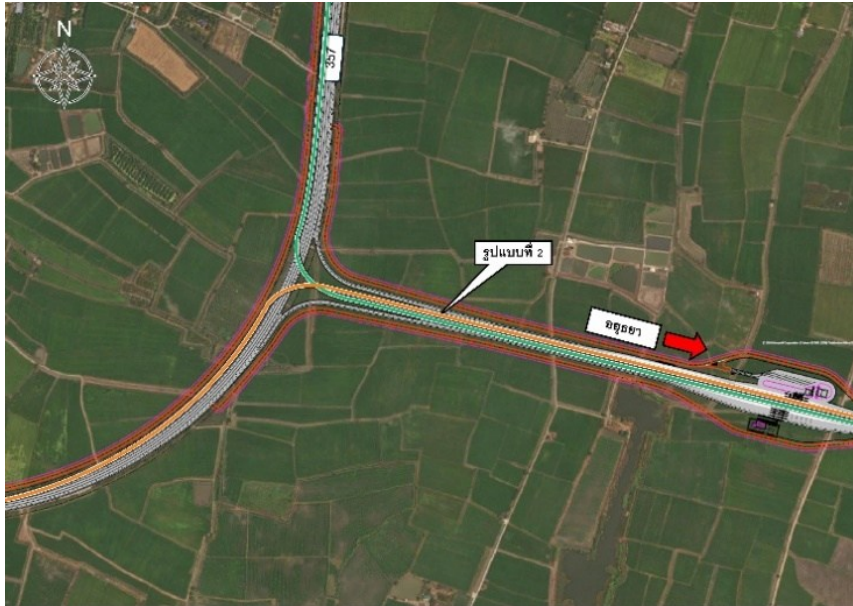


รูปที่ 8-2 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 1

- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) โดย**เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วน**เส้นสีเขียว** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวโดยตรง ดังแสดงใน**รูปที่ 8-3**

ข้อดี คือ รูปแบบมีความเป็นมาตรฐาน ไม่ซับซ้อน และใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบแรก

ข้อด้อย คือ จำเป็นต้องใช้โครงสร้างสะพานที่มีระดับความสูงและความยาวมากที่สุด ส่งผลให้อาจมีมูลค่าการก่อสร้างทางโครงสร้างสูงขึ้น

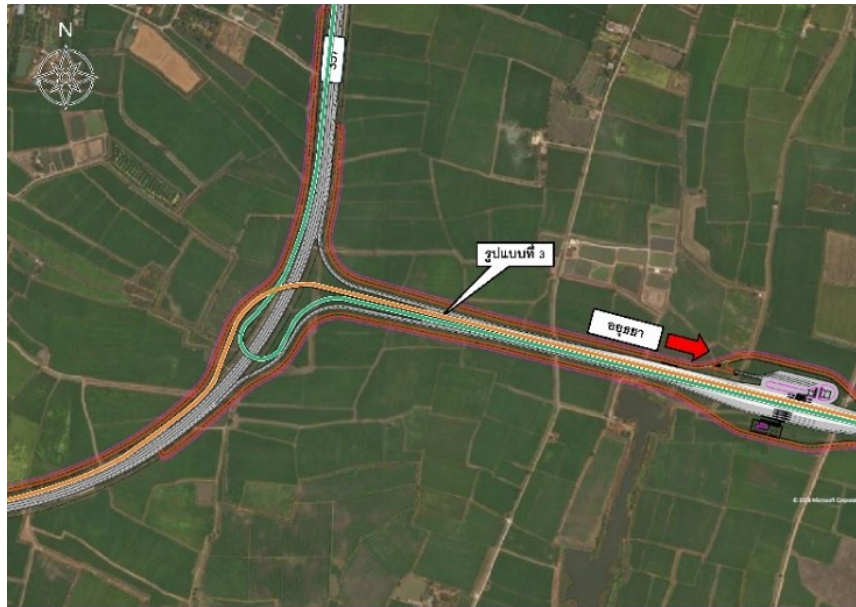


รูปที่ 8-3 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 2

- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 โดยเส้นสีส้ม คือ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วนเส้นสีเขียว คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวโดยตรง (Directional Ramp) ลักษณะทางเลี้ยววนรูปตัวยู (U-Turn Ramp) ดังแสดงใน**รูปที่ 8-4**

ข้อดี คือ ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างระดับปานกลาง และโครงสร้างสะพานไม่มีระดับความสูงมากนัก

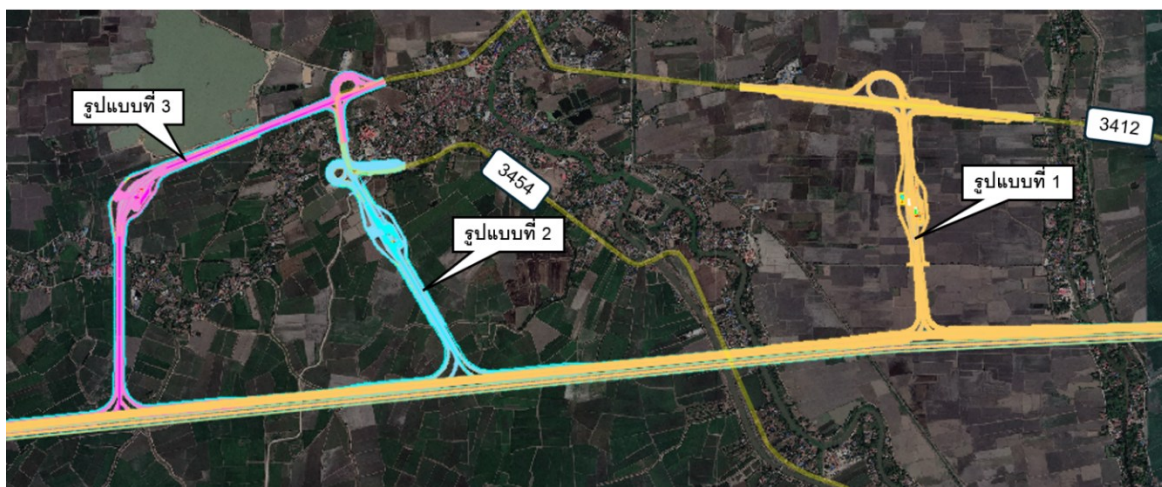
ข้อด้อย คือ ทิศทางกระแสน้ำจราจรเลี้ยวขวาออกจากโครงการมีระยะทางอ้อมไกล ทำให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาในการเลี้ยวเพิ่มขึ้น



รูปที่ 8-4 ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี รูปแบบที่ 3

2) ทางแยกต่างระดับผักไห่

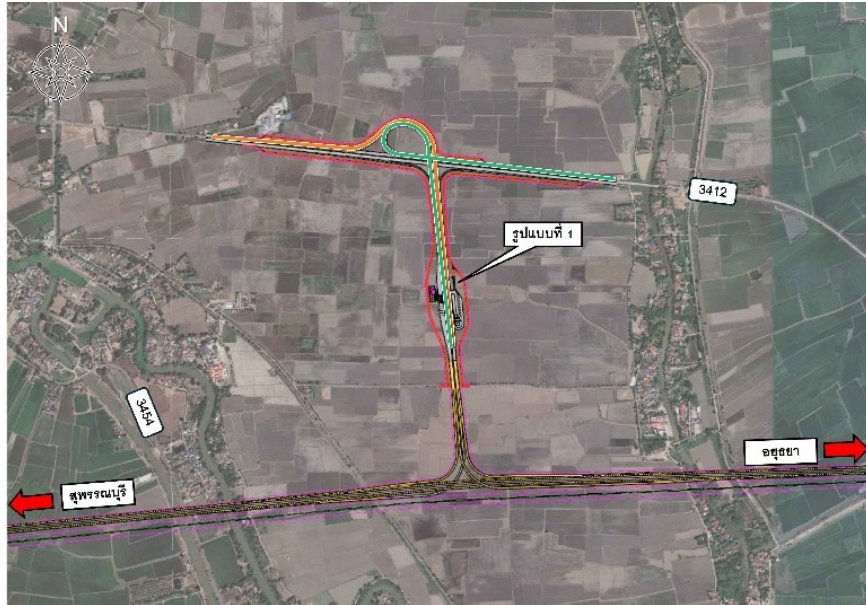
เป็นทางแยกต่างระดับเข้าเชื่อมตัวเมือง ทำหน้าที่เป็นจุดเข้า-ออกเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่พื้นที่อำเภอผักไห่ โดยพิจารณาทางเลือกในการเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3412 หรือทางหลวงหมายเลข 3454 ซึ่งมีรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังแสดงในรูปที่ 8-5 ได้แก่



รูปที่ 8-5 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับผักไห่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลี้ยวตัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3412 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยเส้นสีส้ม คือ ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วนเส้นสีเขียว คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3412 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-6

- ข้อดี** คือ ระยะทางในการเดินทางเชื่อมต่อค่อนข้างสั้น และตัวโครงสร้างตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ช่วยลดผลกระทบทางสังคมและการเวนคืน
- ข้อด้อย** คือ เส้นทางในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองผักไห่ทำได้ค่อนข้างยาก และซับซ้อน

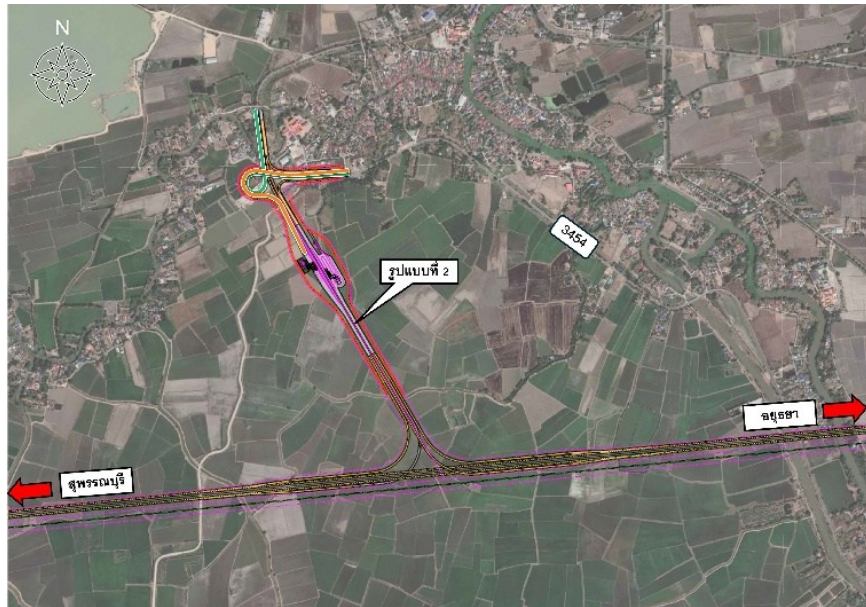


รูปที่ 8-6 ทางแยกต่างระดับผักไห่ รูปแบบที่ 1

- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลี้ยวตัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางจากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3454 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดย **เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3454 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วน **เส้นสีเขียว** คือ การปรับแนวทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 3454 เดิม ให้เป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-7

ข้อดี คือ สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองผักไห่ได้โดยตรง เพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงของชุมชน

ข้อด้อย คือ จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินในพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างของประชาชน และจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้การกระจายจราจรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด



รูปที่ 8-7 ทางแยกต่างระดับปักให้ รูปแบบที่ 2

- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมกับทางหลวงพิเศษในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดย **เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ส่วน **เส้นสีเขียว** คือ ทิศทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 3454 เดิม เป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) แต่เลือกแนวทางจากพื้นที่เมือง ดังแสดงในรูปที่ 8-8

ข้อดี คือ สามารถเชื่อมต่อและรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองได้โดยตรง พร้อมทั้งช่วยลดผลกระทบการเวนคืนที่ดินในเขตชุมชนหนาแน่น

