



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษา
ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง **หมายเลข 91** **(MR10)**

ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

การประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



แผนพับประชาสัมพันธ์
สิงหาคม 2569

ฉบับที่
2

ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แต่ในอดีตเส้นทางหลักมักถูกสร้างในลักษณะพุ่งออกจากศูนย์กลาง (Radial) โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นจุดตัดผ่านหลัก ส่งผลให้ยานพาหนะและรถขนส่งสินค้าที่ต้องการเดินทางข้ามภูมิภาค จำเป็นต้องวิ่งผ่านพื้นที่เมืองชั้นในโดยไม่จำเป็น จนเกิดปัญหาจราจรติดขัดรุนแรงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แม้ต่อมากรมทางหลวงจะแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) และรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เพื่อช่วยกระจายรถออกรอบนอก แต่ด้วยการเติบโตของเมืองที่รวดเร็ว ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายวงแหวนเดิมเริ่มทำงานจนเต็มศักยภาพและไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ การพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบใหม่จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อช่วยแยกการจราจรและยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ด้วยเหตุนี้ **กระทรวงคมนาคม** จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้ **แผนกลยุทธ์ MR-MAP (พ.ศ. 2560 - 2579)** ซึ่งเป็นการบูรณาการแนวเส้นทางมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่ง ลดความซ้ำซ้อนในการเวนคืนที่ดิน และลดผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน โดยหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์นี้ คือ **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10)** ซึ่งถูกกำหนดบทบาทให้เป็นถนนวงแหวนรอบ 3 ทำหน้าที่เป็นทางเลือกที่ใช้สำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการเดินทางที่ต้องใช้ความเร็วสูง รองรับการเดินทางขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ ช่วยลดความแออัดของยานพาหนะที่จะเข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมลงได้

สำหรับ **โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วง ทางหลวงหมายเลข 32 - สุพรรณบุรี (MR10)** เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทาง MR10 นี้ ซึ่งต่อเนื่องมาจาก โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตั้งแต่ พ.ศ. 2568 โดยแนวเส้นทางจะสร้างขนานคู่กันไปกับ **แนวทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี** ทั้งนี้ โครงการนี้เป็นการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้าง

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี อีกทั้ง โครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

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

เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านวิศวกรรมสภาพแวดล้อมปัจจุบัน เศรษฐกิจ สังคม และปริมาณการจราจร ตลอดจนประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม ครบถ้วน และเกิดประโยชน์สูงสุดในทุกมิติ

เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีและความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ของโครงการ



เชื่อมโยงการเดินทางโดยรอบกรุงเทพและปริมณฑล : เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันตก ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออกที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ได้ในอนาคต



สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ : เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่แนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และการเข้าถึงแหล่งงาน



ทางเลือกในการเดินทาง : สำหรับประชาชนที่เดินทางโดยโครงข่ายถนนในพื้นที่ใกล้เคียงและตามแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ ถือเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพในการช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการความรวดเร็ว หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุการจราจรและสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก



เติมเต็มโครงข่ายวงแหวน : เชื่อมต่อกับโครงการวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วยลดความแออัด ลดเวลาการเดินทาง และลดต้นทุนโลจิสติกส์



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

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ที่คาดว่าจะพัฒนาโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม.40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่ จ.สุพรรณบุรี และ จ.พระนครศรีอยุธยา ก่อนจะสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงการ MR10 ช่วง ทล.305- ทล.32 ระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร โดยครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง **ครอบคลุมพื้นที่ 18 ตำบล 6 อำเภอ 3 จังหวัด** ประกอบด้วย

