



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
เพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)



เดือนมิถุนายน 2569

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. ระยะเวลาดำเนินงานของโครงการ	6
3. วัตถุประสงค์ของโครงการ	6
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินโครงการ	6
5. วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	6
6. พื้นที่ศึกษา	7
7. ขอบเขตการศึกษา	9
8. งานทบทวนผลการศึกษาเดิม	12
9. การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง	12
10. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	18
10.1 การออกแบบรูปตัดทาง (Cross-Section)	18
10.2 งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการ	20
10.3 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	22
11. การออกแบบสำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ	24
12. กลุ่มอาคารบริเวณที่พักริมทาง (Rest Area)	25
13. แผนการดำเนินงานของโครงการเบื้องต้น	25
14. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	27
15. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	31
16. ผู้รับผิดชอบโครงการ	37

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

สารบัญญรูป

		หน้า
รูปที่ 1-1	แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ในแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)	2
รูปที่ 1-2	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส	3
รูปที่ 1-3	แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี	5
รูปที่ 6-1	แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ	8
รูปที่ 7-1	ขอบเขตการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ	11
รูปที่ 9-1	แสดงจุดสำรวจด้านจราจรและขนส่งเบื้องต้น	15
รูปที่ 9-2	แผนที่โครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ	16
รูปที่ 9-3	ภาพถ่ายโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ	17
รูปที่ 10-1	แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	19
รูปที่ 10-2	ตัวอย่างรูปตัดทางทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ	20
รูปที่ 10-3	ตัวอย่างรูปตัดสะพานยกระดับ	20
รูปที่ 10-4	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	23
รูปที่ 11-1	ตัวอย่างรูปแบบการก่อสร้างของจุดตัดทางหลวงท้องถิ่น	24
รูปที่ 11-2	รูปแบบเบื้องต้นของทางเชื่อมชุมชนโดยท่อลอดเหลี่ยม	24
รูปที่ 12-1	ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบศูนย์บริการทางหลวง	26
รูปที่ 12-2	ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบจุดพักรถ	26
รูปที่ 14-1	ขั้นตอนการดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	29
รูปที่ 15-1	กลุ่มเป้าหมายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	31
รูปที่ 15-2	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	33
รูปที่ 15-3	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี	34
รูปที่ 15-4	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	35
รูปที่ 15-5	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหน่วยงานราชการระดับท้องถิ่น	36

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 6-1 ความครอบคลุมของพื้นที่ศึกษาโครงการ	7
ตารางที่ 14-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา รวม 31 ปัจจัย	30

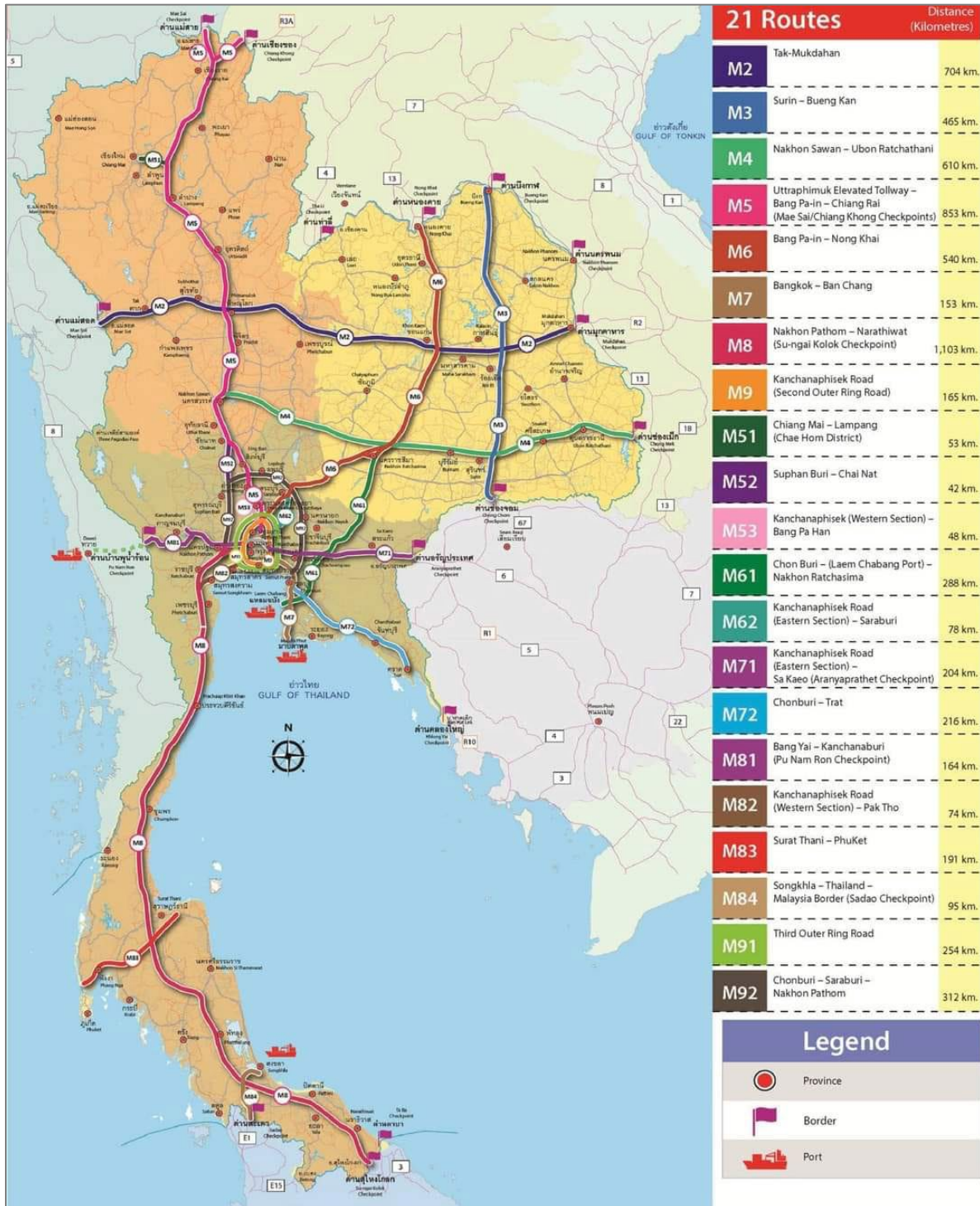
1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวง เริ่มแผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 จากสภาพเศรษฐกิจสังคม และยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการค้าชายแดนที่มีปริมาณสูงขึ้น รวมถึงการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community; AEC) ส่งผลให้มีความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ เพิ่มขึ้นด้วย กรมทางหลวง ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 6,621 แผนแม่บท มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor; EEC) และการพัฒนาเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน โดยแผนแม่บทดังกล่าวครอบคลุมแผนบูรณาการพัฒนาคอร์ข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorways-Rails) หรือ MR-Map ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม (แสดงดังรูปที่ 1-1) เพื่อลดผลกระทบที่มีต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยการพัฒนาให้มีทั้งมอเตอร์เวย์และระบบราง อยู่บนพื้นที่เดียวกัน สามารถลดการเวนคืนที่ดินและแบ่งแยกชุมชน พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อ คอร์ข่ายทั้งมอเตอร์เวย์และทางรถไฟภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจน เพิ่มความสะดวก ความคล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ตลอดจนแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจร ในพื้นที่เมืองและชุมชน

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของคอร์ข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) เส้นทาง MR1 สาย เชียงราย-นราธิวาส เป็นแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่มีความสำคัญ ในการรองรับการคมนาคมและการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคกลางและ ภาคใต้ รวมถึงสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาและมาเลเซีย (แสดงดังรูปที่ 1-2)

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

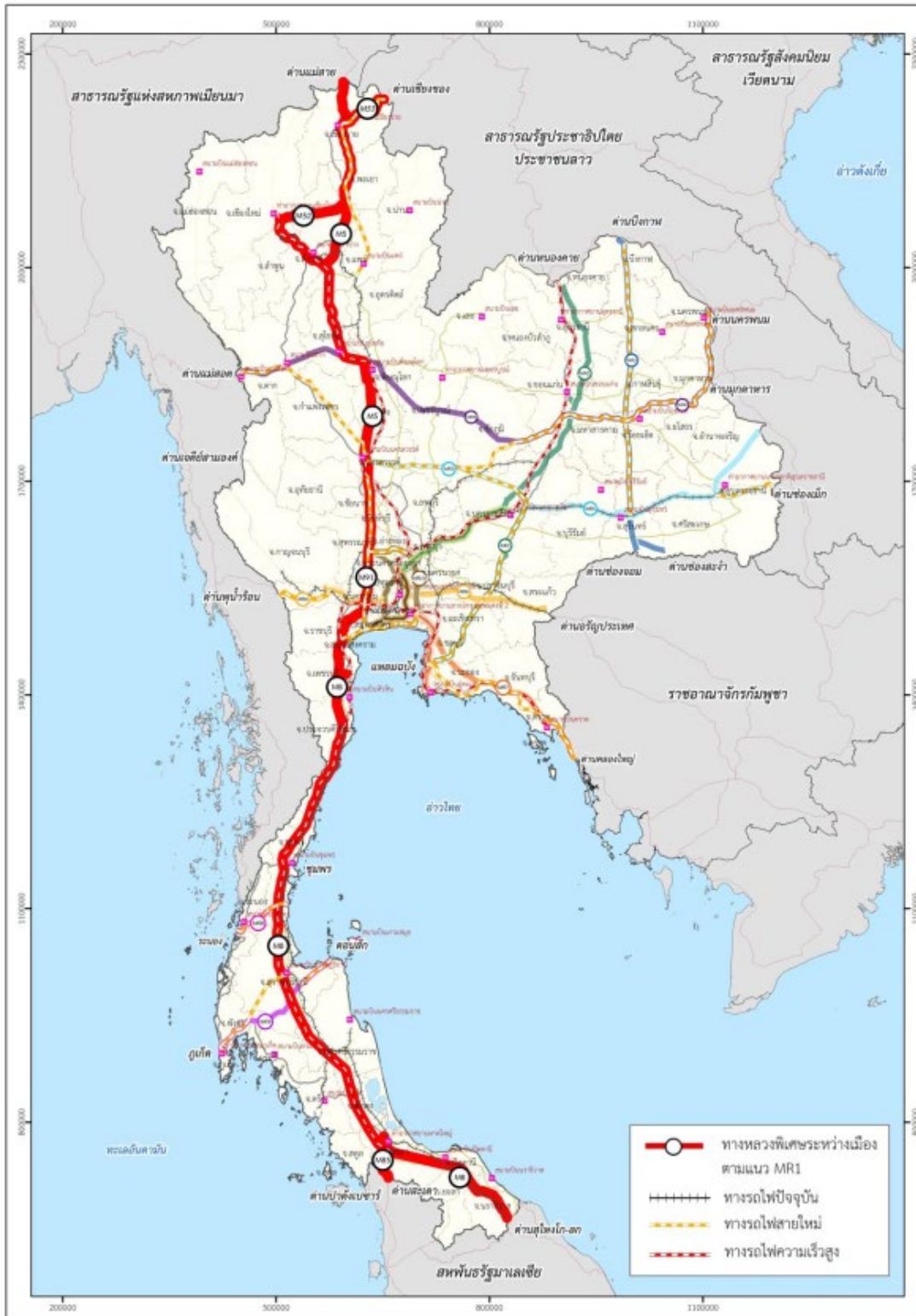
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 1-1 แผนที่แสดงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ในแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 1-2 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