ข้อด้อย คือ มีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกจากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกลที่สุด เมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น และจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการรองรับปริมาณจราจร



รูปที่ 8-8 ทางแยกต่างระดับปักให้ รูปแบบที่ 3

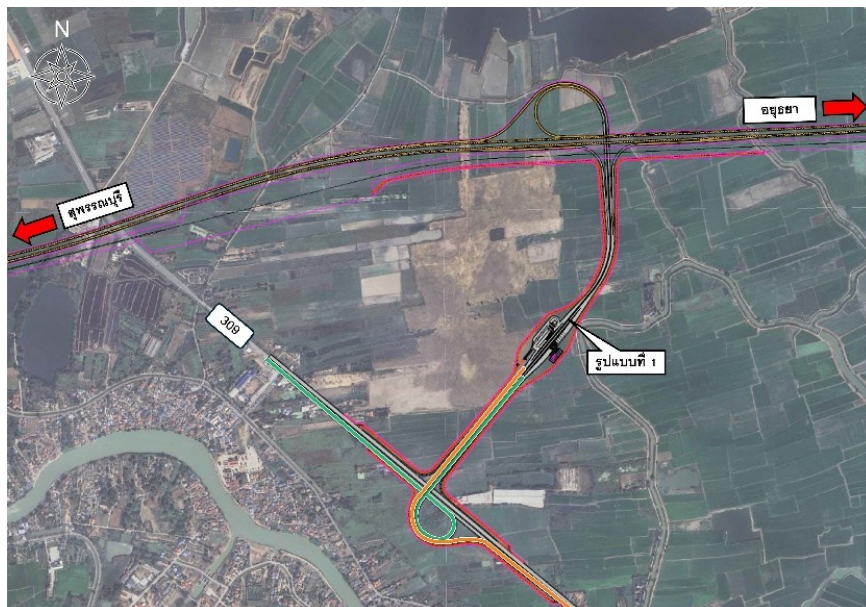
3) ทางแยกต่างระดับป่าโมก

ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 เพื่อรองรับการเดินทางเข้า-ออกจากพื้นที่อำเภอป่าโมก และอำเภอบางบาล โดยมีรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่

- **รูปแบบที่ 1** เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปแตรแฉก/รูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดย**เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วน**เส้นสีเขียว** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-9

ข้อดี คือ ระยะทางในการเดินทางเชื่อมต่อค่อนข้างสั้น และใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

ข้อด้อย คือ การออกแบบแนวทางเชื่อมเลี้ยว (Ramp) จำเป็นต้องตัดผ่านแนวโครงการรถไฟทางคู่

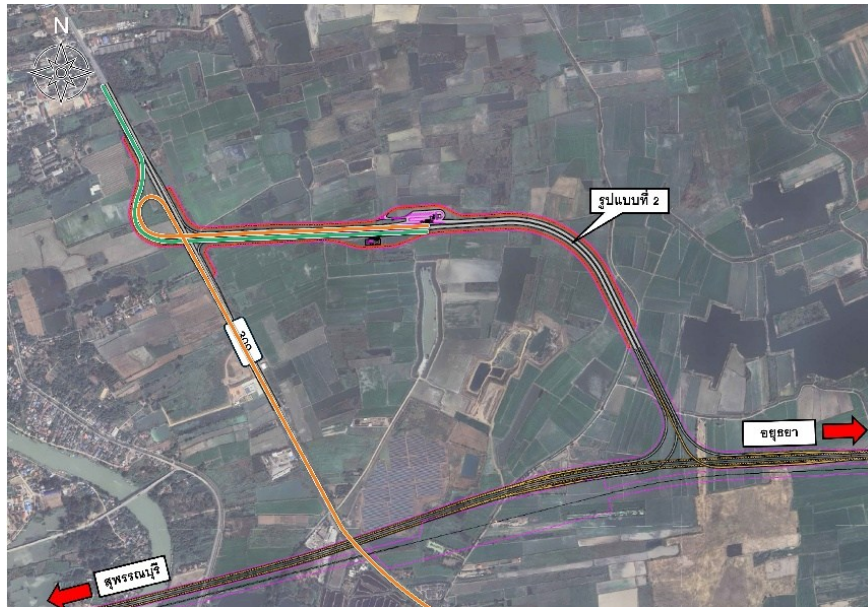


รูปที่ 8-9 ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบที่ 1

- **รูปแบบที่ 2** เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Interchange) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลี้ยวตัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดย**เส้นสีส้ม** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ส่วน**เส้นสีเขียว** คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-10

ข้อดี คือ แนวทางเชื่อมเลี้ยวไม่ตัดผ่านแนวทางรถไฟ ช่วยลดความซับซ้อนของโครงสร้างและเพิ่มความปลอดภัยในการจราจร

ข้อด้อย คือ มีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกจากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกลที่สุดเมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น

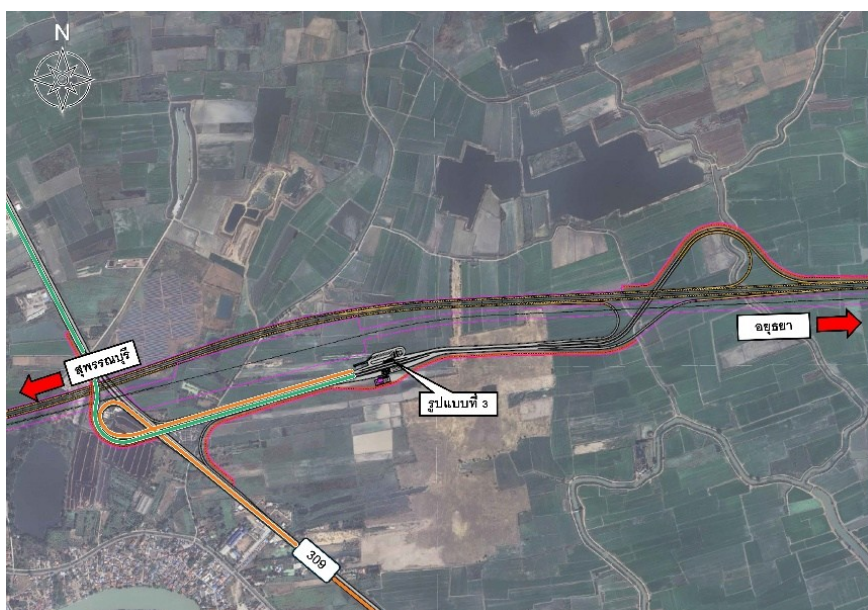


รูปที่ 8-10 ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบที่ 2

- **รูปแบบที่ 3** เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรัมเป็ต (Trumpet Interchange) โดยเส้นสีส้ม คือ ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน (Loop Ramp) ส่วนเส้นสีเขียว คือ ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ดังแสดงในรูปที่ 8-11

ข้อดี คือ พื้นที่การเวนคืนที่ดินเกาะกลุ่มอยู่ตามแนวทางสายหลัก ทำให้การจัดการเขตทางมีความเป็นสัดส่วน

ข้อด้อย คือ มีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกจากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกล และส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่มากที่สุด



รูปที่ 8-11 ทางแยกต่างระดับป่าโมก รูปแบบที่ 3

8.4 หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ในกระบวนการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม ที่ปรึกษาจะนำผลการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบกับปัจจัยหลัก 3 ด้าน เพื่อประเมินจุดเด่นและข้อจำกัดของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยทำการลงคะแนนและใช้น้ำหนักตัวคูณ (Weighting Factor) ในการคำนวณหาผลคะแนนรวม ซึ่งรูปแบบทางเลือกที่ได้รับคะแนนรวมสูงสุดจะได้รับการคัดเลือกเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ต่อไป

เนื่องจากทางแยกต่างระดับเป็นจุดเข้า-ออกโครงการที่ต้องเน้นความปลอดภัยสูงสุด และต้องเกิดผลกระทบต่อโครงข่ายถนนเดิมที่เชื่อมต่อให้น้อยที่สุด จึงได้กำหนดให้น้ำหนักความสำคัญของ ด้านวิศวกรรม และการจราจรมากที่สุด โดยมีสัดส่วนการให้คะแนนรวม 100 คะแนน มีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

1. ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร (40 คะแนน)

(1) รูปร่างเรขาคณิตทางราบ

การเลี้ยวโค้งบนทางเลี้ยวจะทำให้การใช้เส้นทางมีความปลอดภัย สะดวกสบายและความรวดเร็ว ในการขับเคลื่อนยานลดลง โดยจำนวนโค้งของทางเลี้ยวของทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้ง ในแนวราบใหญ่กว่า จะมีความได้เปรียบแนวเส้นทางที่มีจำนวนโค้งมากกว่าหรือมีรัศมีโค้งแคบกว่า เนื่องจากผู้ขับขี่ จะอยู่ในช่วงของทางตรงนานกว่า รวมทั้งสามารถเข้าโค้งด้วยความสะดวกสบายที่มากกว่า

(2) รูปร่างเรขาคณิตทางตั้ง

รูปร่างเรขาคณิตทางแนวดิ่ง หมายถึงจำนวนการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในแนวดิ่ง ของเส้นทาง ซึ่งจะมีผลต่อความสะดวกสบายในการขับขี่และการเปลี่ยนแปลงระยะการมองเห็นในบริเวณโค้งแนวดิ่ง

(3) ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร

เกณฑ์การพิจารณาในด้านการจราจร จะพิจารณาจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร หรือความจุ (Capacity) ซึ่งในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจะใช้สัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C Ratio) เป็นตัวชี้วัด โดยรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดจะมี V/C Ratio น้อยที่สุด ภายใต้สมมติฐาน ที่ปริมาณจราจรในแต่ละรูปแบบทางแยกต่างระดับมีค่าเท่ากัน ทั้งนี้ในการนำค่า V/C Ratio ไปคิดคะแนนปัจจัยจะใช้ การเปรียบเทียบระหว่างทางเลือกในแต่ละรูปแบบทั้งหมด โดยทางเลือกที่มีค่า V/C Ratio ต่ำที่สุดจะได้ คะแนนสูงสุด มีค่าตัวคูณเท่ากับ 1 ส่วนทางเลือกอื่น ๆ จะได้คะแนนลดลงมาตามสัดส่วนผกผันเทียบกับ ค่า V/C Ratio ซึ่งวิเคราะห์ออกมาในรูปของค่าสัมประสิทธิ์ตัวคูณของค่า V/C Ratio (KVCR)

(4) ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง

พิจารณาจากระยะทางที่มีผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง ระยะทางในการเบี่ยงจราจรที่น้อยกว่า แสดงให้เห็นถึงความสะดวกกว่าในการจัดการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบการเข้าเชื่อมกับทางหลวงที่มีผลกระทบ ต่อกระแสจราจรของทางแยกต่างระดับบนทางหลวงน้อย ย่อมมีคะแนนที่มากกว่า

(5) ความยากง่ายในการก่อสร้าง

เกณฑ์ในการพิจารณาเปรียบเทียบความยากง่ายในการก่อสร้างจากความยาวของโครงสร้างสะพาน และจำนวนด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดรูปแบบของทางแยกต่างระดับ



2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

(1) ค่าก่อสร้าง

ค่าก่อสร้างเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนก่อสร้างทางแยกต่างระดับในแต่ละรูปแบบทางเลือก สำหรับรูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าจะมีความได้เปรียบกว่ารูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างสูง เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ซึ่งเป็นราคาประมาณการจากการออกแบบเบื้องต้น และจากราคาค่าก่อสร้างต่อหน่วยความยาวของถนน รวมกับค่าก่อสร้างสะพาน/ทางลอด สำหรับแต่ละรูปแบบทางเลือก