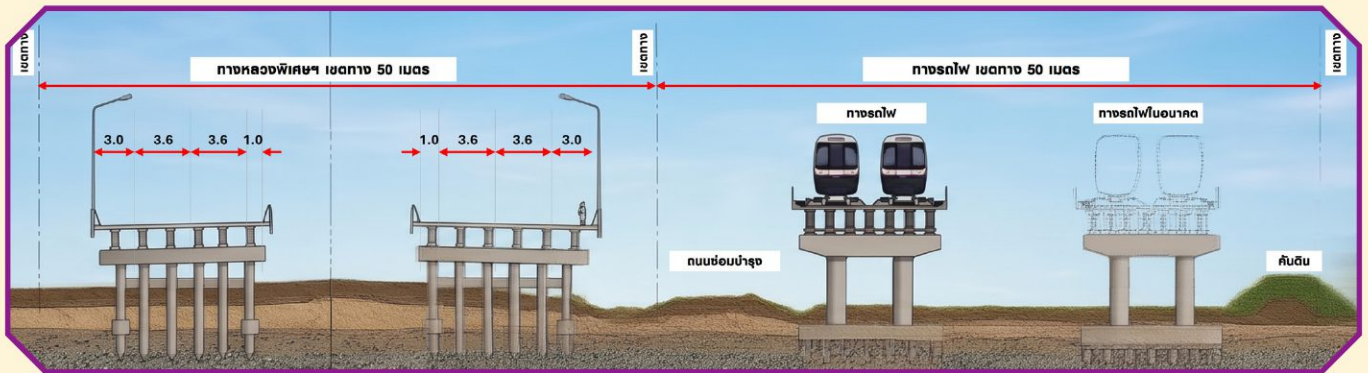
- ต.ท่าระหัด ต.โคกโคเฒ่า ต.ไผ่ขวาง อ.เมืองสุพรรณบุรี ต.จรเข้มใหญ่ และ ต.โคกคราม อ.บางปลาม้า จ.สุพรรณบุรี
- ต.ดอนลาน ต.ตาลาน ต.ท่าดินแดง ต.บ้านใหญ่ ต.ลาดชิด ต.ลำตะเคียน ต.กุฎี อ.ผักไห่ ต.บางชะนี ต.บางหัก ต.บ้านกุ่ม อ.บางบาล และ ต.บ้านลี อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา
- ต.บางเสด็จ และ ต.โผงเผง อ.ป่าโมก จ.อ่างทอง



แนวคิดในการศึกษารูปแบบ การพัฒนาโครงการ

โครงการนี้จะพิจารณารูปแบบเบื้องต้นเป็นทางยกระดับหรือสะพานบกเพื่อหลีกเลี่ยงระดับน้ำท่วม และป้องกันไม่ให้แนวเส้นทางโครงการกีดขวางทางน้ำที่ไหลมาจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ และเพื่อให้ความสอดคล้องกันระหว่างโครงการรถไฟและทางหลวงพิเศษในการแก้ปัญหาการกีดขวางทางระบายน้ำ การแบ่งแยกชุมชน และการแก้ปัญหาจุดตัดถนนเดิมให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันได้

โดยรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับและสะพานของโครงการ ออกแบบเป็นขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ก่อสร้างอยู่ภายในเขตทางกว้าง 50 เมตร วางตัวขนานไปกับแนวทางรถไฟ ความกว้างช่องจราจรละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.0 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.0 เมตร



ทางแยกต่างระดับโครงการ

จากการสำรวจและวิเคราะห์แนวเส้นทางโครงการ พบจุดตัดกับโครงข่ายถนนสายหลักที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นจุดเข้า - ออกของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ **ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี** ทางแยกต่างระดับผักไห่ และทางแยกต่างระดับป่าโมก โดยแต่ละจุด ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ มาดำเนินการเปรียบเทียบหารูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด ดังนี้

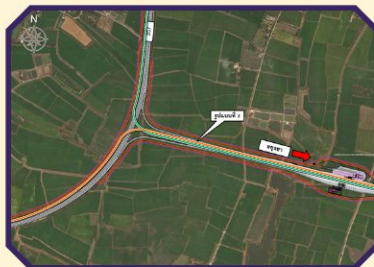
1. ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี

จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการเดินทางทั้งสำหรับปริมาณจราจรที่ต้องการเลี่ยงเมืองและจราจรที่ต้องการเข้าสู่ตัวเมืองสุพรรณบุรี มี**รูปแบบทางเลือก**ที่เป็นไปได้ทั้งหมด **3 รูปแบบ** ดังนี้