กรมทางหลวง เล็งเห็นความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร ในปี พ.ศ. 2552 จึงศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร ผลที่ได้จากการศึกษาดังกล่าว ได้แก่ แนวเส้นทางที่เหมาะสม ระยะทางประมาณ 291.230 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-3)

เพื่อสนับสนุนนโยบายและเป็นการเตรียมความพร้อมของโครงการและให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน กรมทางหลวงจึงพิจารณาศึกษาส่วนต่อขยายของโครงข่ายโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม-ปากท่อ-ชะอำ หรือ (M8) ในรูปแบบของการศึกษาทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ปราณบุรี กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สำรวจและออกแบบรายละเอียด ดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการมีความครบถ้วนสมบูรณ์ เหมาะสม สอดคล้องกับวิถีชีวิตและข้อห่วงกังวลของประชาชนมากที่สุด

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 1-3 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

2. ระยะเวลาดำเนินงานของโครงการ

การดำเนินงานโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน (4 เมษายน 2569-27 มิถุนายน 2570)

3. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้อง และครบถ้วนสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) เพื่อศึกษารวบรวม สำรวจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบัน ปริมาณการจราจร องค์กรประกอบทางสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ประชาชนได้รับทราบ และเข้าใจได้ในวงกว้าง รวมถึงจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- 1) เพิ่มศักยภาพและความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสู่ภาคใต้ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 2) ยกระดับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ เชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศในพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจภาคใต้
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางทางถนนให้กับผู้ใช้ทาง และแบ่งเบาการจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4

5. วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- 1) เพื่อเผยแพร่รายละเอียดโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตและแนวทางการศึกษา ระยะเวลาและแผนการดำเนินงานโครงการ และรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ปรึกษาหารือ รับฟังข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์จากกลุ่มเป้าหมาย
- 3) เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง ขอความร่วมมือจากหน่วยงาน และ/หรือบุคคลฝ่ายต่าง ๆ ในการให้คณะผู้ศึกษาเข้าพื้นที่ดำเนินงานสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนการศึกษา
- 4) เพื่อรวบรวมความคิดเห็นที่ได้รับจากกลุ่มเป้าหมาย มาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความครบถ้วนรอบด้าน

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

6. พื้นที่ศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยการศึกษาทบทวนครั้งนี้ได้พิจารณานำแนวเส้นทางแนวเส้นทางตามงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี มาร่วมในการศึกษาทบทวนแนวเส้นทางด้วย ครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ อำเภอยาย่าง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยพื้นที่ศึกษาของทั้ง 2 แนวเส้นทางเลือก ดังแสดงในรูปที่ 6-1 และตารางที่ 6-1

แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร (ปี พ.ศ. 2557) มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.119+746 ในพื้นที่ ต.ท่าคอย อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี และจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.179+746 ในพื้นที่ ต.หนองตาแต่ม อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ประมาณ 60 กิโลเมตร

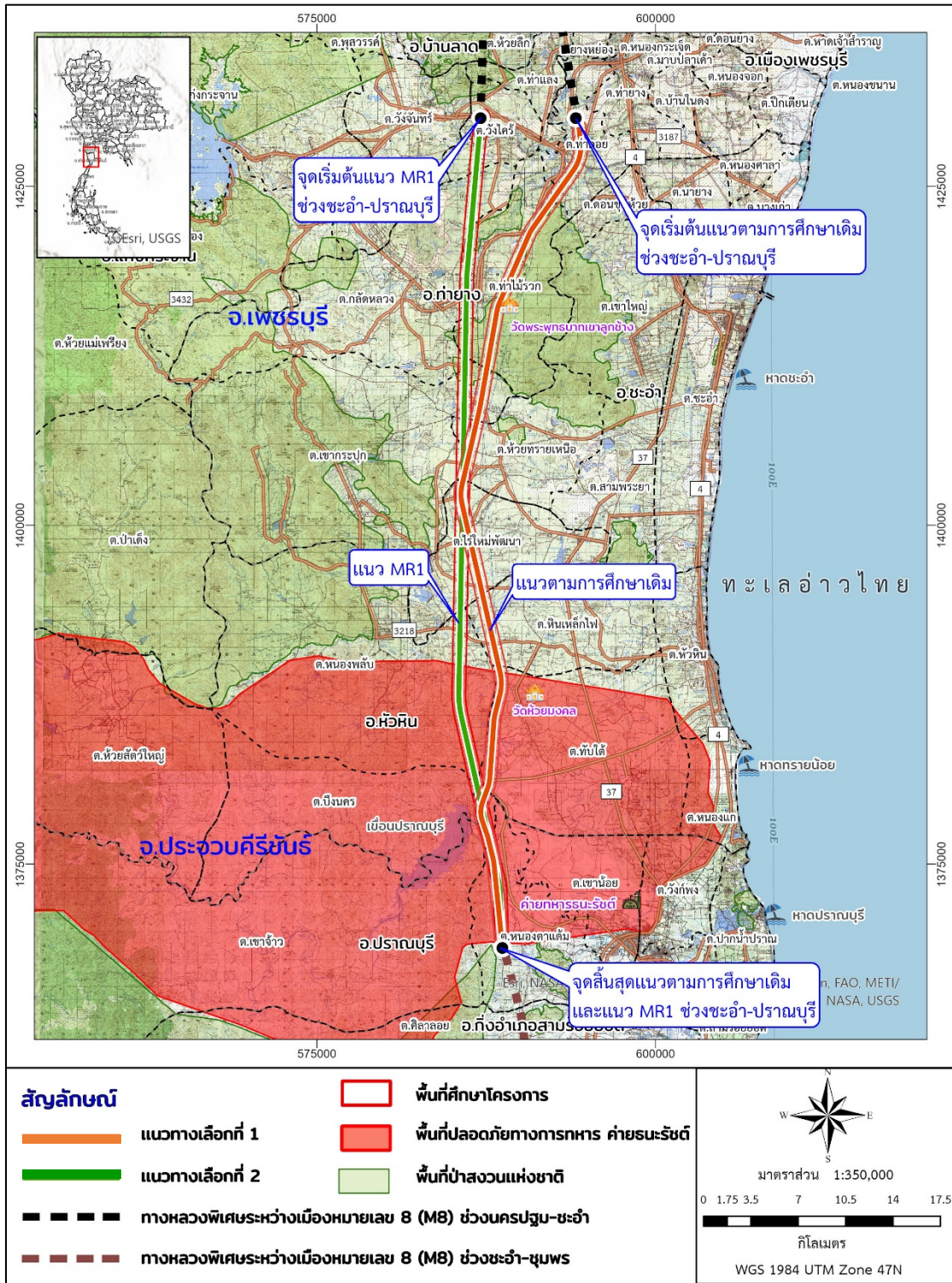
แนวเส้นทางตามงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส (ปี พ.ศ. 2566) มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.119+565 ในพื้นที่ ตำบลวังไคร้ อำเภอยาย่าง จังหวัดเพชรบุรี และจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.180+565 ในพื้นที่ ตำบลหนองตาแต่ม อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ประมาณ 61 กิโลเมตร

ตารางที่ 6-1 ความครอบคลุมของพื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
เพชรบุรี	ท่ายาง	วังไคร้, ท่าคอย, กัดหลวง, ท่าไม้รวก, เขาระบุก
	ชะอำ	ห้วยทรายเหนือ, ไร่ใหม่พัฒนา
ประจวบคีรีขันธ์	หัวหิน	หนองพลับ, หินเหล็กไฟ, ทับใต้, บึงนคร
	ปราณบุรี	เขาจ้าว, หนองตาแต่ม
2 จังหวัด	4 อำเภอ	13 ตำบล

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 6-1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ

7. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย งานสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานวิศวกรรมจราจร งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ดังแสดงในรูปที่ 7-1) โดยสรุปขอบข่ายของงาน ดังนี้

- **งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม** ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ และสังคม ของพื้นที่ ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ รวมถึงศึกษา และวิเคราะห์แนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจสังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่มีผลต่อการจราจรในอนาคต
- **การศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนา** พิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง รูปแบบการ ก่อสร้างทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้างที่เหมาะสม ให้มีความสอดคล้องกับผลการ วิเคราะห์สภาพการจราจร และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้าน วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- **การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์** ศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ทางด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบ ไปด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า
- **งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ** สำรวจและเก็บข้อมูลทางด้านการจราจร พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านการจราจรบนทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางแยก และโครงข่าย ทางด้านการคมนาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต
- **งานสำรวจแนวทางและระดับ** สำรวจรายละเอียดทางภูมิประเทศ แนวทาง แนวระดับ สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- **งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ** สำรวจและตรวจสอบดินและวัสดุ สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทาง และเป็นข้อมูลสำหรับการก่อสร้างของโครงการฯ
- **งานออกแบบระบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง** ออกแบบรายละเอียดและจัดทำข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับงานระบบทุกระบบให้ได้มาตรฐานสากลที่ทันสมัยและเหมาะสม เช่น งานระบบการเก็บ ค่าผ่านทาง งานระบบด่านชั่งน้ำหนัก งานระบบศูนย์บริการ งานระบบควบคุมการจราจร และระบบ ควบคุมอื่น ๆ
- **งานออกแบบรายละเอียดงานทาง** ดำเนินการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงในด้านต่างๆ เช่น การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัด ทางขนาน ทางลอด ทางข้าม การเชื่อมต่อกับถนนท้องถิ่น จุดกลับรถ สถานีรถโดยสาร เป็นต้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- **งานออกแบบรายละเอียดทางแยก** ดำเนินการออกแบบชั้นรายละเอียดของทางแยกต่างระดับที่สำคัญ โดยคำนึงถึงโครงการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ที่อยู่บนสายทาง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้ง เปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางเลือกที่ทันสมัยและเหมาะสม โดยคำนึงถึงความ สบายงามทางด้านสถาปัตยกรรม พร้อมทั้งศึกษาเปรียบเทียบในด้านราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง รูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และผลวิเคราะห์ระดับการ ให้บริการ