(2) ค่าบำรุงรักษา

ค่าบำรุงรักษาเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนก่อสร้างทาง แนวเส้นทางในแต่ละรูปแบบทางเลือก สำหรับรูปแบบทางเลือกที่มีค่าบำรุงรักษาน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบกว่ารูปแบบทางเลือกที่มีค่าบำรุงรักษาสูง เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ซึ่งเป็นราคาประมาณการจากการออกแบบเบื้องต้น และจากราคาบำรุงรักษาต่อหน่วยพื้นที่ของถนน รวมกับค่าบำรุงรักษาสะพานสำหรับแต่ละรูปแบบทางเลือก ในการพิจารณา ค่าบำรุงรักษาจะแยกส่วนงานเป็นผิวทาง งานสะพาน และงานทางลอด จะพิจารณาค่าบำรุงรักษารายปี และค่าบำรุงรักษาราย 7 ปี โดยพิจารณาตลอดช่วงวิเคราะห์โครงการ 30 ปี

(3) ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์

เนื่องจากการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจำเป็นต้องมีการใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มเติมจากเขตทางเดิม ดังนั้นจำเป็นต้องมีการเวนคืนพื้นที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้าง โดยค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาทั้งค่าทดแทนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง รูปแบบทางเลือกที่มีค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยกว่าย่อมได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่มีค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์มากกว่า

(4) มูลค่าเวลาของผู้เดินทาง

การประหยัดเวลาในการเดินทางคิดจากมูลค่าเวลาในการเดินทาง ที่เทียบเท่ากับเงินที่ต้องสูญเสียไปกับการเดินทางซึ่งหากสามารถใช้เวลาในการเดินทางไปดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจและสังคมได้การคำนวณผลประโยชน์ที่ได้รับได้จากการวิเคราะห์แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งในเบื้องต้น โดยจะคำนวณผลประโยชน์ที่ได้รับจากผลต่างของมูลค่าเวลาในการเดินทางระหว่างกรณีไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการในแต่ละรูปแบบทางเลือกโครงการ

3. ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

(1) ด้านทรัพยากรดิน

พิจารณาจากผลกระทบจากการสูญเสียดินจากการก่อสร้าง เช่น การขุดตัดปรับระดับดิน การขุดเจาะดินเพื่อทำเสาเข็ม โดยรูปแบบทางเลือกที่สูญเสียดินจากกิจกรรมการก่อสร้างน้อยจะมีความเหมาะสมมากกว่ารูปแบบทางเลือกที่มีการสูญเสียดินมาก

(2) ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

พิจารณาจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อบ้านเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวจะได้รับผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง โดยพิจารณาจากจำนวนบ้านเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางรูปแบบทางเลือก ที่จะได้รับผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่จำนวน



บ้านเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวมีจำนวนน้อยจะมีผลกระทบน้อยกว่าและมีความเหมาะสมมากกว่า
รูปแบบทางเลือกที่มีจำนวนบ้านเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวจำนวนมาก

(3) ด้านการโยกย้ายและเวนคืน

พิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยตรงต่อประชาชนในด้านการสูญเสียที่ดินและทรัพย์สิน ซึ่งเป็น
ผลกระทบที่มีความสำคัญมากและมีขนาดของผลกระทบสูง ไม่ว่ารูปแบบทางเลือกจะมีการเวนคืนมากน้อย
เท่าใด ดังนั้นจึงพิจารณาขนาดพื้นที่ที่ดินถูกเวนคืน และจำนวนแปลงที่ดิน ซึ่งรูปแบบทางเลือกใดมีขนาดพื้นที่
ที่ดินถูกเวนคืน และจำนวนแปลงที่ดินน้อยจะมีความเหมาะสมมากกว่า

9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

9.1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จำแนกได้ 2 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination; IEE)
ของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ เพื่อนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก
หรือรูปแบบ คือ มีระดับผลกระทบ และ/หรือความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง มาใช้กำหนดเป็นเกณฑ์
การให้คะแนนของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ และนำประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อในขั้นตอนการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบระดับต่ำ โครงการจะดำเนินการ
กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการ
พัฒนาโครงการ

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment; EIA)
ของทางเลือกหรือรูปแบบโครงการที่ได้รับคัดเลือก โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสม มาทำการศึกษา วิเคราะห์และ
ประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการตามแนวทาง
ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทโครงการ กิจกรรม
หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และ
เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่



โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร
หรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง

1.2) การรวบรวม ตรวจสอบ ลักษณะและรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือก

ทำการรวบรวม ตรวจสอบลักษณะ และรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือกที่ได้กำหนดไว้ให้ครอบคลุมตลอดทั้งพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งพื้นที่พิจารณาโครงการออกเป็นช่วง ๆ 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
หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นเป็นวงกว้าง

ตารางที่ 9-1 องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของ มนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิสัณฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและ ธรณีพิบัติภัย 4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล 7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ 3. พื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและ บริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 4. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ 5. การเกษตรกรรม 6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน	1. เศรษฐกิจ - สังคม 2. การโยกย้ายและ การเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง วัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพและ ทัศนียภาพ

1.4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ด้วยวิธี Matrix โดยประเมินให้ครอบคลุมผลกระทบ
ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
รวมทั้งโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง และมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในด้านบวกและลบ



1.5) การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก

สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบหรือทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรมและด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

1.6) การนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

นำผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination; IEE) มาใช้เป็นปัจจัยการคัดเลือกด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะคัดเลือกเอาเฉพาะปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีความแตกต่างกันระหว่างทางเลือกหรือรูปแบบ และสามารถนำมากำหนดระดับของน้ำหนักคะแนนที่แตกต่างกันได้ และเป็นปัจจัยที่ไม่ซ้ำซ้อนกับทางวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ เพื่อคัดเลือกทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด นอกจากนี้จะนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือเป็นปัจจัยที่มีนัยสำคัญ กล่าวคือ มีระดับผลกระทบ และ/หรือความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง (ระดับผลกระทบ -2 และ -3) มาทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment; EIA) ต่อไป

1.7) กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ

สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบระดับต่ำซึ่งมีผลกระทบไม่มากนัก และไม่ได้นำไปศึกษาต่อในขั้นตอน EIA โครงการจะดำเนินการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment; EIA) จะนำประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของทางเลือกหรือรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (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)

2.2) การศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

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

2.3) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียดเป็นการนำข้อมูลทั้งหมดมาศึกษาวิเคราะห์เพื่อพิจารณากิจกรรมของโครงการในแต่ละประเด็นสัมพันธ์กับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของแต่ละปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละปัจจัยที่อาจเชื่อมโยงกัน เปรียบเทียบกรณีไม่มีโครงการและกรณีที่มีโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการ ครอบคลุมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการเองและจากการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงที่อาจมีผลต่อกันหรืออาจเป็นผลกระทบที่สะสมร่วมกันทั้งทางตรงและทางอ้อม แสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบตามหลักวิชาการ เพื่อแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในเชิงปริมาณให้มากที่สุด โดยลักษณะของผลกระทบแสดงแปรผันไปตามระยะเวลา (รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน รายปี ตามความเหมาะสม เพื่อประโยชน์ในการติดตามผลกระทบในอนาคต) สถานที่เกิดผลกระทบ ปริมาณมลพิษที่แหล่งกำเนิด และแหล่งรองรับผลกระทบ โดยระบุความชัดเจนของขนาดและระดับความรุนแรงผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการเฉพาะที่จะสามารถป้องกันผลกระทบให้มากที่สุดและเป็นที่ยอมรับจากสาธารณชน รวมทั้งนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งได้จากการรับฟังความเห็นของประชาชนมาพิจารณาประกอบการศึกษา

2.4) มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

2.5) มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

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

2.6) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสนอมาตรการและวิธีการในการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญตามที่ได้ประเมินไว้ พร้อมทั้งเสนอวิธีการในการประเมินผลภายหลังการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งแสดงหลักการและเหตุผล ที่ใช้ประกอบการกำหนดสิ่งที่ จะทำการติดตามตรวจสอบและประเมินผล ตำแหน่งสถานีและขอบเขตของพื้นที่ ลักษณะดำเนินการและวิธีดำเนินการ ผลลัพธ์ที่ต้องการ ผู้รับผิดชอบ ระยะเวลา และงบประมาณในการดำเนินการ ทั้งนี้ สิ่งที่นำเสนอจะมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของประสิทธิภาพและงบประมาณและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

2.7) แผนการจัดการสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ ของโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการตรวจสอบความเพียงพอและความเหมาะสมในการปฏิบัติ จึงต้องนำข้อมูลมาตรการในข้อ 2.4) ถึง 2.6) มาเสนอเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โดยระบุถึงวัตถุประสงค์ รูปแบบสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ตำแหน่งที่แน่ชัด ช่วงเวลา ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ งบประมาณ และผลลัพธ์ที่ได้ โดยแผนดังกล่าวจะต้องมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งนำเสนอรูปแบบวิธีการตรวจสอบการดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนด

9.2 การตรวจสอบข้อจำกัดสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วยตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย ระเบียบ และมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เช่น ผังเมืองรวม พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

9.2.1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

ผลการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเบื้องต้น จากฐานข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่มีความสำคัญในเชิงระบบนิเวศ (ชั้นที่ 1 และ 2) โดยบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบการใช้อยู่ประโยชน์ที่ดินโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม

9.2.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ

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, หมู่เกาะกระ - 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

9.2.3 พื้นที่อนุรักษ์

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ที่มีความสำคัญทางระบบนิเวศวิทยาทางบก ได้แก่ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

9.2.4 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จากฐานข้อมูลสารสนเทศป่าไม้ กรมป่าไม้ พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ



9.2.5 พื้นที่ป่าชายเลน

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ป่าชายเลน จากศูนย์ข้อมูลภูมิสารสนเทศทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

9.2.6 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร

ผลการตรวจสอบพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติ ทางธรรมชาติ จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า แนวเส้นทางโครงการมีระยะห่างจากพื้นที่ชายฝั่งทะเล ประมาณ 105 กิโลเมตร

9.2.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัด

(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 ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อสำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดให้มีความชัดเจนครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