รูปแบบที่ 1

เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรงแปด
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววน
 🟢 **ข้อดี** รูปแบบโครงสร้างมีความเป็นมาตรฐาน ไม่ซับซ้อน ผู้ใช้ทางเข้าใจทิศทางการจราจรได้ง่าย
 🚫 **ข้อด้อย** ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างค่อนข้างมากส่งผลต่อเขตทางและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ดิน



รูปแบบที่ 2

เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัว Y
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวโดยตรง
 🟢 **ข้อดี** รูปแบบมีความเป็นมาตรฐาน ไม่ซับซ้อนและใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
 🚫 **ข้อด้อย** จำเป็นต้องใช้โครงสร้างสะพานที่มีระดับความสูงและความยาวมากที่สุด ส่งผลให้อาจมีมูลค่าการก่อสร้างทางโครงสร้างสูงขึ้น

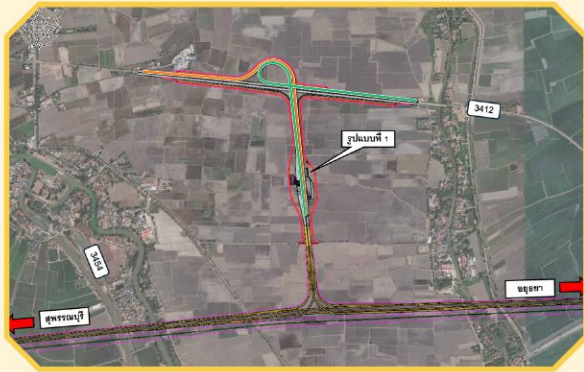


รูปแบบที่ 3

เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 357
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาจากทิศใต้เข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวแบบกึ่งตรง
 ● ทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 357 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยววนรูปตัว U
 🟢 **ข้อดี** ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างระดับปานกลาง และโครงสร้างสะพานไม่มีระดับความสูงมากนัก
 🚫 **ข้อด้อย** ทิศทางกระแสจราจรเลี้ยวขวาออกจากโครงการมีระยะทางอ้อมไกล ทำให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาในการเลี้ยวเพิ่มขึ้น

2. ทางแยกต่างระดับผักไห่

เป็นทางแยกต่างระดับเข้าเชื่อมตัวเมือง ทำหน้าที่เป็นจุดเข้า - ออกเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่พื้นที่อำเภอผักไห่ โดยพิจารณาทางเลือกในการเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3412 หรือ 3454 มี**รูปแบบทางเลือก**ที่เป็นไปได้ทั้งหมด **3 รูปแบบ** ดังนี้



รูปแบบที่ 1

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัว Y เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลียวดัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3412 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทริมเบ็ต

- ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียวบแบบกึ่งตรง
- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3412 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียวบแบบ

👍 **ข้อดี** ระยะทางในการเดินทางเชื่อมต่อค่อนข้างสั้น และตัวโครงสร้างตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ช่วยลดผลกระทบทางสังคมและการเวนคืน

👎 **ข้อด้อย** เส้นทางในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองผักไห่ทำได้ค่อนข้างยากและซับซ้อน



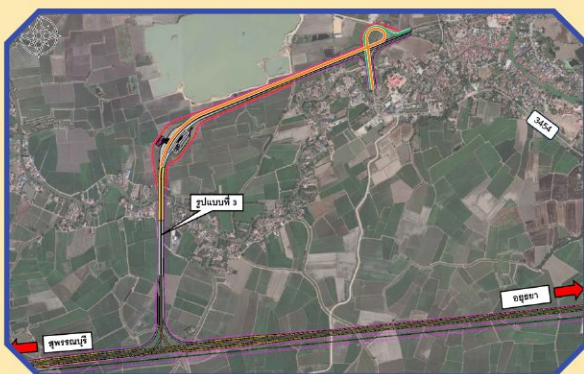
รูปแบบที่ 2

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัว Y เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลียวดัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3454 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทริมเบ็ต

- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3454 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียวบแบบกึ่งตรง
- ทำการปรับแนวทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 3454 เดิมให้เป็นทางเชื่อมเลียวบแบบ

👍 **ข้อดี** เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองผักไห่ได้โดยตรง เพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงของชุมชน

👎 **ข้อด้อย** จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินในพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนและต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้การจราจรมีประสิทธิภาพสูงสุด



รูปแบบที่ 3

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัว Y เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ดัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปทริมเบ็ต

- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางเชื่อมเลียวบแบบ
- ปรับทิศทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 3454 เดิมเป็นทางเชื่อมเลียวบแบบกึ่งตรง แต่เลือกแนวทางจากพื้นที่เมือง

👍 **ข้อดี** เชื่อมต่อและรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองได้โดยตรง พร้อมทั้งช่วยลดผลกระทบการเวนคืนที่ดินในเขตชุมชนหนาแน่น

👎 **ข้อด้อย** มีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออก จากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกลที่สุดเมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น และจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในรูปแบบที่ 3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

3. ทางแยกต่างระดับป่าโมก

ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 เพื่อรองรับการเดินทางเข้า - ออกจากพื้นที่ อ.ป่าโมก และ อ.บางบาล มีรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่



รูปแบบที่ 1

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรีเปิด ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรีเปิด

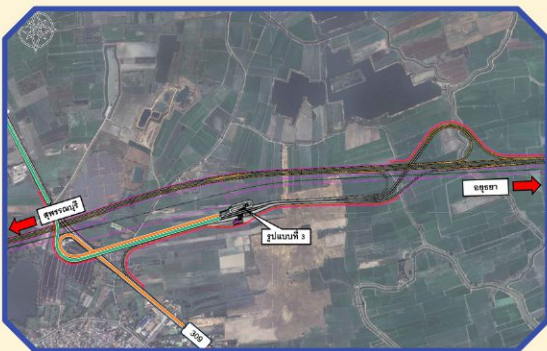
- ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบนทางตรง
- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบน
- ✔️ **ข้อดี** ระยะทางในการเดินทางเชื่อมต่อค่อนข้างสั้น และใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย
- ❌ **ข้อด้อย** การออกแบบแนวทางเชื่อมเลียวจำเป็นต้องตัดผ่านแนวโครงการรถไฟทางคู่



รูปแบบที่ 2

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปตัว Y เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ทางเชื่อมเลียวยัดกับแนวทางรถไฟ ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรีเปิด

- ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบน
- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบนทางตรง
- ✔️ **ข้อดี** แนวทางเชื่อมเลียวยังไม่ตัดผ่านแนวทางรถไฟ ช่วยลดความซับซ้อนของโครงสร้างและเพิ่มความปลอดภัยในการจราจร
- ❌ **ข้อด้อย** มีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออกจากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกลที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น



รูปแบบที่ 3

เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในลักษณะทางแยกต่างระดับรูปทรีเปิด ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง จากนั้นจึงเข้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ด้วยทางแยกต่างระดับรูปทรีเปิด

- ทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบน
- ทิศทางเลี้ยวขวาวอกจากโครงการมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 309 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลียบบนทางตรง
- ✔️ **ข้อดี** พื้นที่การเวนคืนที่ดินเกาะกลุ่มอยู่ตามแนวทางสายหลัก ทำให้การจัดการเขตทางมีความเป็นสัดส่วน
- ❌ **ข้อด้อย** มีระยะทางในการเดินทางเข้า - ออกจากทางหลวงพิเศษค่อนข้างไกล และส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่มากที่สุด

หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบ จะพิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวม 100 คะแนน โดยพิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญไว้ในเบื้องต้น ดังนี้



ด้านวิศวกรรมและการจราจร 40 คะแนน

- รูปร่างเรขาคณิตทางราบ • รูปร่างเรขาคณิตทางตั้ง • ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง • ความยากง่ายในการก่อสร้าง