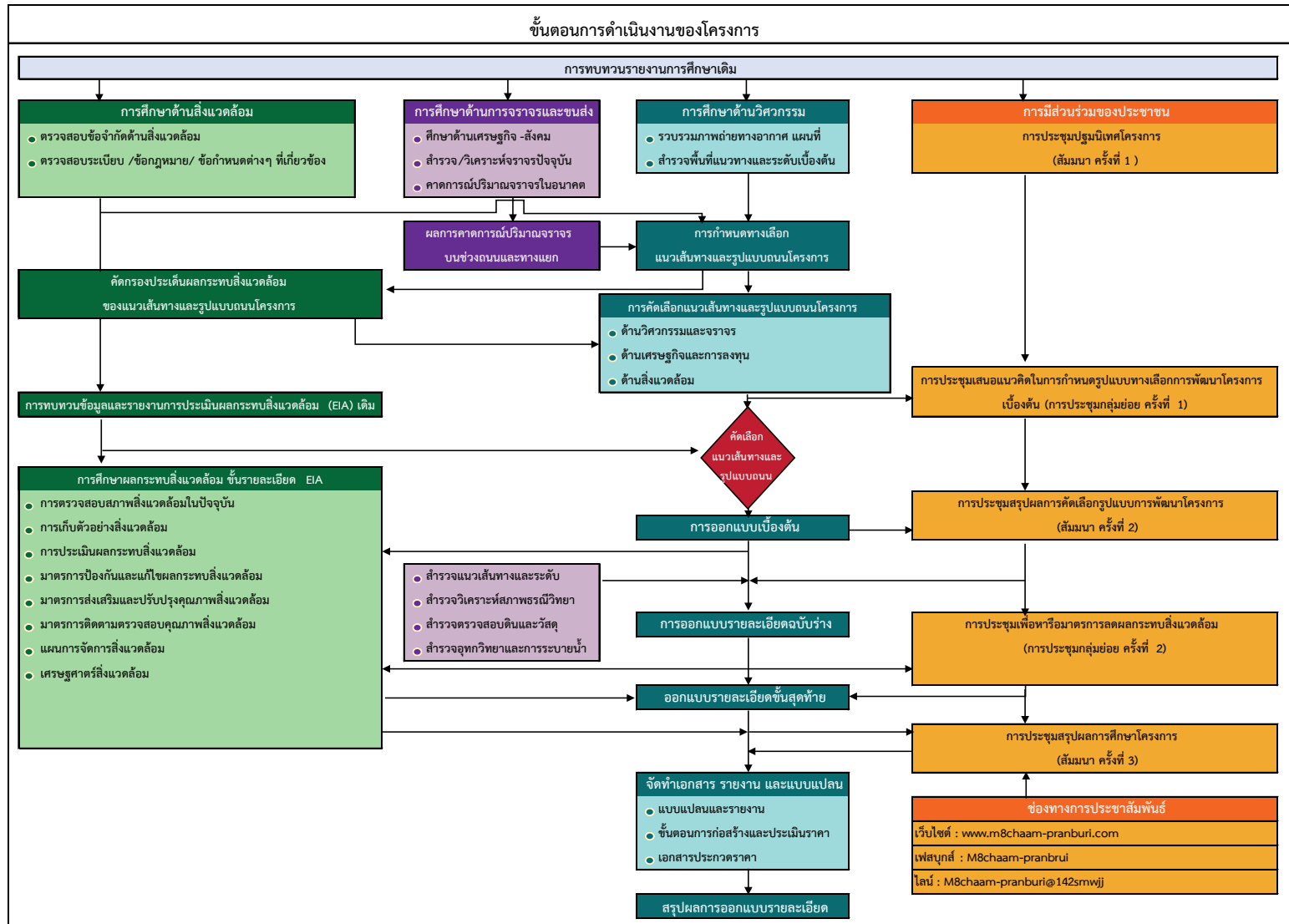
เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพ และการหลุดตัวของคันทาง คัดเลือกและออกแบบโครงสร้างชั้นทาง ออกแบบฐานราก และระบบป้องกันเสถียรภาพและการหลุดตัวของคันทาง ให้เหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม และเศรษฐศาสตร์
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ ออกแบบโครงสร้างสะพาน และอาคารระบายน้ำ ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง เช่น โครงสร้างสะพาน ศาลาที่พักผู้โดยสาร กำแพงกันดิน และโครงสร้างประกอบทางหลวงอื่น ๆ ให้เป็นรูปแบบที่ทันสมัยเหมาะสมกับโครงการ
- งานระบบระบายน้ำ ดำเนินการจัดทำแผนที่ระบบการระบายน้ำ ตลอดทั้งโครงข่ายทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง
- งานระบบไฟฟ้า ออกแบบแนะนำระบบวงจรไฟฟ้า และติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายในและภายนอกอาคาร ไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณที่จอดรถ ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้า และวิศวกรรมงานทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง และการป้องกันโจรกรรม
- งานสถาปัตยกรรม ออกแบบงานสถาปัตยกรรมของอาคารต่าง ๆ ในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน ทางลอด อาคารระบายน้ำ ภูมิสถาปัตยกรรมทาง หรือส่วนประกอบอื่น ๆ ให้มีความสวยงามทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์ และการใช้ประโยชน์ของพื้นที่
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค ทบทวนข้อมูลงานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค ติดต่อประสานงาน ตรวจสอบ หาข้อมูลสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเสนอแนะรูปแบบ ตำแหน่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ภายในเขตทาง โดยกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทางและระบบการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ภายในเขตทาง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ รวมถึงจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- งานการมีส่วนร่วมของประชาชน เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบตลอดการดำเนินงานของโครงการ
- งานทางด้านเทคนิค วิธีการก่อสร้างและแผนการก่อสร้าง จัดทำขั้นตอนการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา ทบทวนข้อมูลงานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา และจัดเตรียมรายละเอียดการประเมินราคาที่เป็นปัจจุบัน
- งานวิเคราะห์แผนการดำเนินงานโครงการ จัดทำแผนการดำเนินงานโครงการเป็นระยะ ๆ โดยพิจารณาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำรวจทรัพย์สินและข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง สำหรับการเวนคืนที่ดิน ในขั้นเริ่มต้นที่ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกา และดำเนินการจัดทำแผนที่เขตทางหลวง บริเวณที่ต้องดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 7-1 ขอบเขตการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ

8. งานทบทวนผลการศึกษาเดิม

1) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร ของกรมทางหลวง ได้ดำเนินการโดย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด แล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2552 แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้น ต่อจากจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย นครปฐม-ชะอำ ที่ บ้านกระจับ อำเภอท่าสาย จังหวัดเพชรบุรี จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร-ระนอง ห่างจากแยกปฐมพรประมาณ 4 กิโลเมตร ระยะทางรวม 291.230 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ 6 แห่ง

2) งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวน Final Report รายงานการศึกษาความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ของกรมทางหลวงได้ดำเนินการ โดย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566

สำหรับเส้นทางช่วง ชะอำ-ชุมพร โครงการฯ ได้มีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เริ่มจากจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3410 (ท่าสาย-บ้านยางชุม) อำเภอท่าสาย จังหวัดเพชรบุรี มีจุดสิ้นสุดที่ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ระยะทางรวม 336.56 กิโลเมตร แบ่งการศึกษา ออกเป็น 14 ช่วง (MR1-1 ถึง MR1-14) ซึ่งในช่วงที่เกี่ยวข้องกับแนวโครงการในการศึกษาครั้งนี้ คือ ช่วงชะอำ-ชุมพร (MR1-10) โดยการศึกษาเริ่มต้นที่ อำเภอท่าสาย-อำเภอปราณบุรี มีระยะทาง 70 กิโลเมตร

9. การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

ดำเนินการรวบรวมข้อมูล ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรวบรวมและ วิเคราะห์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม ด้านการจราจรและขนส่ง รวมทั้งโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและ ปัจจุบัน และแผนงานก่อสร้าง และบูรณะปรับปรุงทางหลวงในอนาคต เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ ความต้องการในการเดินทาง ประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งสำหรับปีปัจจุบันและปีอนาคต รวมถึงวิเคราะห์สภาพการจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรสำหรับอนาคตในบริเวณ พื้นที่โครงการ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะทำให้สามารถเข้าใจลักษณะโครงข่ายและสภาพการจราจรปัจจุบัน เพื่อสามารถคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตได้

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง ดำเนินการจัดทำแผนการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่โครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม. 119+000 ต่อจากทางแยกต่างระดับท่ายาง (ที่ได้ออกแบบไว้แล้วในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ) ในพื้นที่อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.179+000 และโครงข่ายที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต่อการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตและวิเคราะห์สภาพการจราจร โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้ (รูปที่ 9-1)

- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts)
- การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Traffic Movement Counts)
- การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey)
- การสำรวจการตัดสินใจเลือกเส้นทางการเดินทาง
- การสำรวจความเร็วและระยะเวลาในการเดินทาง (Speed and Travel Time Survey : SP)

หลังจากการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งจะดำเนินการจัดทำแบบจำลอง เพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการในอนาคตบนโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการฯ

1) สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการรวบรวม พบว่าถนนโดยรอบพื้นที่ประกอบไปด้วย ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4, 37, 3218 และ 3410 แสดงดังรูปที่ 9-2 ถึงรูปที่ 9-3 ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4** เป็นถนนสายหลักของประเทศ ทำหน้าที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคใต้ โดยช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี อำเภอชะอำ และเข้าสู่เขตอำเภอหัวหิน-ปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ลักษณะผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 4-6 ช่องจราจร เกาะกลางส่วนใหญ่เป็นแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) เส้นทางผ่านชุมชนเมือง แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ เช่น สวนยางพาราและสวนปาล์มน้ำมัน รวมถึงเขตพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม ทำให้ถนนสายนี้เป็นโครงข่ายหลักที่รองรับการเดินทาง การขนส่งสินค้า และกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างภาคกลางและภาคใต้
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37** เป็นถนนสายรองที่ทำหน้าที่เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองชะอำ-ปราณบุรี โดยรองรับการไหลเวียนของจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อลดความแออัดบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและเขตเมือง ลักษณะทางเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางส่วนใหญ่เป็นแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พื้นที่สองข้างทางเป็นชุมชนกระจายตัว พื้นที่การเกษตร และพื้นที่พัฒนาเมืองชายฝั่ง เส้นทางนี้มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงพื้นที่เพชรบุรี-ชะอำ-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญชายทะเล เช่น หัวหินและชะอำ

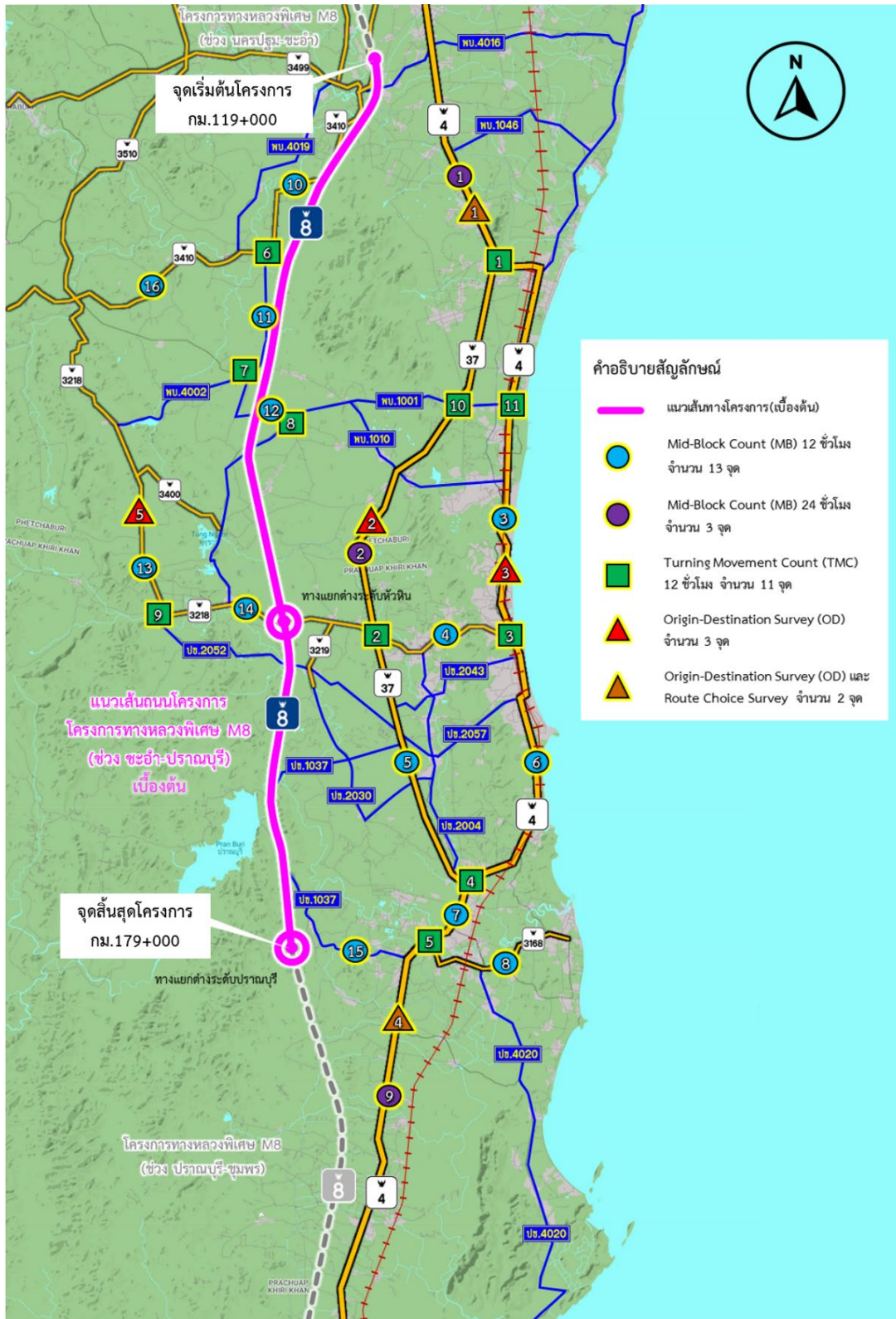
เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปทุมธานี ช่วง ชะอำ-ปทุมธานี

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3218** เป็นถนนสายรองที่เชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนชนบทในเขตเพชรบุรี-ชะอำ เข้ากับโครงข่ายทางหลวงระดับจังหวัดและระดับประเทศ โดยเชื่อมต่อกับเส้นทางหลัก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 37 และหมายเลข 4 ลักษณะเส้นทางเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร สภาพพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม นาข้าว สวนยาง และหมู่บ้านกระจายตัว เส้นทางนี้สนับสนุนการเดินทางภายในพื้นที่ รวมถึงการขนส่งผลผลิตการเกษตรไปยังอำเภอชะอำ อำเภอหัวหิน และพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3410** เป็นถนนสายรองที่มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่เกษตรกรรมในเขตจังหวัดเพชรบุรี ให้สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงสายหลักได้อย่างสะดวก โดยเส้นทางมีการเชื่อมต่อกับทางหลวงสายสำคัญ เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ของภาคตะวันตก ลักษณะทางเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร รองรับปริมาณจราจรในระดับท้องถิ่นเป็นหลัก

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

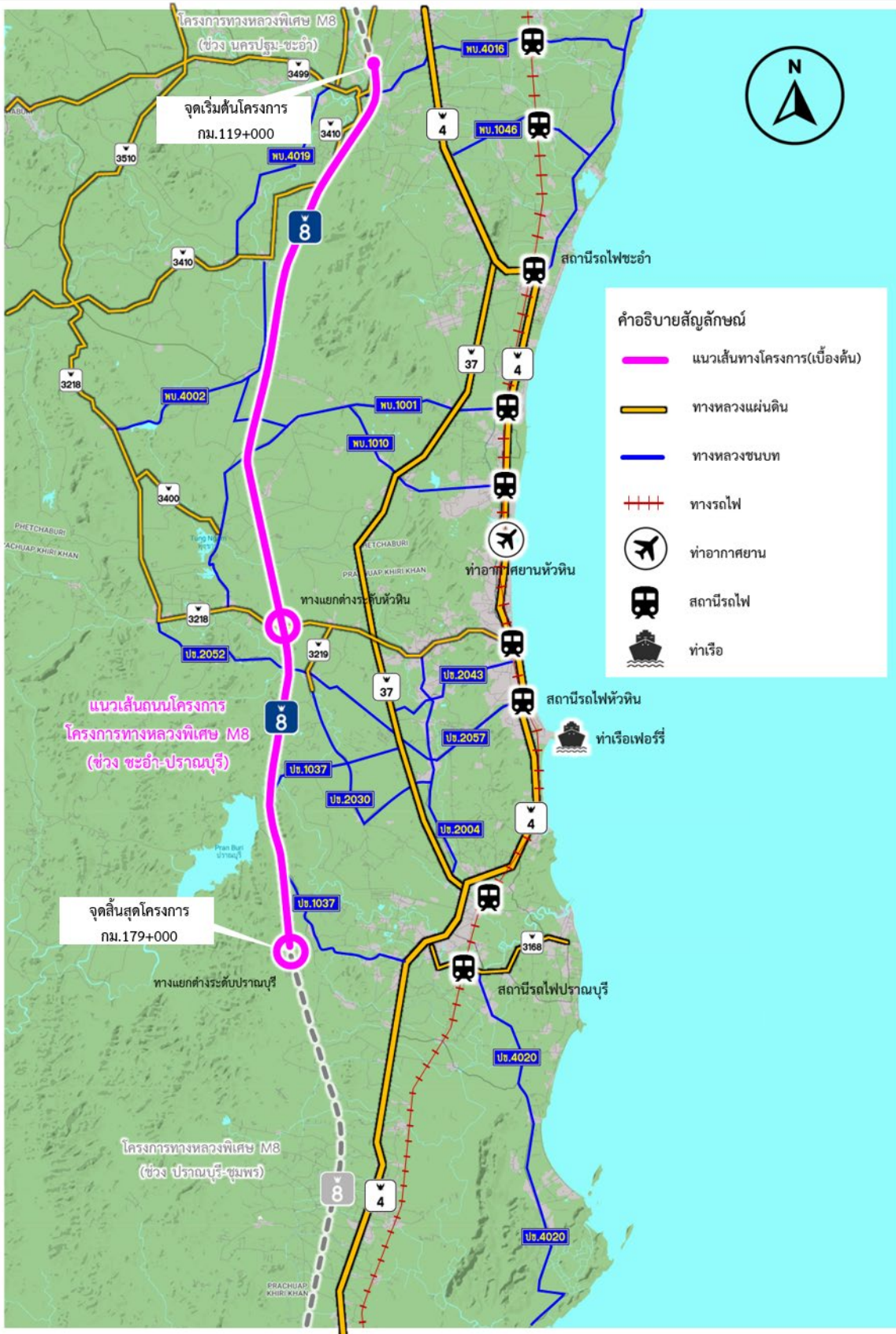
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 9-1 แสดงจุดสำรวจด้านจราจรและขนส่งเบื้องต้น

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 9-2 แผนที่โครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปทุมบุรี ช่วง ชะอำ-ปทุมบุรี