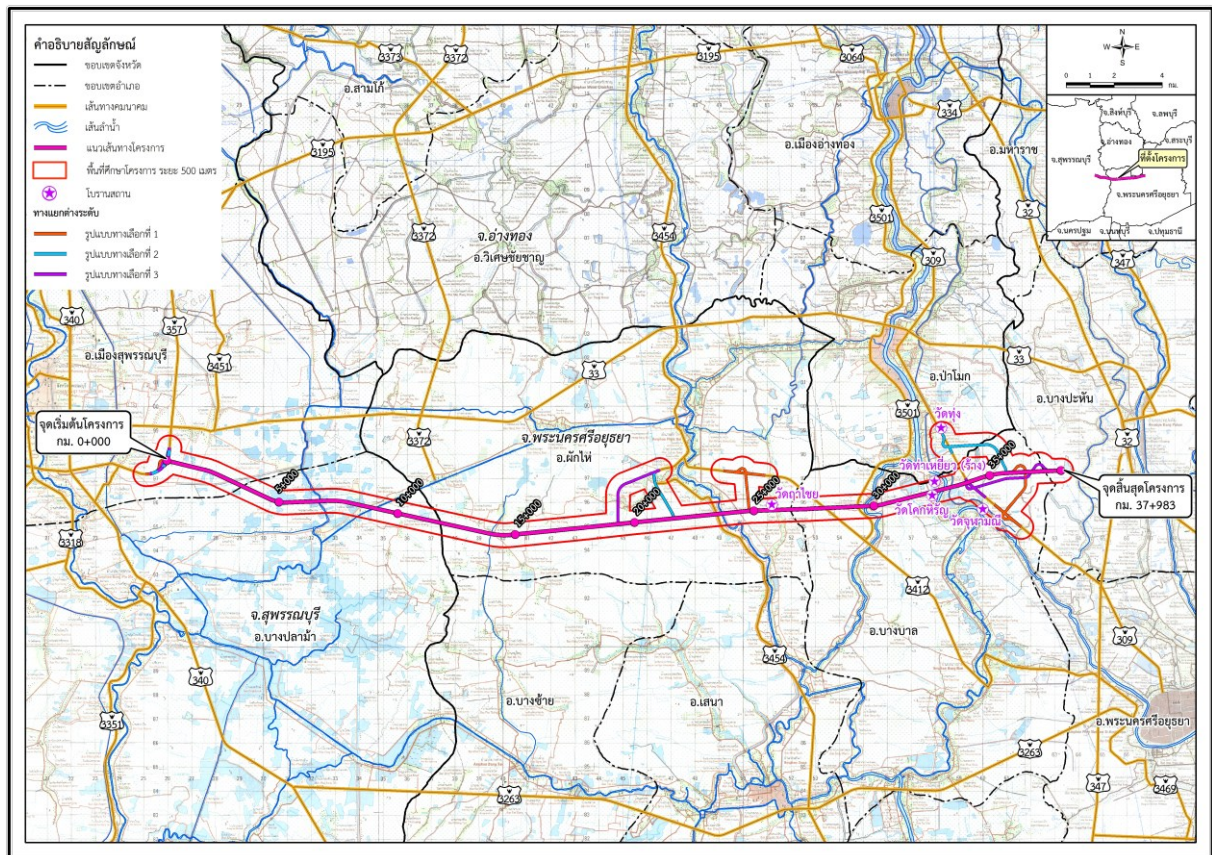
9.2.8 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี

ผลการตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณสถานและโบราณคดี ระบบภูมิศาสตร์ แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม ของกรมศิลปากร และทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาษี, 2569 พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤๅชัย วัดโคกหิรัญ วัดท่าเหี้ยม (ร้าง) วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี โดยมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประมาณ 147 - 500 เมตร รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 9-2 และรูปที่ 9-1

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดีต่อสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา ให้มีความชัดเจนครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

ตารางที่ 9-2 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร

แหล่งโบราณ	ประเภท	X	Y	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)		
					รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. วัดฤๅชัย	แหล่งโบราณ	651205	1595900	25+755	222	222	222
2. วัดโคกทรีชัย	แหล่งโบราณ	657891	1596285	32+469	147	147	147
3. วัดท่าเหี้ยม (ร้าง)	แหล่งโบราณ	657986	1596859	32+687	385	385	385
4. วัดทุ่ง	แหล่งโบราณ	658262	1599090	33+519	-	248	-
5. วัดจุฬามณี	แหล่งโบราณ	660006	1595712	34+276	500	-	475



รูปที่ 9-1 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร

9.2.9 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน โดยทำการซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการกับฐานระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ จำนวน จำนวน 49 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 9 แห่ง สถานพยาบาล 6 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง และแหล่งชุมชน 25 แห่ง มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 51 - 500 เมตร ดังแสดงในตารางที่ 9-3 และรูปที่ 9-2



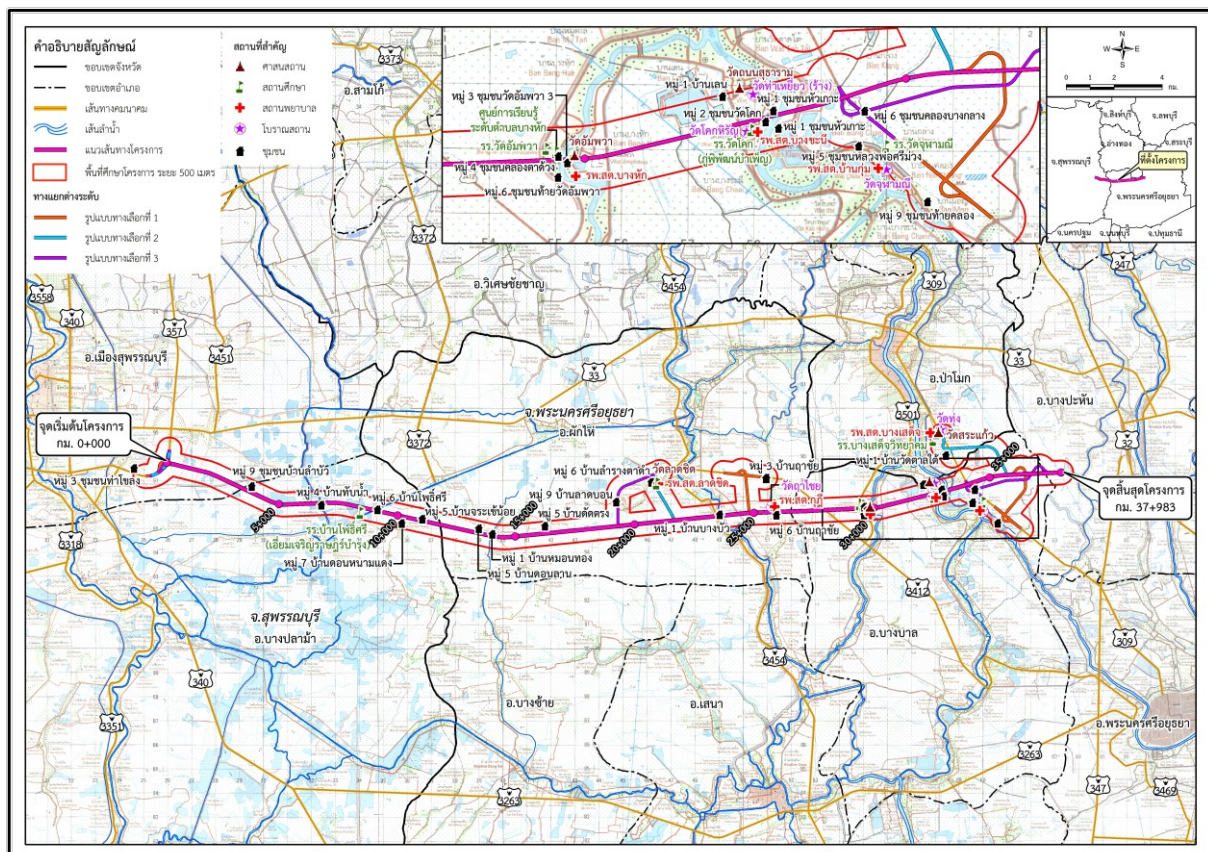
ตารางที่ 9-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)		
			รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 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 บ้านลำรางตาต้า	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 บ้านฤๅษี	ชุมชน	25+577	56	-	-
18 วัดฤๅษี	แหล่งโบราณ	25+755	222	222	222
19 รร.วัดฤๅษี (ฤๅษีศึกษาการ)	สถานศึกษา	25+865	290	290	290
20 หมู่ 6 บ้านฤๅษี	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 วัดโคกทรีญ	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 วัดท่าเหี่ยว (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



ตารางที่ 9-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่อ่อนไหว		ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่าง (เมตร)		
				รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
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 9-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ



9.2.10 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2568 (ฉบับที่ 2) กำหนดให้ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังตารางที่ 9-4 ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ ผลการตรวจสอบประกาศดังกล่าว พบว่า แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- ลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91
- ลำดับที่ 20.7 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง เนื่องจากพบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง ได้แก่ วัดฤๅษี วัดโคกหิรัญ วัดท่าเหี้ยม (ร้าง) วัดทุ่ง และวัดจุฬามณี ระยะห่าง 147 - 500 เมตร

ตารางที่ 9-4 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลำดับที่	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ติดพื้นที่ชายฝั่งทะเล
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี 5 แห่ง ได้แก่



ตารางที่ 9-4 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลำดับ ที่	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
	ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ใน ระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่ กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	วัดฤๅไชย วัดโคกหิรัญ วัดท่าเหยี่ยว (ร้าง) วัดทุ่ง และวัด จุฬามณี ระยะห่าง 147 - 500 เมตร
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5

ที่มา : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำ
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2568 (ฉบับที่ 2)

9.3 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมใน
ปัจจุบัน สถานการณ์ความเป็นจริงและความสำคัญของพื้นที่ รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป โดยความก้าวหน้าด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา
โครงการได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในตัวแทนฤดูฝนเรียบร้อยแล้ว ช่วงวันที่ 15 - 30
กรกฎาคม พ.ศ. 2569 ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ พืช
ในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศ (ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการวิเคราะห์ผลการเก็บตัวอย่าง) โดยมี
รายละเอียดดังตารางที่ 9-5 และรูปที่ 9-3 ถึง รูปที่ 9-5

ตารางที่ 9-5 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ตัวแทนฤดูฝน)

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	การดำเนินการ
1. คุณภาพอากาศ	จำนวน 4 สถานี 1. หมู่ 5 บ้านจระเข้ข่อย 2. หมู่ 6 บ้านฤๅไชย 3. วัดอัมพวา 4. วัดโคกหิรัญ	จำนวน 6 ดัชนี 1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) 3. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5}) 4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 5. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 6. ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direct)	เก็บตัวอย่าง ช่วงวันที่ 15 – 20 ก.ค. 2569
2. เสียง	จำนวน 4 สถานี 1. หมู่ 5 บ้านจระเข้ข่อย 2. หมู่ 6 บ้านฤๅไชย 3. วัดอัมพวา 4. วัดโคกหิรัญ	จำนวน 4 ดัชนี 1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) 2. ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L90) 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (Ldn)	
3. ความสั่นสะเทือน	จำนวน 4 สถานี 1. หมู่ 5 บ้านจระเข้ข่อย	จำนวน 2 ดัชนี 1. ความสั่นสะเทือน (mm/sec)	



ตารางที่ 9-5 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ตัวแทนฤดูฝน)

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	การดำเนินการ
	2. หมู่ 6 บ้านฤๅไชย 3. วัดอัมพวา 4. วัดโคกหิรัญ	2. ความถี่ (Hz)	
4. น้ำผิวดิน	จำนวน 6 สถานี 1. อ่างเก็บน้ำลำรางตาแดง 2. คลองบางคี่ 3. แม่น้ำน้อย 4. คลองวัดกุฎี 5. แม่น้ำเจ้าพระยา 6. คลองทับมา	จำนวน 16 ดัชนี 1. อุณหภูมิ 2. ความโปร่งแสง 3. ความขุ่น 4. ความนำไฟฟ้า 5. ความเค็ม 6. ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด 7. ปริมาณของแข็งละลายน้ำ 8. ความเป็นกรด-ด่าง 9. ออกซิเจนละลาย 10. บีโอดี 11. ไนเตรต 12. ฟอสเฟต 13. แอมโมเนีย 14. น้ำมันและไขมัน 15. โคลิฟอร์มแบคทีเรีย 16. ฟิคัลโคลิฟอร์ม	เก็บตัวอย่าง ช่วงวันที่ 18 – 19 ก.ค. 2569
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	จำนวน 6 สถานี 1. อ่างเก็บน้ำลำรางตาแดง 2. คลองบางคี่ 3. แม่น้ำน้อย 4. คลองวัดกุฎี 5. แม่น้ำเจ้าพระยา 6. คลองทับมา	จำนวน 6 ดัชนี 1. แพลกต์ตอนพืช 2. แพลกต์ตอนสัตว์ 3. สัตว์หน้าดิน 4. พันธุ์ปลา 5. สัตว์น้ำวัยอ่อน 6. พันธุ์ไม้น้ำ	เก็บตัวอย่าง ช่วงวันที่ 18 – 19 ก.ค. 2569
6. พืชในระบบนิเวศ	สำรวจพันธุ์ไม้ตลอดแนวเส้นทาง โครงการ และบริเวณพื้นที่ศึกษา โครงการ	- ชนิดพันธุ์ สถานภาพทางกฎหมาย และข้อมูลการสูญเสียพืชในระบบ นิเวศจากการพัฒนาโครงการ	เก็บตัวอย่าง ช่วงวันที่ 26 – 30 ก.ค. 2569
7. สัตว์ในระบบนิเวศ	สำรวจสัตว์ 4 ประเภท ตลอดแนว เส้นทางโครงการ และบริเวณพื้นที่ ศึกษาโครงการ 1. เลี้ยงลูกด้วยนม 2. นก 3. สัตว์เลื้อยคลาน 4. สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	- ชนิดและจัดทำบัญชีรายชื่อสถานภาพ ทางกฎหมาย	เก็บตัวอย่าง ช่วงวันที่ 26 – 30 ก.ค. 2569