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน

- ค่าก่อสร้าง • ค่าบำรุงรักษา • ค่าชดเชย
- อสังหาริมทรัพย์ • มูลค่าเวลาของผู้เดินทาง



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน

- ด้านทรัพยากรดิน • ด้านอากาศ เสีย
- และความสิ้นเปลือง • ด้านการโยกย้ายและเวนคืน

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการที่มีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ดังนั้นโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในส่วนของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนสิงหาคม 2567 และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 10 มกราคม 2569) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุมพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารวม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งหมด 31 ปัจจัย โดยจะนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญและมีผลกระทบระดับปานกลางถึงสูงไปศึกษาต่อในขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 9 ปัจจัย



1. ภูมิสังฐาน



2. ทรัพยากรดิน



3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย



4. น้ำผิวดิน



5. น้ำใต้ดิน



6. น้ำทะเล



7. อากาศและบรรยากาศ



8. เสียง



9. ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 4 ปัจจัย



1. นิเวศวิทยาทางบก



2. นิเวศวิทยาทางน้ำ



3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ



4. พื้นที่ชุ่มน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 7 ปัจจัย



1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค



2. การคมนาคมขนส่ง



3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



5. การเกษตรกรรม



6. นันทนาการ



7. การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 11 ปัจจัย



1. เศรษฐกิจ - สังคม



2. การโยกย้ายและการเวนคืน



3. การสาธารณสุข



4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย



5. การแบ่งแยก



6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย



7. ความปลอดภัยในสังคม



8. สุขาภิบาล



9. ผู้ใช้ทาง



10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม



11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงาน
ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของ
โครงการเพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ
รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง
ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์โครงการ
โซเชียลมีเดียของโครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชน
ผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา
และพัฒนาโครงการให้ตอบสนอง
ต่อความต้องการของประชาชน
มากที่สุด

การให้ข้อมูลข่าวสาร
และการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อปรึกษาหารือกับ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การประชุมสรุปผล
การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา
โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบ
ทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ
ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569

การประชุมหรือมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
เพื่อนำเสนอผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการ
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ประมาณเดือน
กุมภาพันธ์ 2570

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 3)
เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมด
ของโครงการและผลการดำเนินงาน
การมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
ประมาณเดือนเมษายน - พฤษภาคม
2570

การประชุม
เสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
เพื่อนำเสนอรูปแบบทางแยก
และเกณฑ์เบื้องต้น
ในการคัดเลือกรูปแบบโครงการ
วันที่ 18 - 20 สิงหาคม 2569

การประชุมปฐมนิเทศ
โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร
โครงการความเป็นมา
วัตถุประสงค์ พื้นที่ และขอบเขต
การศึกษา เมื่อวันที่
11 - 12 มิถุนายน 2569

ประชาสัมพันธ์

ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์
สื่ออิเล็กทรอนิกส์ และสื่อออนไลน์

ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

ติดต่อสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นได้ที่ mr10hw32suphanburi@gmail.com



MR10-na32-สุพรรณบุรี
@174zxqvf



MR10 na32 - สุพรรณบุรี



www.mr10-hw32-suphanburi.com



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



บริษัท เอ็ม เอ คอนซิลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37
ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300
Email: maa@maathai.com
ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงศ์ จำรัสฐาน
วิศวกรโครงการ



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์
เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนนางงามสวน
แวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2
Email: case@casethai.com
ผู้ประสานงาน : คุณคม บัวศรี
วิศวกรโครงสร้าง



บริษัท คอนซิลแตนท์ ออฟ/
เทคโนโลยี จำกัด
39 ซอยลาดพร้าว 124
ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา
เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310
Email: cot@cot.co.th
โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 507
ผู้ประสานงาน : คุณพนธวิทย์ เอี่ยมสิน
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ ริชท์ สตรี
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24
Email: ppdr2019@gmail.com
ผู้ประสานงาน : คุณจิตติ นาคชัย
นักวอลนลิบัส