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 37



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 37



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3218



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3218



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3410



ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3410

รูปที่ 9-3 ภาพถ่ายโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

10. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย รูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง จะออกแบบระบบตามที่กรมทางหลวงใช้ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ตำแหน่งด่านเก็บเงินและอาคารประกอบต่าง ๆ ตำแหน่งศูนย์บริการทางหลวง ตำแหน่งจุดพักรถ รูปตัดทางหลวงพิเศษช่วงต่าง ๆ เป็นต้น ที่ปรึกษาจะกำหนดรูปแบบและตำแหน่งเบื้องต้น และออกแบบปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรคาดการณ์ใหม่และการศึกษาระบบด่านเก็บเงินค่าผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแบบใหม่ที่ทันสมัยขึ้น

แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 10-1)

- จุดเริ่มต้นโครงการ กม.119+000 บริเวณอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี
- จุดพักรถ (Rest Stop) ตั้งอยู่บริเวณ กม.130+000
- ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ (Motorway Service Center) ตั้งอยู่บริเวณ กม. 152+000
- ทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ บริเวณทางแยกต่างระดับหัวหิน บริเวณ กม. 159+000
- จุดพักรถ (Rest Stop) ตั้งอยู่บริเวณ กม. 163+000
- ทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ บริเวณทางแยกต่างระดับปราณบุรี บริเวณ กม. 179+000
- จุดสิ้นสุดโครงการ กม.179+000 บริเวณอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

10.1 การออกแบบรูปตัดทาง (Cross-Section)

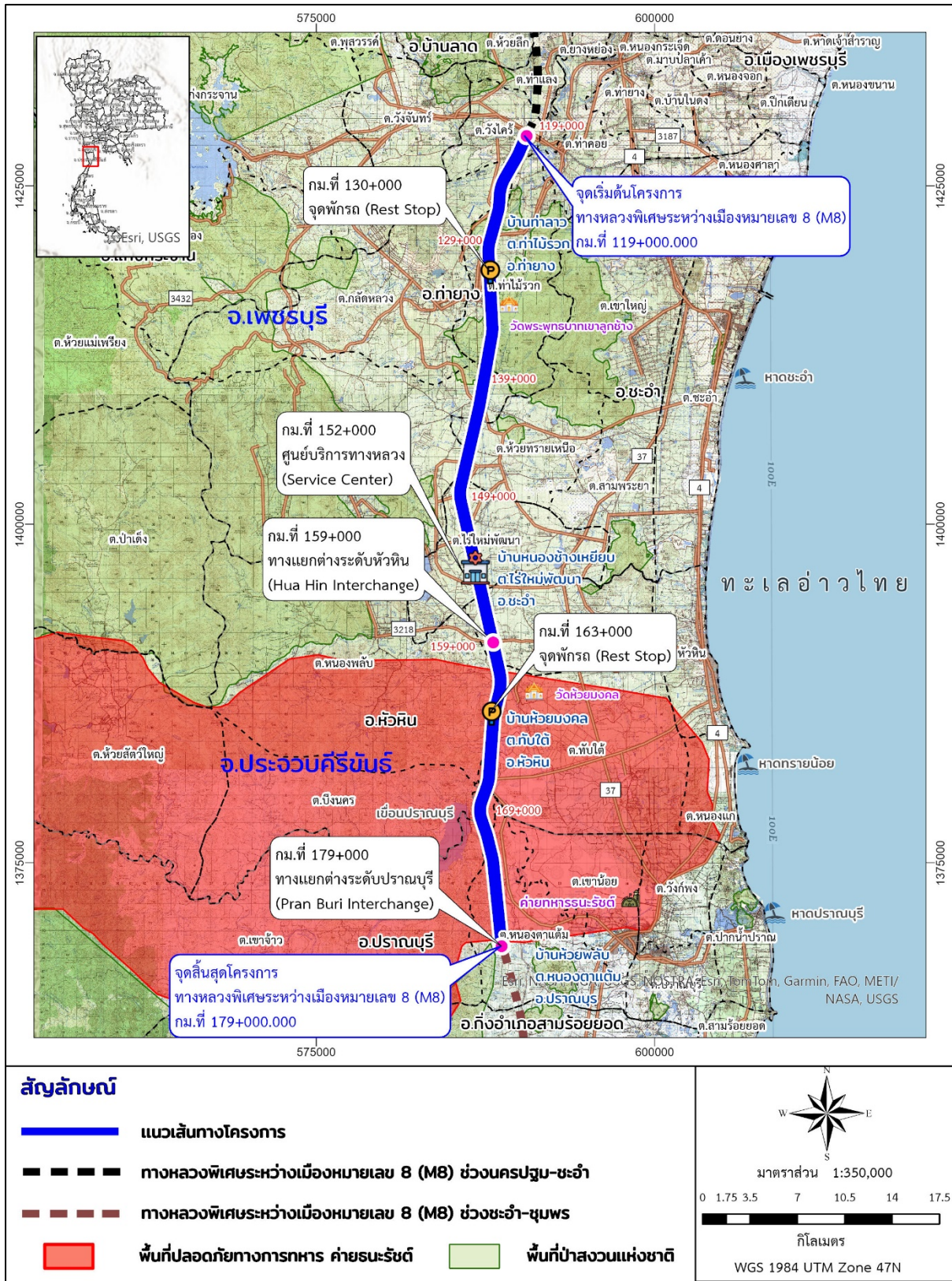
ที่ปรึกษาจะกำหนดรูปตัดทางตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต 30 ปี โดยรูปแบบทั่วไปจะออกแบบตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง โดยกำหนดความกว้างเขตทางเท่าที่จำเป็น (ประมาณ 100 เมตร) ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ภูเขาที่มีความจำเป็นต้องตัดเขาก่อสร้างลาดหลังทาง อาจจำเป็นต้องใช้เขตทางกว้างขึ้น

รูปตัดทางขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 100 เมตร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.00 เมตร ในกรณีมีทางบริการ ทางบริการ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรเป็นแบบสวนทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร แสดงในรูปที่ 10-2

รูปตัดสะพานยกระดับ เขตทางกว้าง 80 เมตร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.00 เมตร ในกรณีมีทางบริการ ทางบริการ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรเป็นแบบสวนทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร แสดงในรูปที่ 10-3

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

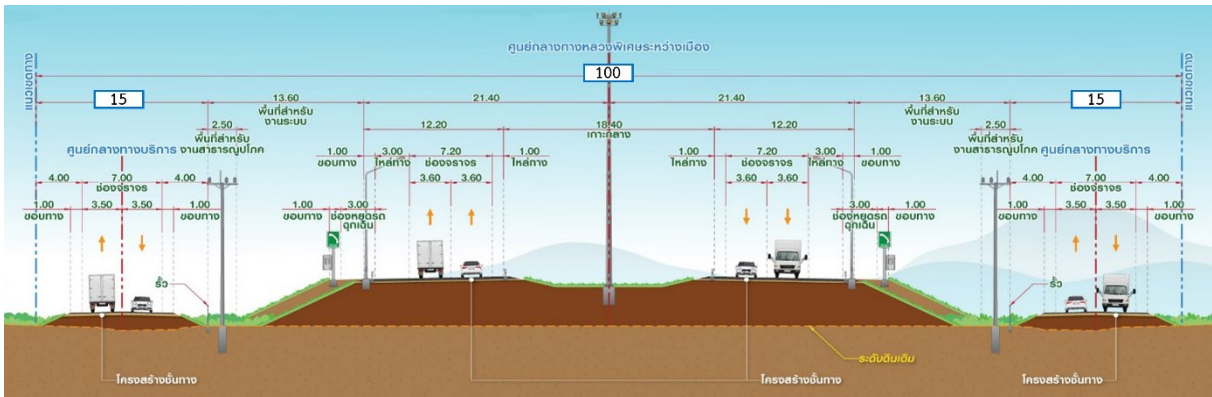
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



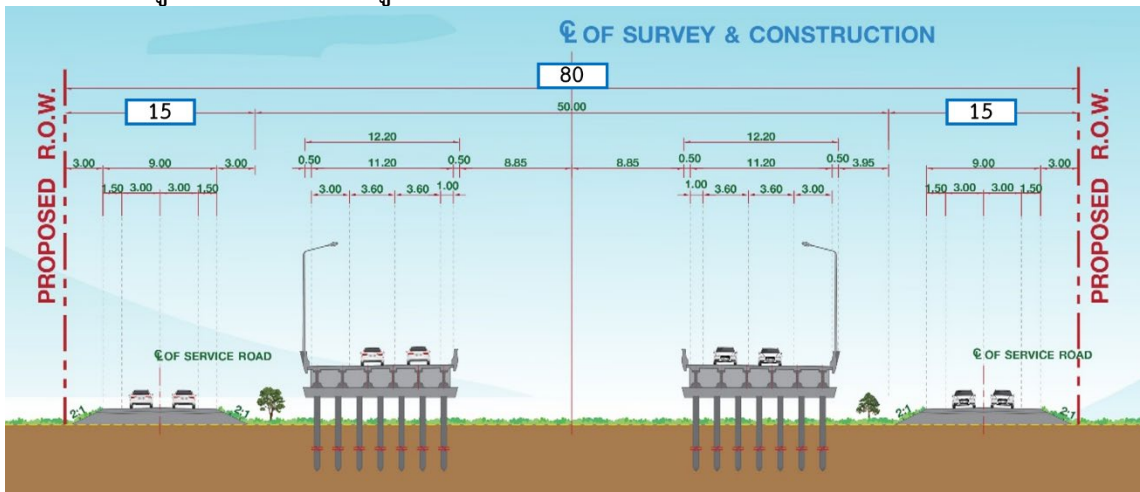
รูปที่ 10-1 แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปรางมบุรี ช่วง ชะอำ-ปรางมบุรี



รูปที่ 10-2 ตัวอย่างรูปตัดทางทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ



รูปที่ 10-3 ตัวอย่างรูปตัดสะพานยกระดับ

10.2 งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับแนวเส้นทางโครงการในช่วงนี้ ที่ปรึกษาจะพิจารณาแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

การศึกษาแนวทางเลือกของโครงการจะมีการพิจารณาแนวเส้นทางจากการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร และงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

โดยมีรายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้น ดังนี้ (รูปที่ 10-4)