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด
และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

		
เครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ	เครื่องตรวจวัดระดับเสียง	เครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน
สถานีที่ 1 หมู่ 5 บ้านจระเข้ไชย		
		
เครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ	เครื่องตรวจวัดระดับเสียง	เครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน
สถานีที่ 2 หมู่ 6 บ้านฤๅไชย		
		
เครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ	เครื่องตรวจวัดระดับเสียง	เครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน
สถานีที่ 3 วัดอัมพวา		
		
เครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ	เครื่องตรวจวัดระดับเสียง	เครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน
สถานีที่ 4 วัดโคกหิรัญ		

รูปที่ 9-3 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
ช่วงฤดูฝน วันที่ 15 – 20 ก.ค. 2569



รูปที่ 9-4 การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
ช่วงฤดูฝน วันที่ 18 - 19 ก.ค. 2569



การบันทึกภาพถ่ายสำรวจพื้นที่	การสำรวจและบันทึกข้อมูลสัตว์ในระบบนิเวศ
การส่องกล้องสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศ	การบันทึกภาพและชนิดพันธุ์ไม้
การสำรวจสัตว์ช่วงเวลากลางคืน	
สภาพพื้นที่และระบบนิเวศบริเวณพื้นที่โครงการ	

รูปที่ 9-5 การสำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ ช่วงฤดูฝน วันที่ 26 – 30 ก.ค. 2569



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) เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการให้กลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ได้รับรู้ และเสริมสร้างให้เกิดความเข้าใจอย่างถูกต้อง
- 2) เพื่อปรึกษาหารือ รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์จากกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสม
- 3) เพื่อเสริมสร้างให้เกิดการยอมรับร่วมกันในผลการศึกษา อันจะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

10.2 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) 7 กลุ่ม โดยครอบคลุมพื้นที่ศึกษาอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ปกครองใน 6 อำเภอ 3 จังหวัด ได้แก่ อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง อำเภอบางปะหัน อำเภอบางบาล อำเภอดมัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอเมืองสุพรรณบุรี และอำเภอบางปลาม้า 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 10-1 รายละเอียดดังนี้

1) **การประชาสัมพันธ์โครงการ** เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบ เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยเผยแพร่ข้อมูลประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายทราบอย่างต่อเนื่องตลอดทุกขั้นตอนของการศึกษา และรับฟังข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการในวงกว้าง ด้วยการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม สื่อนิทรรศการ พร้อมทั้งเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ของโครงการ

2) **แผนการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่** เพื่อชี้แจงความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน และแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวทางเบื้องต้นในการออกแบบถนนโครงการพร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานส่วนต่าง ๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และแผนพัฒนาของจังหวัด โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 27 - 28 เมษายน 2569

3) **แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)** เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2569

4) **แผนการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)** เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี - ข้อด้อยในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือก รูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการในวันที่ 18 - 20 สิงหาคม 2569

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



6) แผนการประชุมหารือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบที่สำคัญ รวมถึงร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการและนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570

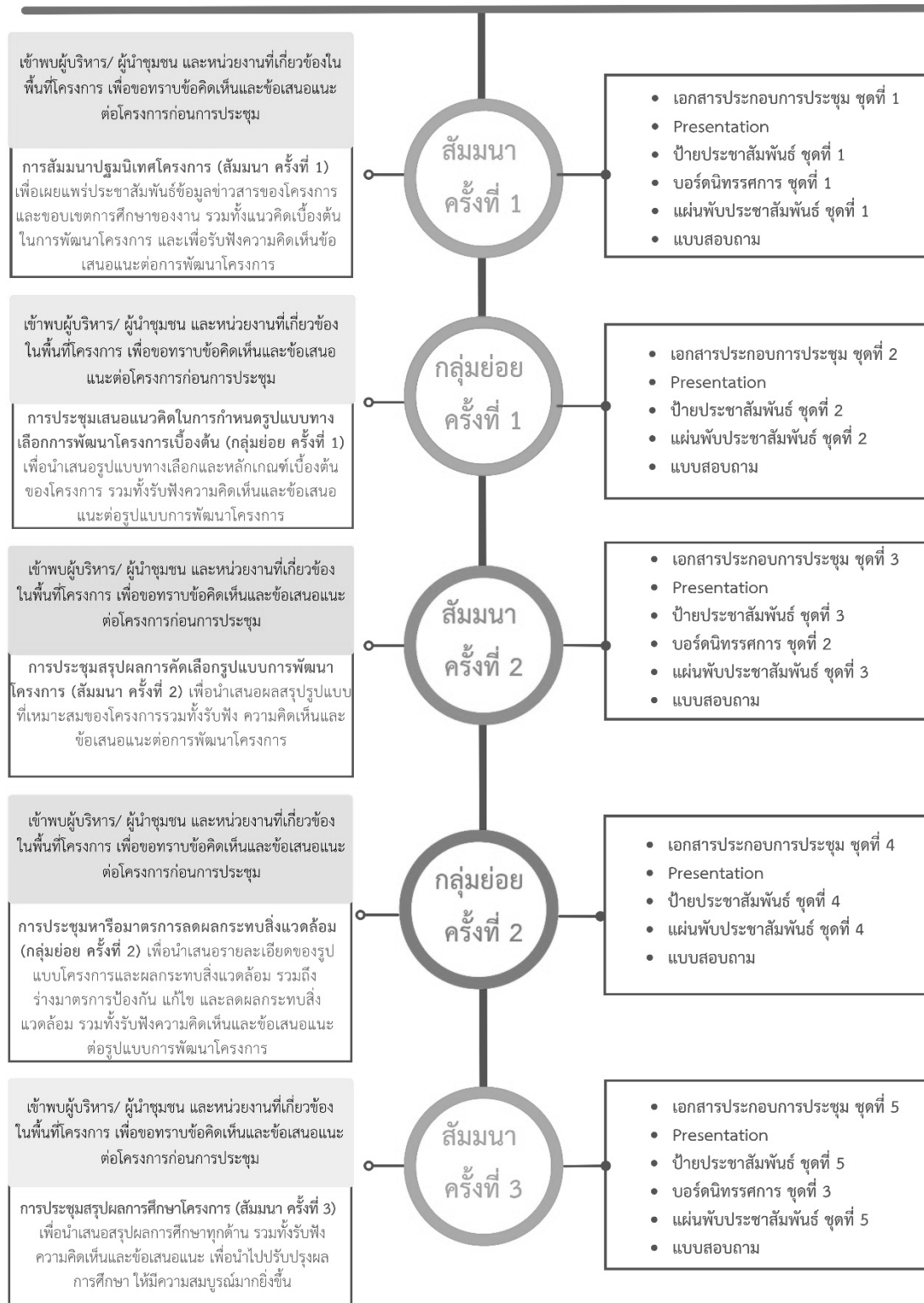
7) แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เป็นการนำเสนอสรุปผลการศึกษา

ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยจะดำเนินการประมาณเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2570



แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ



รูปที่ 10-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

10.4 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

10.4.1 เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน เมื่อวันที่ 27 - 28 เมษายน 2569 ดังแสดงในตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

		
เข้าพบนายก อบต.โผงเผง และสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลโผงเผง วันจันทร์ที่ 27 เมษายน 2569 เวลา 09.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม อบต.โผงเผง อำเภอบ้านฉะ จังหวัดอ่างทอง		
ความคิดเห็นจากองค์การบริหารส่วนตำบลโผงเผง ด้านวิศวกรรม - ควรมีการพิจารณาเรื่องความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง - อยากทราบรูปแบบทางแยกที่ชัดเจน ว่าจะมีการใช้รูปแบบทางแยกแบบใด ด้านสิ่งแวดล้อม - การประเมินราคาที่ดินเพื่อการเวนคืน ควรใช้ราคาซื้อขายจริงจากในพื้นที่เป็นเกณฑ์กำหนด แทนการใช้การใช้ราคาประเมินจากทางราชการเพียงอย่างเดียว - มีข้อกังวลและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบโครงสร้างที่ต้องคำนึงถึงการระบายน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ที่รับน้ำ		
		
เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัด และผู้บริหารหน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดอ่างทอง วันจันทร์ที่ 27 เมษายน 2569 เวลา 14.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมป่าโมก ชั้น 2 ศาลากลางจังหวัดอ่างทอง		
ความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดอ่างทอง ด้านสิ่งแวดล้อม - มีข้อห่วงกังวลเรื่องการถมคันดินในพื้นที่รับน้ำ (ทุ่งมะขามหย่อง) ซึ่งอาจจะกระทบต่อการระบายน้ำ จึงมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาปรับเป็นรูปแบบสะพาน - ความไม่ชัดเจนเรื่องการเวนคืนที่ดินและผลกระทบระหว่างการก่อสร้างอาจนำไปสู่การคัดค้านและการทำให้โครงการล่าช้า ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ - ควรมีแผนการสื่อสารเชิงรุกเพื่อชี้แจงและให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับแนวเส้นทางอย่างต่อเนื่อง		



ตารางที่ 10-1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)



เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัด และหัวหน้าส่วนงาน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

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

ความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ด้านวิศวกรรม

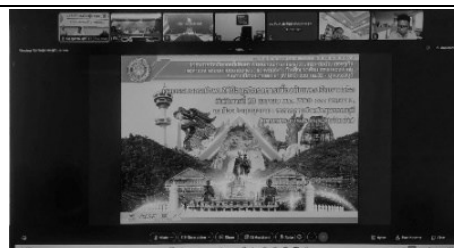
- พิจารณาส่งสะพานตลอดแนวเส้นทาง แทนการถมทาง โดยเฉพาะในพื้นที่รับน้ำ เช่น ทุ่งศาลาแดง ผักไห่ และบางบาล เพื่อให้การไหลเวียนของน้ำสะดวกและลดผลกระทบจากน้ำท่วม
- การก่อสร้างจุดพักรถให้อยู่ในพื้นที่ที่น้ำท่วมไม่ถึงเพราะในช่วงที่น้ำท่วมประชาชนในพื้นที่อาจจะได้ขอเข้าไปใช้เป็นพื้นที่จอดรถหนีน้ำ
- พื้นที่บางบาล บางไทรเป็นพื้นที่ลุ่มรับน้ำและมีปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำ จึงต้องออกแบบโครงการไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ
- การก่อสร้างทางบริการควรมีการดำเนินการไปควบคู่กับการก่อสร้างโครงการเลยไม่ต้องมาดำเนินการเพิ่มหลังจากโครงการแล้วเสร็จ
- ควรพิจารณาเรื่องพื้นที่รับน้ำของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในการออกแบบเส้นทาง

ด้านสิ่งแวดล้อม

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

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

- ควรมีการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการให้ชาวบ้านได้รับทราบ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการตัดผ่านของโครงการ