- **แนวเส้นทางเลือกที่ 1** แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร (สีส้ม) มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.119+746 ในพื้นที่ ต.ท่าคอย อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี แนวเส้นทางตัดผ่านถนนเลียบบคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 3 สาย สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ราบ จากนั้นแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เลียบบแม่น้ำเพชรบุรีและถนนทางหลวงหมายเลข 3410 และตรงต่อไปเข้าเขต ต.ท่าไม้รวก อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปรางบุรี ช่วง ชะอำ-ปรางบุรี

เลียบถนนทางหลวงหมายเลข 4002 ประมาณ 8 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาทางทิศใต้เข้าสู่เขต อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ผ่านพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ ต.ไร่ใหม่พัฒนา ต.หินเหล็กไฟ ผ่านอ่างเก็บน้ำห้วยมงคล ในพื้นที่ ต.ทับใต้ ผ่านอ่างเก็บน้ำปรางบุรี ในพื้นที่ ต.เขาจ้าว ตัดผ่านทางหลวงชนบทหลายสาย สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกมะพร้าว กล้าย อ้อย ข้าวโพด ปาล์ม สับปะรด เป็นต้น จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านแม่น้ำปรางบุรี ผ่านด้านหลังสนามกอล์ฟมาเจสติก ผ่านถนนเลียบคลองชลประทานซึ่งมาจากเขื่อนปรางบุรี ที่อยู่ด้านขวา มีค่ายทหารธนรัชต์อยู่ด้านซ้าย สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ราบเนินเขาสลับกับพื้นที่ราบ จุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.179+746 ในพื้นที่ ต.หนองตาแต้ม อ.ปรางบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางรวมประมาณ 60 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none">- แนวเส้นทางสั้นกว่า- สภาพดินแข็งใกล้แนวภูเขา มีความมั่นคงสูง ช่วยประหยัดงบประมาณงานฐานราก และโครงสร้างสะพาน	<ul style="list-style-type: none">- แนวเส้นทางช่วง ต.ท่าไม้รวก ประชิดเขาหินลาด ทำให้แนวเส้นทางวางตัวขวางทางน้ำธรรมชาติชิดแนวเขา เสี่ยงต่อการเกิดน้ำป่าไหลหลาก ซึ่งจะต้องออกแบบระบบระบายน้ำข้ามทางหลวงให้ถี่และครอบคลุมมากกว่าปกติหรืออาจจะต้องพิจารณาเป็นสะพานยกเพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ- ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่ขยายตัวสูงทำให้เกิดแรงต้านทางสังคมรุนแรงและเสี่ยงต่อการฟ้องร้องระงับโครงการ- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงมากและควบคุมการอบบประมาณได้ยาก

- **แนวเส้นทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางตามงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย – นราธิวาส (สีเขียว)**

มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.119+565 ในพื้นที่ ต.วังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี แนวเส้นทางตัดผ่านถนนเลียบคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 1 สาย สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ราบ จากนั้นแนวเส้นทางอ้อมเขื่อนเพชรบุรี ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เลียบแม่น้ำเพชรบุรีเข้าสู่ ต.ท่าไม้รวก ผ่านวัดหนองโรง ต.เขากระปุก อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกมะพร้าว ข้าวโพด ปาล์ม เป็นต้น จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาทางทิศใต้เข้าสู่เขต อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ผ่านพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ ต.ไร่ใหม่พัฒนา ต.หินเหล็กไฟ ผ่านอ่างเก็บน้ำห้วยมงคล ในพื้นที่ ต.ทับใต้ ผ่านอ่างเก็บน้ำปรางบุรี ในพื้นที่

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

ต.เขาจ้าว สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกมะพร้าว กล้วย อ้อย ข้าวโพด ปาล์ม สับปะรด เป็นต้น จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านแม่น้ำปราณบุรี ผ่านด้านหลังสนามกอล์ฟมาเจสติก ผ่านถนนเลียบบคลองชลประทานซึ่งมาจากเขื่อนปราณบุรีที่อยู่ด้านขวา มีค่ายทหารธนรัชต์ อยู่ด้านซ้าย สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ราบเนินเขาสลับกับพื้นราบ จุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.180+565 ในพื้นที่ต.หนองตาแต้ม อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ประมาณ 61 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

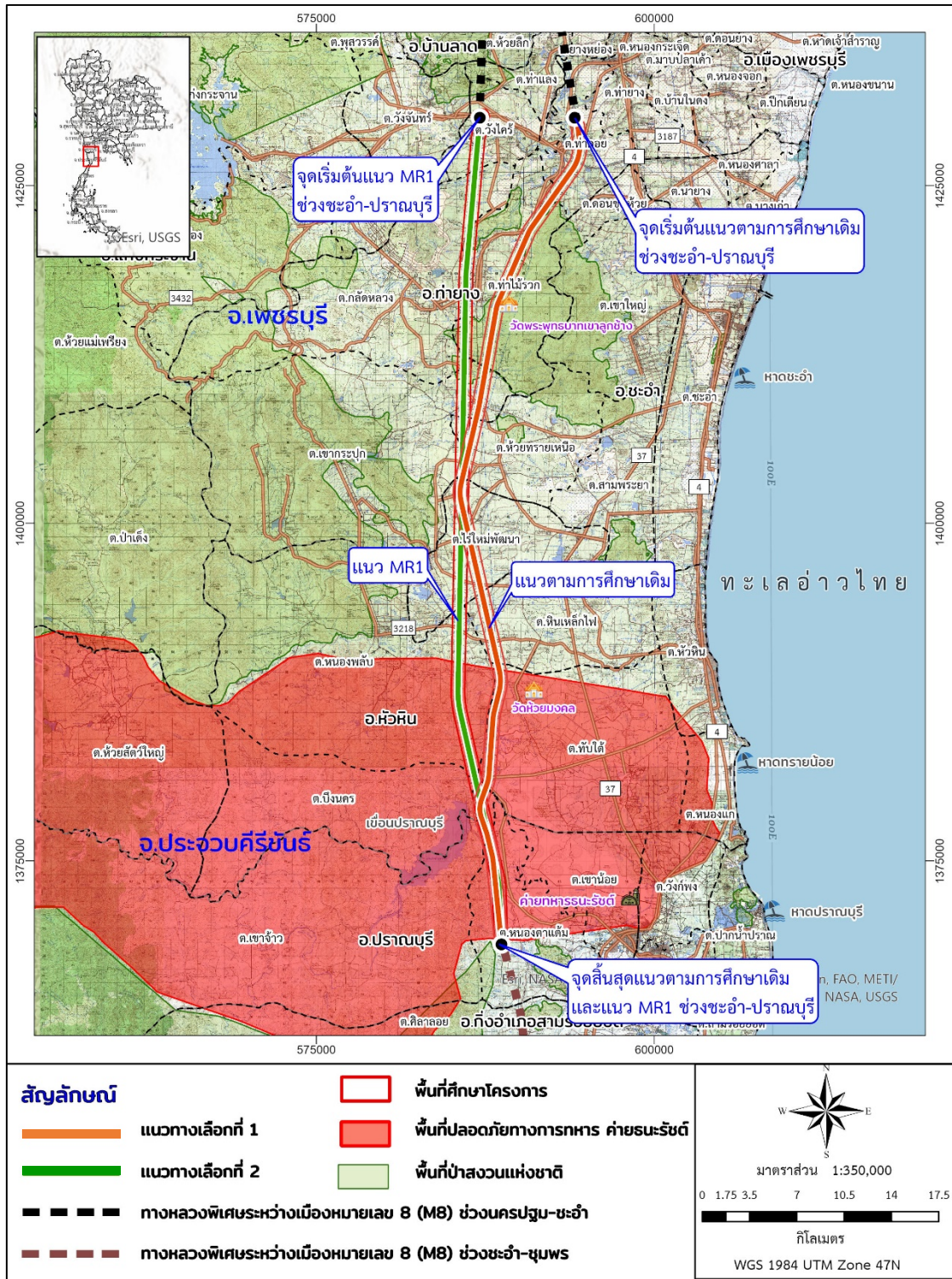
ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none">- เป็นทางเลี่ยงเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชน และบ้านเรือนประชาชน และสามารถแก้ปัญหา ความขัดแย้งเดิมในพื้นที่ได้- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็น พื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินนอกเขตเมือง	<ul style="list-style-type: none">- แนวเส้นทางมีระยะห่างจากโครงข่ายหลัก ต้องออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีความยาวมาก เพื่อเชื่อมต่อโครงข่าย- ระยะทางยาวกว่า

10.3 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นทางหลวงที่กำหนดให้มีการจราจรผ่านตลอดในทุกทิศทาง ไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจรในทุกจุดตัด ดังนั้น ทางแยกทุกแห่งจึงเป็นทางแยกต่างระดับ ในโครงการนี้ ตามรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร มีทางแยกต่างระดับที่มีทางเข้า-ออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในโครงการนี้ 2 แห่ง คือ ทางแยกต่างระดับหัวหิน และทางแยกต่างระดับประจวบคีรีขันธ์ ที่ปรึกษาจะทำการ ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมฯ มาประกอบกับผลการศึกษาด้านการจราจรในปัจจุบัน เพื่อนำมากำหนด รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับทั้งสองแห่ง อย่างน้อย 3 รูปแบบและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมต่อไป โดยเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบจะพิจารณาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและจราจร ความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจ และความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาประกอบการคัดเลือก

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

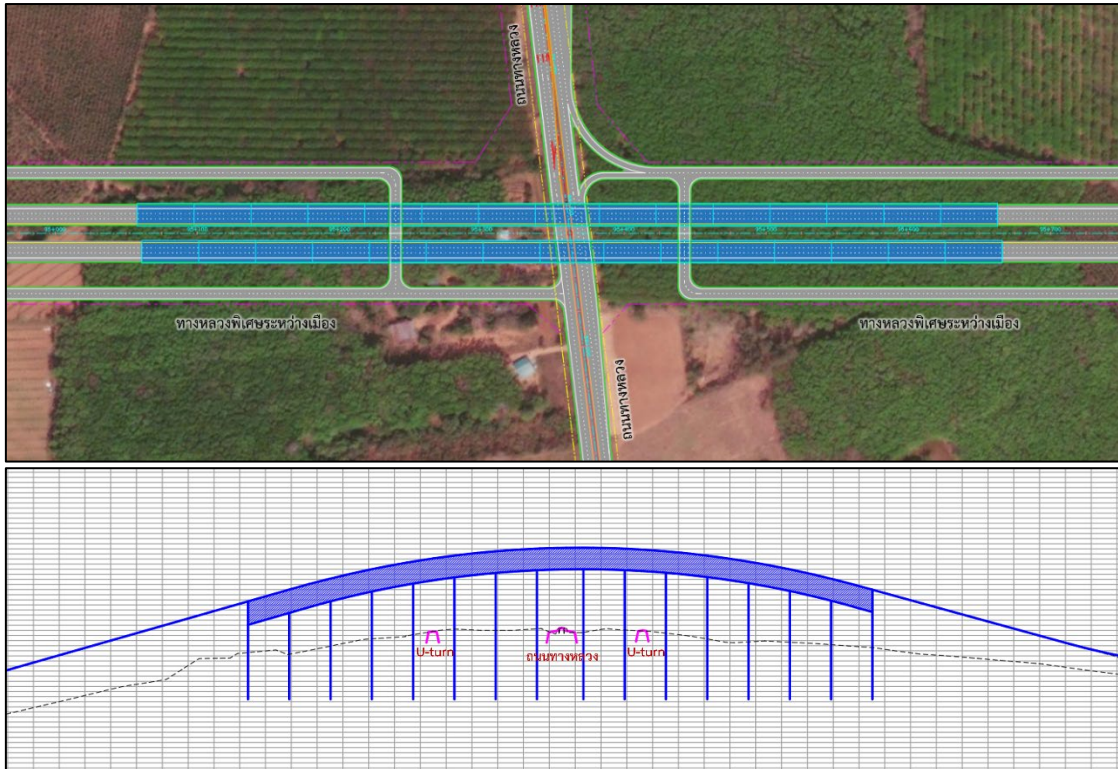
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 10-4 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

11. การออกแบบสำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ

สำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ ได้แก่ ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น ถนนชลประทาน เป็นต้น จะพิจารณาออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Single Unit Intersection โดยจะมีทั้งก่อสร้างสะพาน หรือทางลอดในแนวทางหลวงพิเศษฯ หรือ ก่อสร้างสะพาน/ทางลอดในแนวถนนที่ตัดผ่าน แล้วแต่กรณี โดยจะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบตามลักษณะภูมิประเทศที่ทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่าน ดังตัวอย่างในรูปที่ 11-1 และรูปที่ 11-2



รูปที่ 11-1 ตัวอย่างรูปแบบการก่อสร้างของจุดตัดทางหลวงท้องถิ่น



รูปที่ 11-2 รูปแบบเบื้องต้นของทางเชื่อมชุมชนโดยท่อลอดเหลี่ยม

12. กลุ่มอาคารบริเวณที่พักริมทาง (Rest Area)

สำหรับตำแหน่งของที่พักริมทางของโครงการ ได้กำหนดศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง และจุดพักรถ (Rest Stop) ไว้ 2 แห่ง ดังนี้

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น พื้นที่จอดรถ ห้องน้ำ/ห้องส้วม พื้นที่นั่งพักผ่อน พื้นที่จำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่ม โทรศัพท์สาธารณะ/โทรศัพท์ฉุกเฉิน บริการข้อมูลการจราจร/เส้นทางการเดินทาง สถานีบริการเชื้อเพลิง/ชาร์จรถไฟฟ้า ศูนย์พยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน/ระงับอุบัติเหตุ แสดงดังรูปที่ 12-1

จุดพักรถ (Rest Stop) ประกอบด้วย พื้นที่จอดรถ ห้องน้ำ/ห้องส้วม พื้นที่นั่งพักผ่อน พื้นที่จำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่ม โทรศัพท์สาธารณะ/โทรศัพท์ฉุกเฉิน บริการข้อมูลการจราจร/เส้นทางการเดินทาง แสดงดังรูปที่ 12-2

13. แผนการดำเนินงานของโครงการเบื้องต้น

แผนการดำเนินงานของโครงการเบื้องต้น มีดังนี้

- สำรวจออกแบบและจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2569-2570
- เสนอขออนุมัติ EIA ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2571-2573
- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปี 2574-2575
- ก่อสร้าง ปี 2576-2579
- เปิดใช้โครงการ ปี 2580

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี



รูปที่ 12-1 ภาพแสดงตัวอย่างแนวความคิดการออกแบบศูนย์บริการทางหลวง



รูปที่ 12-2 ภาพแสดงตัวอย่างแนวความคิดการออกแบบจุดพักรถ

14. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

1) การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี เข้าข่ายประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินงานที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 โดยเข้าข่าย **ประเภทโครงการลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะ เช่นเดียวกับทางพิเศษ ทุกขนาด** โดยให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นขออนุมัติหรือ ในชั้นขออนุญาตโครงการแล้วแต่กรณี

2) ขอบเขต ขั้นตอน และแนวทางในการดำเนินงานศึกษา

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับ “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)” และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569)” ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงาน สิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลัก ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานศึกษา ดังนี้ (รูปที่ 14-1)

ในชั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ที่ปรึกษาจะดำเนินการ ดังนี้

- การศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็นครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง
- การรวบรวม ตรวจสอบ ลักษณะและรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือกที่ได้ กำหนดไว้ให้ครอบคลุมตลอดทั้งพื้นที่ศึกษา โดยอาจแบ่งพื้นที่พิจารณาโครงการออกเป็นช่วง ๆ ตามหลักกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ หรือลักษณะนิเวศน์ที่ถนนโครงการ ตัดผ่าน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถใช้เป็นแนวทางประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น
- การเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวทางเลือกให้ครอบคลุม องค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

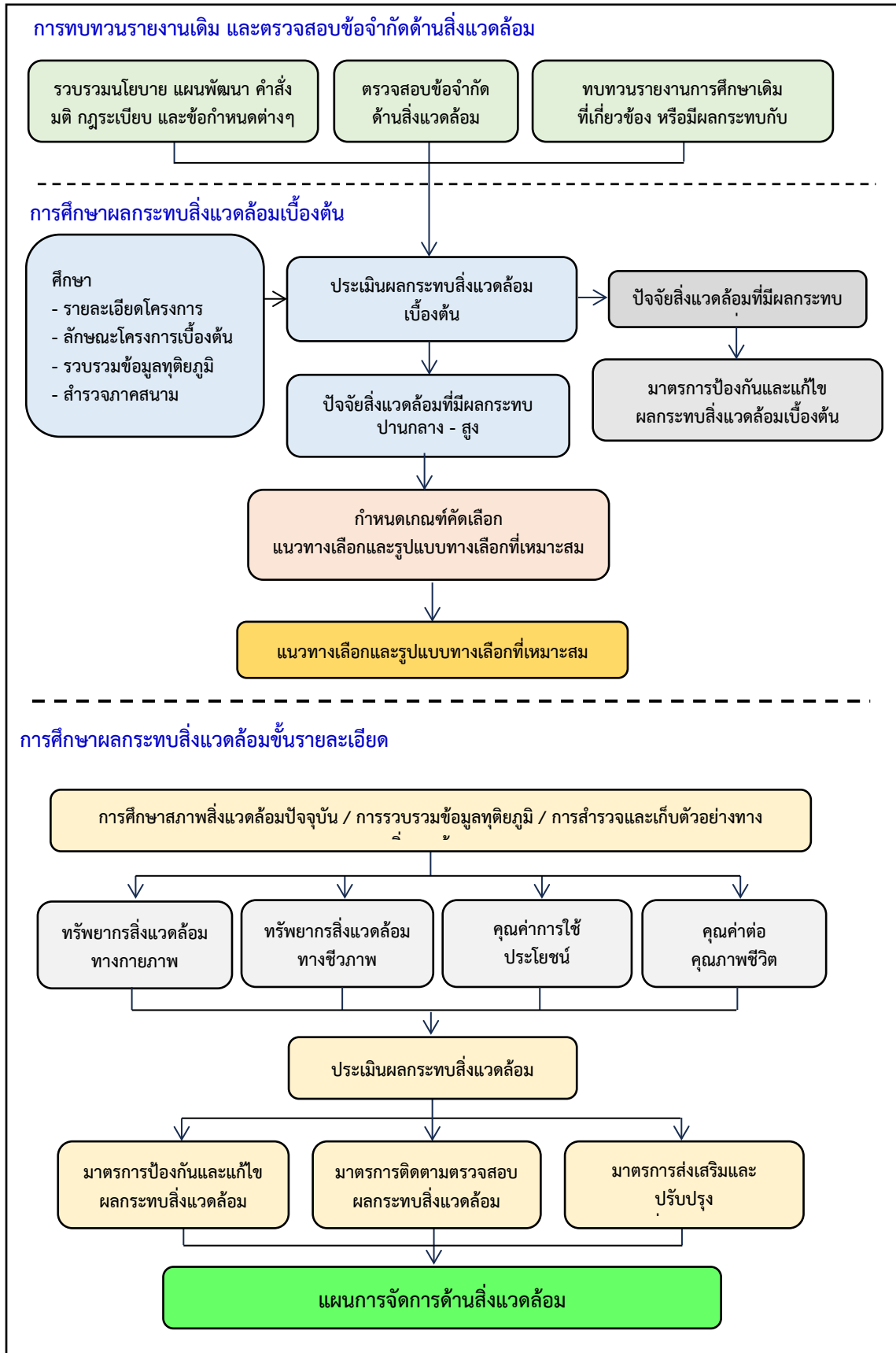
- การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยวิธี Matrix หรือวิธีอื่นที่มีความเหมาะสมกว่า โดยการประเมินดังกล่าวจะครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ทั้งในด้านบวก และลบ
- การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์ขึ้น เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ไปใช้ประกอบ ในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด
- นำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในขั้นถัดไป

ในขั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ที่ปรึกษาจะนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกมาทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด โดยพิจารณาให้ครอบคลุมขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

- การเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า การใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ-สังคม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เป็นต้น
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการ และกรณีที่มีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ และบำรุงรักษา
- การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ
- การเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญตามที่ได้ประเมินไว้

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปรางค์บุรี ช่วง ชะอำ-ปรางค์บุรี