เข้าแทรกวงการประชุมกรรมการจังหวัดสุพรรณบุรี (ออนไลน์)

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

- เข้าแทรกวงการประชุมกรรมการจังหวัดสุพรรณเพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการเบื้องต้นและประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

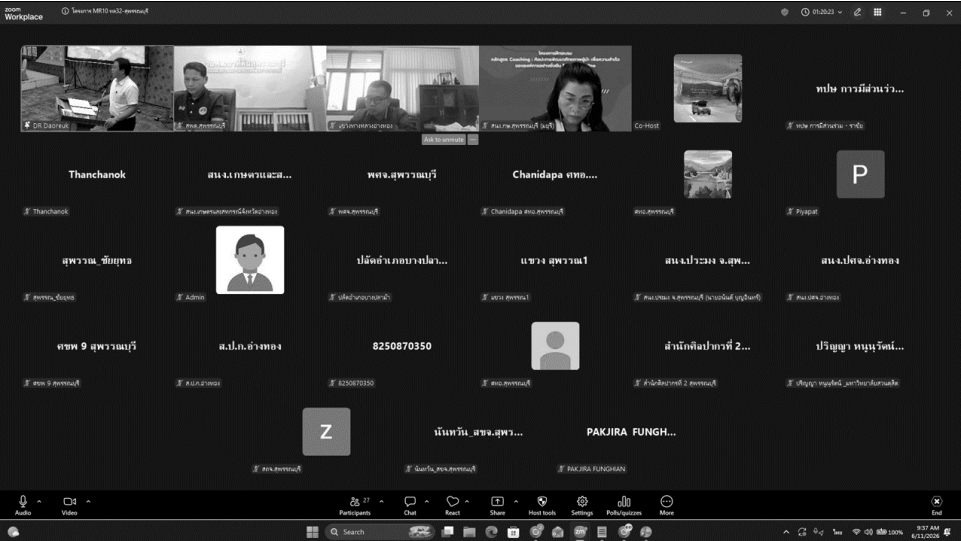


10.4.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาฯ ได้จัดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2569 เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตขั้นตอนการศึกษาด้านต่างๆ แนวคิดการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่โครงการ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 173 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **กลุ่มที่ 1** วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเพชรศิรินทร์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี และการประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมจำนวน 68 คน และเข้าร่วมการประชุมผ่านระบบออนไลน์จำนวน 24 คน โดยได้รับเกียรติจากนายเปรมวุฒิ จันทรธนะวงศ์ ผู้แทนจากกรมทางหลวงเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ มีภาพบรรยากาศการประชุมฯ ดังแสดงในรูปที่ 10-2 และสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมได้ดังแสดงในตารางที่ 10-2
- **กลุ่มที่ 2** วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมทีเอ็ม แลนด์ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และการประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมจำนวน 33 คน และเข้าร่วมการประชุมผ่านระบบออนไลน์จำนวน 48 คน โดยได้รับเกียรติจากนายกองตรีพนศักดิ์ ชันธิชัยมงคล นายอำเภออุทัย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ และนายศิวิลา นาคอ้าย ผู้แทนจากกรมทางหลวงเป็นผู้กล่าวรายงานต่อท่านประธาน มีภาพบรรยากาศการประชุมฯ ดังแสดงในรูปที่ 10-3 และสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมได้ดังแสดงในตารางที่ 10-2



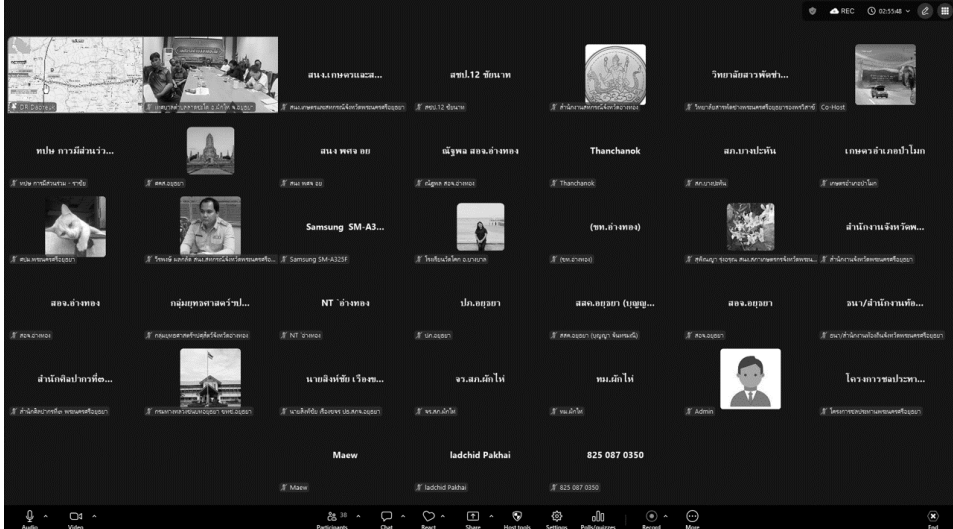
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

		
ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุม ชมบอร์ดนิทรรศการ	ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการ
		
บรรยากาศการประชุม		
		
ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ		
		
ผู้เข้าร่วมประชุมการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings		

รูปที่ 10-2 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

		
ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุม ชมบอร์ดนิทรรศการ	ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการ
		
บรรยากาศการประชุม		
		
ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ		
		
ผู้เข้าร่วมประชุมการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings		

รูปที่ 10-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเพชรศิรินทร์ 2 โรงแรมเลิศธานี อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี		
ด้านวิศวกรรม		
1	ถนน MR10 และ MR1 มีความเชื่อมโยงหรือต่อเนื่องกันอย่างไร ตั้งข้อสังเกตว่า MR10 มีจุดเริ่มต้น (กม. 0+000) อยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 357 (กม. 40) และมีจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 บริเวณตอนกลาง หรือราชภัฏสวนดุสิต ใช่หรือไม่	มอเตอร์เวย์ MR10 และ MR1 จะเชื่อมต่อกันเป็นระบบเครือข่ายเดียวกัน สำหรับแนว MR 10 จะวางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในบริเวณช่วงตอนกลาง แนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์จะไม่ขนานแนวทางรถไฟ เพื่อตัดเชื่อมเข้าไปยังทางเลี่ยงเมืองสุพรรณบุรี ไม่ตัดกับแนวทางหลวงหมายเลข 33 ส่วนแนว MR1 เป็นแนวเหนือ-ใต้ ตัดกับ MR10 บริเวณตอนกลางเป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกัน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเช่นเดียวกับโครงการ MR10
2	1) จะมีการออกแบบท่อลอดสำหรับระบบสื่อสารหรือไม่ ขั้นตอนการดำเนินงานว่าจะจัดกาอย่างไรไปจนถึงจุดทางข้าม 2) มีความเป็นไปได้ในการขอรับไฟล์ KMZ เพื่อนำไปใช้ตรวจสอบรายละเอียดของแนวเส้นทางให้มีความชัดเจนและแม่นยำยิ่งขึ้น หน่วยงานจำเป็นต้องทราบแนวคิดและรูปแบบโครงสร้างที่ชัดเจน เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการคำนวณและแจ้งประมาณการค่าใช้จ่าย	หลังจากที่การออกแบบรายละเอียดโครงการมีความชัดเจนแล้ว จะมีการเชิญหน่วยงานสาธารณูปโภคทุกหน่วยงานเข้ามาร่วมประชุมร่วมกันในการประชุมดังกล่าวจะเปิดโอกาสให้แต่ละหน่วยงานระบุจุดที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งประเมินรายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาพิจารณาวางแผนและกำหนดตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้อยู่ในเขตทางได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกัน ในอนาคตเมื่อรายละเอียดของแบบเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะสามารถจัดส่งไฟล์ข้อมูลแนวเส้นทางให้ทางหน่วยงานนำไปศึกษาเพิ่มเติมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น
3	สอบถามเรื่องเขตทางว่าใช้ร่วมกันขนาด 50 เมตร ในการเวนคืนใช่หรือไม่ โดยมีรถไฟอยู่ตรงกลางเป็นโครงสร้างยกระดับ (ลอยฟ้า) รวมถึงจุดตัดกับถนนสายหลัก 340 ที่จะเป็นทางยกระดับเช่นกัน	เขตทางของ MR10 กว้าง 50 เมตร ส่วนใหญ่ จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับเช่นเดียวกับโครงการรถไฟ โดยแนวจะขนานอยู่ทางทิศเหนือของทางรถไฟ ส่วนรถไฟจะมีเขตทางอีก 50 เมตรจะอยู่ทางทิศใต้ รวมเป็น 100 เมตร ในช่วงที่ยกระดับและไม่มีทางบริการ
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	ขอทราบหลักเกณฑ์การติดตั้งกำแพงกันเสียง	โครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในจุดที่ผลการจำลองระดับเสียงชี้ว่า มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานครอบคลุมกลุ่มชุมชน ศาสนสถาน สถานศึกษาและ



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
		สถานพยาบาล ตลอดแนวเส้นทางโครงการในรัศมีระยะ 500 เมตร วิธีการประเมิน; คัดเลือกจุดตัวแทนจากกลุ่มชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด เพื่อนำค่าพิถีไคค่าวนในแบบจำลองในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยจะเน้นเผื่อระวางพื้นที่ในรัศมี 100 เมตร ซึ่งมักมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน โดยนำข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้าง/เครื่องจักร ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณจราจร และความเร็วรถมาคำนวณระดับเสียง รูปแบบการติดตั้งกำแพงกันเสียง; ติดตั้งให้ครอบคลุมตามความยาวหน้าฉากของพื้นที่อ่อนไหวนั้นๆ เพื่อป้องกันระดับเสียงไปรบกวนพื้นที่ชุมชน
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์		
1	ขอแย้งข้อมูลในสไลด์นำเสนอที่ระบุว่า ในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมาได้มีการพบปะและให้ข้อมูลกับผู้นำชุมชนแล้ว โดยยืนยันว่า "ยังไม่มีกรพบปะดังกล่าวเกิดขึ้นจริง" และขอความกรุณาอย่าใช้ข้อมูลที่ไม่ตรงกับความจริงเนื่องจากผู้นำชุมชนในพื้นที่กำลังเดือดร้อน	1) โครงการมีแผนงานที่จะเข้าพบเพื่อประชุมร่วมกับนายอำเภอ และผู้บริหารส่วนท้องถิ่นในแนวเส้นทางต่างๆ 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