รูปที่ 14-1 ขั้นตอนการดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

3) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ในการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 31 ปัจจัย ดังนี้ (ตารางที่ 14-1)

ตารางที่ 14-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา รวม 31 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (รวม 9 ปัจจัย)	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (รวม 4 ปัจจัย)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (รวม 7 ปัจจัย)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (รวม 11 ปัจจัย)
1. ภูมิสัณฐาน	1. นิเวศวิทยาทางบก	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. ทรัพยากรดิน	2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	2. การคมนาคมขนส่ง	2. การโยกย้าย และการเวนคืน
3. ธรณีวิทยา และ ธรณีพิบัติภัย	3. พื้นที่ชั้นคุณภาพ ลุ่มน้ำ	3. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	3. การสาธารณสุข
4. น้ำผิวดิน	4. พื้นที่ชุ่มน้ำ	4. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	4. อาชีวอนามัย และ ความปลอดภัย
5. น้ำใต้ดิน		5. การเกษตรกรรม	5. การแบ่งแยก
6. น้ำทะเล		6. นันทนาการ	6. อุบัติเหตุ และความปลอดภัย
7. อากาศและ บรรยากาศ		7. การใช้ที่ดิน	7. ความปลอดภัยในสังคม
8. เสียง			8. สุขภาพ
9. ความสั่นสะเทือน			9. ผู้ใช้ทาง
			10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
			11. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569)

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

15. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่น โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน ดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของโครงการเป็นไปตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) ประกอบด้วยกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้ (รูปที่ 15-1)



รูปที่ 15-1 กลุ่มเป้าหมายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

2) กิจกรรมที่จะดำเนินการ

(1) การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อให้ข้อมูลและสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเหตุผลและความจำเป็น แผนการดำเนินงานของโครงการ กิจกรรมการดำเนินงาน แผนดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามหลักเกณฑ์และแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมฯ ก่อนการจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ ต่อการศึกษาโครงการเพื่อนำมาประกอบการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น กำหนดการวันที่ 9-10 มิถุนายน พ.ศ. 2569

(3) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสีย ในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม กำหนดการประมาณเดือนกันยายน พ.ศ. 2569

(4) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา ประกอบด้วย สรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมหรือสรุปรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาของโครงการ สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป กำหนดการประมาณเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

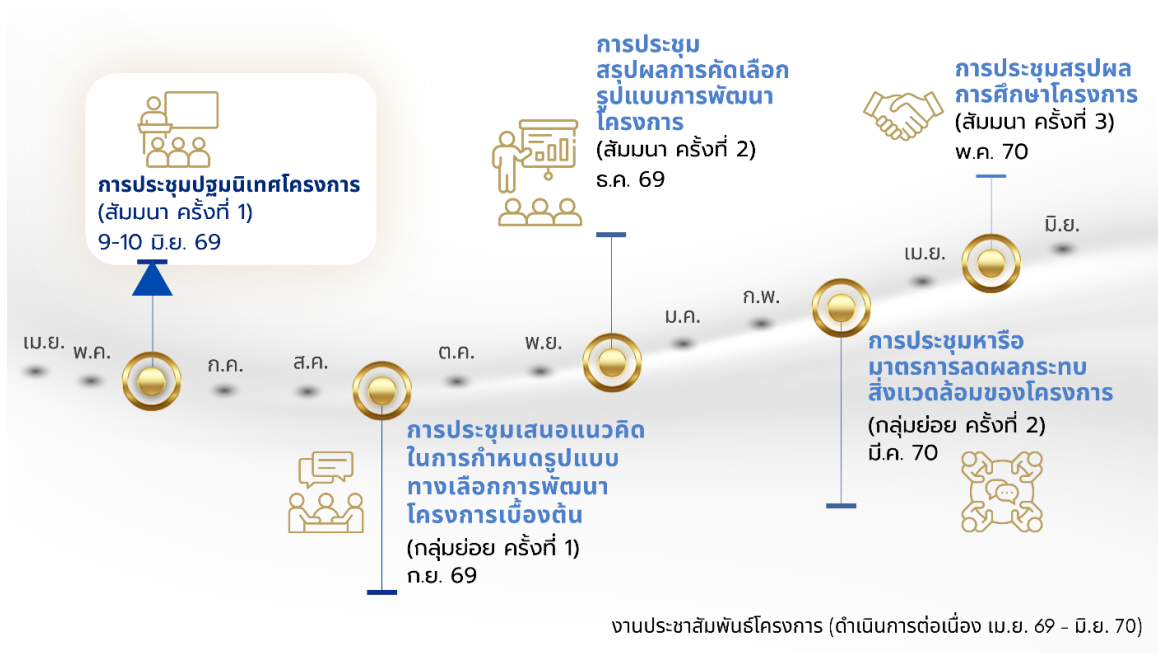
(5) การประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการ และนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ อันเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้เกิดความเหมาะสมและกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มากที่สุด กำหนดการประชุมประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2570

(6) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น กำหนดการประชุมประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2570

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน สรุปดังรูปที่ 15-2



รูปที่ 15-2 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

3) งานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ดำเนินการผ่านมา

งานที่ดำเนินการแล้วในช่วงที่ผ่านมา คือ การเข้าพบหน่วยงาน และดูพื้นที่โครงการเบื้องต้น ระหว่างวันที่ 21-29 เมษายน 2569 สรุปดังนี้

(1) วันที่ 21 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี ณ ห้องประชุมต้นตาล ชั้น 1 ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า) เวลา 10.00-11.30 น. ดังรูปที่ 15-3 ข้อคิดเห็นจากการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

■ ด้านวิศวกรรม

- เสนอให้เร่งแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในจุดวิกฤต โดยเฉพาะช่วงรอยต่อชะอำ-ปราณบุรี
- ขอให้ออกแบบทางเข้า-ออก ให้มีความถี่ที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงการใช้งานได้จริง
- ขอให้ประสานแผนการดำเนินงานร่วมกับกรมชลประทาน เพื่อไม่ให้โครงสร้างถนนกีดขวางทางระบายน้ำหรือแผนพัฒนาแหล่งน้ำในอนาคต

■ ด้านสิ่งแวดล้อม

- เสนอให้พิจารณากำหนดมาตรการเพื่อป้องกันปัญหาถนนตัดผ่านทางน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดอุทกภัยในชุมชน
- เสนอให้พิจารณาตรวจสอบผลกระทบต่อศาสนสถานและโบราณสถานในระยะ 500 เมตร อย่างละเอียด
- เสนอให้พิจารณาลดการตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อรักษาที่ดินทำกินของประชาชนในพื้นที่

■ ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ต้องให้ความสำคัญต่อการสร้างการรับรู้และทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่โดยตรง เพื่อป้องกันการคัดค้านจากบุคคลนอกพื้นที่
- ขอให้กำหนดมาตรการเยียวยาต่อผู้ได้รับผลกระทบด้านวิถีชีวิตและอาชีพที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจใหม่
- เสนอให้บูรณาการการพัฒนาโครงการร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมืองเพื่อให้การเวนคืนที่ดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น



รูปที่ 15-3 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

(2) วันที่ 28 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือหัวหน้าส่วนราชการ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ณ ศาลากลางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เวลา 14.00-15.00 น. ดังรูปที่ 15-4 ข้อคิดเห็นจากการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

■ ด้านวิศวกรรม

- ขอให้พิจารณาศึกษาแนวเส้นทางเลือกเพิ่มเติม และรูปแบบมอเตอร์เวย์บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 37
- ขอให้พิจารณาออกแบบรูปแบบทางข้ามคลองส่งน้ำหลักของเขื่อนปราณบุรี เพื่อไม่ให้เกิดกระทบระบบชลประทาน
- ตรวจสอบความสอดคล้องกับเส้นทางเดินรถขนส่งสาธารณะในพื้นที่

■ ด้านสิ่งแวดล้อม

- ขอให้ตรวจสอบหลักเกณฑ์และข้อจำกัดในการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ครบถ้วน
- ขอให้ระมัดระวังพื้นที่ทับซ้อนเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และพื้นที่แนวกันชนของอุทยานแห่งชาติ กุยบุรี (ผืนป่ามรดกโลกแก่งกระจาน)
- เสนอให้ประสานกรมศิลปากรเพื่อตรวจสอบผลกระทบต่อโบราณสถานและแหล่งวัฒนธรรม

■ ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- เสนอให้ประสานกองทัพบกเพื่อปรับแนวเส้นทางไม่ให้เกิดพื้นที่ที่ถูกรบและเขตพื้นที่ทหาร ค่ายธนระติ์
- เสนอให้ทำหนังสือขออนุญาตหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (ป่าไม้ ที่ดินราชพัสดุ ชลประทาน) ให้ถูกต้องตามระเบียบ
- เสนอให้จัดประชุมปฐมนิเทศในบริเวณที่ประชาชนเดินทางเข้าร่วมได้สะดวก เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง



รูปที่ 15-4 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

- (3) วันที่ 28-29 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย เทศบาลตำบลท่ายาง องค์การบริหารส่วนตำบลเขากระปุก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยทรายเหนือ เทศบาลตำบลท่าไม้รวก องค์การบริหารส่วนตำบลหนองตาแต้ม เทศบาลตำบลเขาน้อย องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และองค์การบริหารส่วนตำบลไร่ใหม่พัฒนา ดังรูปที่ 15-5



รูปที่ 15-5 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหน่วยงานราชการระดับท้องถิ่น

- 4) ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารโครงการ

เว็บไซต์



www.m8chaam-pranburi.com

ไลน์



@142smwj

เฟซบุ๊ก



M8chaam-pranburi

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี

16. ผู้รับผิดชอบโครงการ

■ เจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668- 75 ต่อ 24038
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

■ บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด

152 ซอย 24 ร่มเกล้า แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี
กรุงเทพมหานคร 10510
นายจิรวัฒน์ ปัญญาโตะ วิศวกรงานทาง
โทรศัพท์ : 0 2915 0983



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด

68/9 ซอย พัฒนาการ 20 แยก 4
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
รศ.ดร.ลัดดา ตันวานิชกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรและขนส่ง
โทรศัพท์ : 0 2101 6501



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

20 ซอย รัชดาภิเษก 36 รัชดาภิเษก
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
นายอรินทร์ โสมบ้านกวย ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ : 0 2939 0511 ต่อ 5