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
		- เข้าแทรกการประชุมกรรมการจังหวัดสุพรรณบุรี (ออนไลน์) วันที่ 28 เม.ย. 69 เวลา 09.00 - 11.00 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 จ.สุพรรณบุรี 2) ในส่วนของผู้นำชุมชนที่ยังไม่ได้เข้าพบ ที่ปรึกษาจะดำเนินการเข้าพบในระหว่างวันที่ 26-29 มิถุนายน 2569 โดยจะโทรแจ้งประสานงานและแจ้งกำหนดการเข้าพบล่วงหน้าทางโทรศัพท์
2	หากโครงการ MR10 นี้มีความสำคัญ เหตุใดในเอกสารการประชุมของแขวงทางหลวงสุพรรณบุรี จึงถูกจัดให้อยู่ใน "วาระแทรก" แทนที่จะเป็นวาระหลัก	โครงการนี้ถูกบรรจุอยู่ในวาระ "เรื่องเพื่อทราบอื่นๆ" ในการประชุมคณะกรรมการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการ จังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่ 4/2569 ประจำเดือนเมษายน 2569 ในวันอังคารที่ 28 เมษายน 2569 เวลา 9.30 โดยเป็นการประชุมผ่านระบบออนไลน์ Webex โดยทางโครงการได้เข้าร่วมการประชุม ณ แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1
3	ชาวบ้านในพื้นที่ได้มาสอบถามกับทางนายกเทศมนตรีว่า บ้านเรือนและวิถีชีวิตจะเป็นอย่างไรต่อไป จึงต้องการให้เพิ่มการประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูลที่โปร่งใส ชัดเจน ไม่ดำเนินการแบบ "หลบๆ ซ่อนๆ" เพื่อสร้างความไว้วางใจให้กับประชาชน	1) หลังจากการประชุมในครั้งนี้ทางโครงการจะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยจะลงไปในพื้นที่ ตำบลต่าง ๆ ในแนวเส้นทางโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการเลือกรูปแบบที่เป็นไปได้ รวมถึงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงโครงการให้มีความเหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ 2) ในการเตรียมงานสำหรับการประชุมกลุ่มย่อยนั้นทางโครงการจะทำการประสานงานล่วงหน้ากับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้บริหารส่วนท้องถิ่น เพื่อเข้าพบและให้ข้อมูลเบื้องต้น พร้อมทั้งขอความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ผ่านช่องทางที่หลากหลาย เช่น การติดประกาศ การส่งจดหมายเชิญ การประกาศเสียงตามสายหรือการเดินแจกใบปลิว รวมถึงการแจ้งข่าวผ่านไลน์กลุ่มของหมู่บ้าน ทั้งนี้ หากท่านใดต้องการติดตามข้อมูลข่าวสาร หรือมีข้อสงสัยที่ต้องการสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ สามารถติดตามได้ทางช่องทางสื่อโซเชียลมีเดียต่าง ๆ ของโครงการ



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการโยกย้ายเวนคืน		
1	การเวนคืนที่ดินมีวิธีการจ่ายค่าชดเชยอย่างไร	1) หลังจากที่ดินโครงการมี "พระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) หรือ พ.ร.บ. เวนคืน" ประกาศใช้อย่างเป็นทางการแล้ว โครงการจะดำเนินงานตามขั้นตอน โดยจะมีเจ้าหน้าที่เฉพาะกิจลงพื้นที่ตรวจสอบและบันทึกรายละเอียดทรัพย์สินทุกชิ้นอย่างละเอียดอีกครั้งหนึ่ง ทางโครงการจะเข้าไปสำรวจที่ดินในทุกรูปแบบกรณีที่ดินมีเอกสารสิทธิ์จะได้รับ "ค่าทดแทนที่ดิน" ตามกฎหมาย 2) กรณีที่ดินไม่มีเอกสารสิทธิ์; โครงการจะดำเนินการสำรวจเพื่อค้นหาและระบุตัวตนของเจ้าของที่แท้จริง เพื่อให้ได้รับสิทธิ์ในการพิจารณา "ค่าชดเชยเยียวยาที่ดิน" ตามหลักเกณฑ์ต่อไป 3) ซึ่งรายละเอียดที่ชัดเจนของการเวนคืนที่ดิน จะสามารถชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบหลังจากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
กลุ่มที่ 2 วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ห้องประชุม TM Convention Hall 1 โรงแรมเอ็ม แอนด์ ออเกอูทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		
ด้านวิศวกรรมและจราจร		
1	เสนอให้พิจารณาย้ายตำแหน่งทางแยกต่างระดับจากเดิมบริเวณ "อำเภอบางปะหัน" ขยับขึ้นไปทางทิศเหนือแถว "อำเภอมหาสาร" (ตอนใต้ของจังหวัดอ่างทอง) เนื่องจากจุดตัดบางปะหันในปัจจุบันมีความหนาแน่นสูงมากอยู่แล้วเพราะเป็นจุดรวมของทางหลวงหมายเลข 347, ทางหลวงหมายเลข 32, แนวทางรถไฟ และระบบรางต่างระดับ ซึ่งหากเพิ่มจุดตัดโครงการนี้เข้าไปอีกจะทำให้เกิดความสลับซับซ้อนและแออัดรุนแรงคล้ายกับทางแยกต่างระดับบางปะอิน อีกทั้งแนวเส้นทางปัจจุบันบริเวณบางปะหันอยู่ห่างจากตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา (วัดระยะจากวัดตูม หรือโรงเรียนประดู่ทรงธรรม) ไม่เกิน 10 กิโลเมตร ซึ่งการนำโครงสร้างขนาดใหญ่มาตั้งใกล้เมืองในระยะเท่านี้จะเป็นการ "ลดทอนและบั่นทอนความเจริญเติบโตของเมืองพระนครศรีอยุธยา"	แนวเส้นทางเริ่มต้นจากอำเภอเมืองสุพรรณบุรี บริเวณทางเลี้ยวเมืองสาย 357 วิ่งตรงไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดแถวบ้านลี่ อำเภอบางปะหัน ซึ่งตัวโครงการจะยังไม่เชื่อมไปถึงทางแยกต่างระดับบางปะหันฝั่งขวา เนื่องจากช่วงดังกล่าวอยู่นอกพื้นที่โครงการ และเป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่กำลังออกแบบรายละเอียดอยู่ แต่แนวโครงข่ายนี้จะเชื่อมต่อกับแผนของมอเตอร์เวย์สาย MR10 ช่วง สุพรรณบุรี – ทล.32 และเชื่อมกับ สาย MR1 ช่วงนครปฐม – สุพรรณบุรี – ชัยนาท ให้สามารถวิ่งเชื่อมโยงกันได้โดยไม่ต้องออกจากระบบ โดยจะเน้นการขนส่งระยะไกลและการเชื่อมต่อคนขนส่งต่างๆ ในภูมิภาค



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
	ที่ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟความเร็วสูงเข้ามาด้วย	
2	โครงการนี้มีลักษณะเป็นทางยกระดับระบบปิดที่เน้นการจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยมีจุดเปิดให้รถขึ้น-ลงในพื้นที่ไม่เกิน 3 จุดเท่านั้น ประชาชนในพื้นที่จึงแทบไม่มีโอกาสได้เชื่อมต่อเพื่อใช้งานจริง	โครงการได้กำหนดจุดเชื่อมต่อโครงการทางหลวงสำคัญในพื้นที่ 3 จุด ที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ชุมชนต่างๆ ให้สามารถเข้า-ออกโครงการได้ โดยเฉพาะการเดินทางระหว่างเมืองเชื่อมต่อการเดินทางกับทางหลวงพิเศษสายอื่น เป็นหนึ่งในตัวเลือกการเดินทาง
3	เนื่องจากแนวเส้นทางถนนไปทับซ้อนกับแนวรถไฟสายสุพรรณบุรี-ภาชี ซึ่งตามแผนงานจะมีสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือท่าเรือบก (Dry Port) และลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (CY – Container Yard) แต่โครงการมอเตอร์เวย์นี้กลับ "ไม่มีการออกแบบถนนหรือทางเชื่อมเพื่อรองรับระบบ Dry Port และ CY" ดังกล่าว มุ่งเน้นแต่เพียงการทำทางยกระดับเพื่อเก็บเงินค่าผ่านทาง โดยไม่ได้สนใจการเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าในพื้นที่เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างแท้จริง	ตำแหน่งสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือท่าเรือบก (Dry Port) และลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (CY – Container Yard) ของโครงการ รถไฟสายสุพรรณบุรี-ภาชี อยู่นอกโครงการและเป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่กำลังออกแบบรายละเอียดอยู่ แต่ทั้งนี้ในการออกแบบของโครงการจะพิจารณาเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสำคัญในพื้นที่เพื่อใช้ในการเดินทางเข้าสู่สถานีของโครงการรถไฟได้โดยสะดวก รวมถึงการพิจารณาทางบริการและถนนเข้าสู่สถานีร่วมกันระหว่าง 2 โครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่มากที่สุด
4	เสนอให้โครงการทำการประสานและสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับแผนงานระบบสายสื่อสารในแนวเส้นทางให้แก่ กสทช. ได้รับทราบ เพื่อกระจายข้อมูลต่อให้ผู้ประกอบการสายสื่อสารทุกค่ายเตรียมความพร้อมในการจัดระเบียบและปรับปรุงระบบ ซึ่งปกติทางฝั่งหน่วยงานจะมีการประสานงานเชิงลึกในระดับพื้นที่อยู่แล้ว	หลังจากที่การออกแบบรายละเอียดโครงการมีความชัดเจนแล้ว จะมีการเชิญหน่วยงานสาธารณูปโภคทุกหน่วยงานเข้ามาร่วมประชุมร่วมกันในการประชุมดังกล่าวจะเปิดโอกาสให้แต่ละหน่วยงานระบุจุดที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งประเมินรายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาพิจารณาวางแผนและกำหนดตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้อยู่ในเขตทางได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกัน ในอนาคตเมื่อรายละเอียดของแบบเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะสามารถจัดส่งไฟล์ข้อมูลแนวเส้นทางให้ทางหน่วยงานนำไปศึกษาเพิ่มเติมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น
5	เสนอให้เปลี่ยนชื่อจุดเชื่อมต่อ จุดพักรถ หรือสถานีรถไฟในบริเวณนี้ โดยให้มีคำว่า "นายขนมต้ม" อยู่ด้วย (เช่น จุดแยกสถานีร่วมนายขนมต้ม หรือจุดพักรถในขนมต้ม) เพื่อแก้ปัญหาชื่อเดิม (เช่น บ้านกุ่ม-ป่าโมก) ที่ยาว จำยาก และเป็นเพียงการนำชื่อหัว-ท้ายสายทางมารวมกัน โดยชื่อใหม่นี้จะช่วยสะท้อนถึงอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และ	ที่ปรึกษารับไปนำเสนอต่อกรมทางหลวงที่เป็นเจ้าของงานต่อไป



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
	วัฒนธรรมร่วมของพื้นที่ (โดยเฉพาะตำบลบ้านกุ่ม) ซึ่งมี "นายขนมต้ม" เป็นสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจ หลอมรวมความรู้สึกของประชาชนทั้งสองฝั่งแม่น้ำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และสร้างความรู้สึกร่วมกันเป็นส่วนร่วมเป็นเจ้าของโครงการอย่างแท้จริง	
6	โครงการควรประเมินและตั้งงบประมาณการปรับปรุงและย้ายเสาไฟฟ้าหนิแนวเขตทางกว้าง 100 เมตรไว้ในแผนงานแต่แรก รวมถึงรับประสานงานกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเพื่อพิจารณาทำระบบสายไฟใต้ดิน เพื่อให้การทำงานราบรื่นตามกรอบเวลา และป้องกันไม่ให้ผู้รับเหมานำเรื่องการย้ายเสาไฟฟ้ามาเป็นข้ออ้างในการขยายเวลาส่งมอบงานเพื่อหลีกเลี่ยงค่าปรับ	ที่ปรึกษารับดำเนินการประสานงานในเบื้องต้น และเมื่อรูปแบบโครงการมีความชัดเจนแล้ว จะมีการเชิญหน่วยงานสาธารณูปโภคทุกหน่วยงานเข้ามาร่วมประชุมร่วมกันในการประชุมดังกล่าวจะเปิดโอกาสให้แต่ละหน่วยงานระบุจุดที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งประเมินรายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาพิจารณาวางแผนและกำหนดตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้อยู่ในเขตทางได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกันต่อไป
7	เสนอให้กรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมมือกันบูรณาการจัดรูปที่ดินเป็นระยะๆ ในบริเวณใกล้สถานีรถไฟหรือตลาด เพื่อรองรับและเยียวยาชาวบ้านที่มีรายได้น้อยซึ่งถูกเวนคืนที่ดินให้ได้รับสิทธิ์ในที่ดินผืนใหม่ที่มีขนาดเท่าเดิม พร้อมระบบสาธารณูปโภคและทางเข้า-ออกที่สะดวก ซึ่งแนวทางนี้นอกจากจะช่วยลดภาระชาวบ้านที่ไม่ต้องไปดินร่นหาที่อยู่ใหม่เองแล้ว ยังสอดคล้องกับแนวคิด TOD (การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน) ที่ช่วยสร้างฐานลูกค้าให้แก่ระบบรถไฟ เปิดโอกาสให้ชุมชนได้ทำมาค้าขายเพื่อรองรับความเจริญในอนาคต และเป็นการคืนประโยชน์กลับสู่ภาคประชาชนอย่างแท้จริง ซึ่งทางโครงการได้รับข้อเสนอแนะนี้ไปประกอบการพิจารณา	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
8	เนื่องจากพื้นที่อำเภอด่านช้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำนาและบ่อทราย ซึ่งแทบไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ เพราะมอเตอร์เวย์เป็นระบบปิดและรถไฟไม่มีสถานีหยุดรถในพื้นที่ จึงมีข้อเรียกร้องให้โครงการพิจารณาออกแบบให้คนผักไห่ได้ประโยชน์ร่วมด้วย เช่น การเลียนแบบโมเดลทางด่วนช่วงชลบุรี (ช่วงวังน้อย-คลองแอล) ที่เปิดให้ประชาชน	บริเวณพื้นที่ อ.ผักไห่ มีการออกแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่ใช้เดินทางในพื้นที่ โดยคนในพื้นที่สามารถใช้ในการเข้า-ออกทางหลวงพิเศษได้ รวมถึงปัจจุบันทางการรถไฟยังมีการพิจารณาสถานีผักไห่เพิ่มเติมอีกด้วย



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
	ขึ้นใช้งานฟรีในช่วงแล้วค่อยลง เพื่อสร้างประโยชน์ให้แก่ชุมชนและการเติบโตของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	การตัดแนวเส้นทางผ่าน (ช่วงทางหลวงหมายเลข 32 ถึง 305) เข้าใกล้พื้นที่การเกษตรของชาวบ้าน ส่งผลให้ที่นาและสวนผลไม้ของประชาชนได้รับความเสียหาย ประชาชนในละแวกนั้นจะต้องแบกรับผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียงดัง และมลพิษต่างๆ ตลอดแนวเส้นทาง แต่ในทางกลับกันประชาชนตลอดเส้นทางกลับต้องถูกเรียกเก็บ "ภาษีลากลอย" ซึ่งถือเป็นภาระที่หนักหนาและไม่ยุติธรรมสำหรับคนในพื้นที่ที่ไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากถนนเส้นนี้	การศึกษาของโครงการจะมีขอบเขตงานในด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีความเหมาะสมในแต่ละด้าน โดยจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 4 (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2 การประชุมหาหรือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ) ทั้งนี้ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลดังกล่าวเพื่อนำไปศึกษาผลกระทบต่อไป
2	แม้ประชาชนจะมองว่าโครงการรถไฟและมอเตอร์เวย์เป็นสิ่งแปลกใหม่ที่ช่วยเปิดโลกทัศน์และพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แต่ก็ยังมีข้อกังวลเรื่องมาตรการชดเชยเยียวยา โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ถูกเวนคืนที่ดินและบ้านเรือนที่จะต้องโยกย้ายที่อยู่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับเงินชดเชยตามกฎหมายเพื่อไปเริ่มต้นชีวิตใหม่ และ กลุ่มประชาชนที่นาเป็นห่วงที่สุดคือผู้ที่ไม่โดนเวนคืนแต่มีบ้านเรือนอยู่ใกล้เคียงหรือโดนเฉี่ยวชนเพียงมุมบ้าน ซึ่งต้องเผชิญกับผลกระทบระยะยาวจากมลภาวะทางเสียง ฝุ่นละออง และสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลงอันส่งผลต่อสุขภาพจิตโดยตรง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการพิจารณามาตรการชดเชยเยียวยาหรือดูแลประชาชนกลุ่มที่อยู่ใกล้เคียงนี้ด้วย ส่วนรายละเอียดรูปแบบการชดเชยควรร่วมกันพิจารณาตามความเหมาะสมต่อไปในอนาคต	1) ชี้แจงเงื่อนไขตามข้อกำหนดการเวนคืนว่า หากกรณีอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างถูกตัดผ่านจนผู้ได้รับผลกระทบ "ไม่สามารถอยู่อาศัยต่อไปได้" ประชาชนสามารถยื่นเรื่องขอให้โครงการทำการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างนั้น "เต็มทั้งหลัง" ได้ แต่หากโดนผลกระทบเพียงบางส่วน เช่น เฉี่ยวโดนปลายหลังคาและยังอาศัยอยู่ได้ จะพิจารณาจ่ายเป็นค่าชดเชยค่าซ่อมแซมความเสียหายตามกรณีแทน สำหรับกรณีพืชผลต้นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจและการค้า ก็จะได้รับเงินชดเชยเยียวยาด้วยเช่นกัน ซึ่งค่าเฉลี่ยเบื้องต้นตามเกณฑ์ปกติจะอยู่ที่ประมาณ 20% แต่หากต้องการมูลค่าที่สูงกว่านี้ ต้องร่วมหารือกับเจ้าหน้าที่อีกครั้งในขั้นตอนกำหนดราคากลาง 2) การศึกษาของโครงการมีขอบเขตงานด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุมถึงผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมในแต่ละด้าน โดยมาตรการดังกล่าวจะพิจารณาครอบคลุมถึงประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเขตทางแม้ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เวนคืนด้วย ทั้งนี้ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลเรื่อง



ตารางที่ 10-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
		มาตรการดูแลเยียวยาประชาชนกลุ่มดังกล่าว เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและพิจารณาความเหมาะสมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไปโดยจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ) ต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์		
1	ถอดบทเรียนความปั่นป่วนและข่าวลือที่เคยเกิดขึ้นจากอดีตเมื่อครั้งโครงการเวนคืน "เจ้าพระยา 2" (ทางลัดบางบาล-บางไทร) ซึ่งส่งผลกระทบและสร้างความกังวลใจให้กับชาวบ้านในวงกว้าง เสนอให้เมื่อเริ่มดำเนินโครงการในครั้งนี้แล้ว ทางโครงการ "รีบกำหนดพิกัดแนวเขตเวนคืนที่ชัดเจนโดยด่วน" เพื่อระบุให้แน่ชัดว่าโฉนดที่ดินของใครบ้างที่จะถูกเวนคืน เพื่อลดข่าวลือและความสับสนของประชาชน เนื่องจากผู้ที่ถูกเวนคืนจำเป็นต้องใช้เวลาเตรียมตัวและออกไปหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินใหม่	หลังจากเสร็จสิ้นการประชุมในวันนี้ ทางโครงการมีแผนที่จะเดินหน้าจัดประชุมต่อเนื่องอีกทั้งหมด 4 ครั้ง เพื่อเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน โดยจะแบ่งเป็นเวทีรับฟังความคิดเห็นกลุ่มใหญ่จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งจะจัดขึ้นในสถานที่ที่กว้างขวางและรองรับผู้เข้าร่วมประชุมได้อย่างหลากหลายกลุ่ม นอกจากนี้ จะมีการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ที่เน้นเจาะลึกในแต่ละพื้นที่เพื่อชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นเชิงลึกจากประชาชนในพื้นที่โดยตรง ในการเตรียมงานสำหรับการประชุมกลุ่มย่อยนั้น ทางโครงการจะทำการประสานงานล่วงหน้ากับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้บริหารส่วนท้องถิ่น เพื่อเข้าพบและให้ข้อมูลเบื้องต้น พร้อมทั้งขอความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ผ่านช่องทางที่หลากหลาย เช่น การติดประกาศ การส่งจดหมายเชิญ การประกาศเสียงตามสาย หรือการเดินแจกใบปลิว รวมถึงการแจ้งข่าวผ่านไลน์กลุ่มของหมู่บ้าน ทั้งนี้ หากท่านใดต้องการติดตามข้อมูลข่าวสาร หรือมีข้อสงสัยที่ต้องการสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ สามารถติดตามได้ทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ ของโครงการตามรายละเอียดที่ระบุไว้ด้านล่างนี้
2	เสนอให้ปรับปรุงแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแบ่งกลุ่มตามรายจังหวัดหรือรายเทศบาล เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ (ซึ่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มี 11 ตำบล และเป็นอำเภอบางบาล 3 ตำบล) ได้ เข้าร่วมรับฟังและซักถามข้อมูลได้อย่างทั่วถึง	
3	โครงการควรเพิ่มการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่โดยตรง โดยเฉพาะในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบก่อสร้าง พร้อมทั้งขอความเห็นใจให้คณะผู้จัดทำคำนึงถึงความเดือดร้อนและการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตดั้งเดิมของชุมชนที่เคยอยู่อย่างสงบสุขอย่างรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการถูกเวนคืนที่ดินโดยตรงที่ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต หรือกลุ่มที่ไม่ได้รับเงินชดเชยแต่ต้องอยู่อาศัยใกล้แนวโครงสร้างทางรถไฟและทางหลวงที่จะตัดผ่านเข้ามาในอนาคต	ข้อมูลติดต่อโครงการ  Line OA @174zxqvf  www.mr10-hw32-suphanburi  MR10 ทล.32 สุพรรณบุรี



11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

11.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

ดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ ตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมร่วมประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป

11.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อพิจารณาปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA)

11.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ผลการประชุมให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบ โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ www.mr10-hw32-suphanburi.com Line @174zxqvf และเฟซบุ๊ก MR10 ทล32 - สุพรรณบุรี พร้อมทั้งดำเนินการติดประกาศประชาสัมพันธ์ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย ที่ว่าการอำเภอเมืองสุพรรณบุรี ที่ว่าการอำเภอบางปลาม้า ที่ว่าการอำเภอป่าโมก ที่ว่าการอำเภอบางปะหัน ที่ว่าการอำเภอบางบาล ที่ว่าการอำเภอผักไห่ เทศบาลตำบลไผ่ขวาง เทศบาลตำบลโคกโคเฒ่า เทศบาลตำบลท่าระหัด เทศบาลตำบลจรเข้ใหญ่ เทศบาลตำบลโคกคราม เทศบาลตำบลโผงเผง เทศบาลตำบลบางเสด็จ เทศบาลตำบลบ้านลี่ เทศบาลตำบลบ้านกุ่ม เทศบาลตำบลบางหัก เทศบาลตำบลบางชะนี เทศบาลตำบลกุฎี เทศบาลตำบลดอนลาน เทศบาลตำบลลำตะเคียน เทศบาลตำบลตาลาน เทศบาลตำบลบ้านใหญ่ เทศบาลตำบลลาดชิด และเทศบาลตำบลท่าดินแดง

2) จัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบการพัฒนาโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป



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



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

โทรศัพท์ ; 0 2975 9300 Email ; 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

ผู้ประสานงาน ; คุณคม บัวคลี่ วิศวกรโครงสร้าง



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

39 ซอยลาดพร้าว 124 แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ ; 0 2934 3233 ต่อ 505 Email ; cot@cot.co.th

ผู้ประสานงาน ; คุณพนวิทย์ 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

ผู้ประสานงาน ; คุณสาวิตรี สายน้อย และ คุณจิตติ นาคเขียว ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดตามข้อมูลโครงการได้ที่



Line Official
@174zxqvf



Facebook Fanpage
MR10 ทล32 - สุพรรณบุรี



Website
www.mr10-hw32-
suphanburi.com



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 ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300
Email: maa@maathai.com
ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงศ์ จำเริญศาสตร์ วิศวกรโครงการ



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2
Email: case@casethai.com
ผู้ประสานงาน : คุณคม บัณฑิต 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 ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม



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