การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด
และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8
สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

BPT BOONPAIYA TECHNOLOGY CO.,LTD.

S2R consulting

MACRO

เอกสารประกอบการประชุม
เดือนกันยายน 2569

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เวทีที่ ๑
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ – ปราณบุรี

เวทีที่ ๑ วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
และการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings

๐๘.๓๐ – ๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

๐๙.๐๐ – ๐๙.๑๐ น. รับชมวีดีทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

๐๙.๑๐ – ๐๙.๓๐ น. พิธีเปิดการประชุมฯ

- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย นายอำเภอท่ายาง

๐๙.๓๐ – ๑๐.๔๐ น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

- ◆ ด้านวิศวกรรม
  โดย วิศวกรงานทาง
- ◆ ด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ◆ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๐.๔๐ – ๑๑.๕๐ น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๑.๕๐ – ๑๒.๐๐ น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ

<u>หมายเหตุ โครงการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๙ ดังนี้</u>

เวทีที่ ๒ : วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่ายาง ชั้น ๓ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๓ : วันพุธที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องเรียน ๒ ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๔ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
เวทีที่ ๕ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

หากไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมในวันที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมฯ ท่านสามารถเข้าร่วมประชุมในเวทีอื่น หรือร่วมประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ห้องประชุม : **๘๗๖ ๒๙๕๐ ๗๗๕๑ รหัสผ่าน : ๑๑๑๑**

ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมโครงการฯ ขอความ<u>กรุณาตอบแบบตอบรับเข้าร่วมการประชุมฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ภายในวันพุธที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙</u>

สแกนเพื่อดาวน์โหลด
เอกสารประชาสัมพันธ์
โครงการ

สแกนเพื่อเข้าร่วมประชุม
ZOOM MEETING

ID : ๘๗๖ ๒๙๕๐ ๗๗๕๑
Passcode : ๑๑๑๑

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เวทีที่ ๒
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ – ปราณบุรี
วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่ายาง ชั้น ๓ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
และการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings

๑๓.๐๐ – ๑๓.๓๐ น. ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

๑๓.๓๐ – ๑๓.๔๐ น. รับชมวีดีทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

๑๓.๔๐ – ๑๔.๐๐ น. พิธีเปิดการประชุมฯ

- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย นายอำเภอท่ายาง

๑๔.๐๐ – ๑๕.๑๐ น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

- ◆ ด้านวิศวกรรม
  โดย วิศวกรงานทาง
- ◆ ด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ◆ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๕.๑๐ – ๑๖.๒๐ น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๖.๒๐ – ๑๖.๓๐ น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ

<u>หมายเหตุ โครงการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๙ ดังนี้</u>
เวทีที่ ๑ วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๓ : วันพุธที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องเรียน ๒ ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๔ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
เวทีที่ ๕ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

หากไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมในวันที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมฯ ท่านสามารถเข้าร่วมประชุมในเวทีอื่น หรือร่วมประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ห้องประชุม **: ๘๖๓ ๗๘๗๑ ๗๑๖๓ รหัสผ่าน : ๒๒๒๒**

ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมโครงการฯ ขอความ<u>กรุณาตอบแบบตอบรับเข้าร่วมการประชุมฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ภายในวันพุธที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙</u>

สแกนเพื่อดาวน์โหลด
เอกสารประชาสัมพันธ์
โครงการ

สแกนเพื่อเข้าร่วมประชุม
ZOOM MEETING

ID : ๘๖๓ ๗๘๗๑ ๗๑๖๓
Passcode : ๒๒๒๒

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เวทีที่ ๓
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ – ปราณบุรี
วันพุธที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องเรียน ๒ ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี
และการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings

๑๓.๐๐ – ๑๓.๓๐ น. ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

๑๓.๓๐ – ๑๓.๔๐ น. รับชมวีดีทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

๑๓.๔๐ – ๑๔.๐๐ น. พิธีเปิดการประชุมฯ

- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย นายอำเภอชะอำ

๑๔.๐๐ – ๑๕.๑๐ น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

- ◆ ด้านวิศวกรรม
  โดย วิศวกรงานทาง
- ◆ ด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ◆ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๕.๑๐ – ๑๖.๒๐ น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๖.๒๐ – ๑๖.๓๐ น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ

<u>หมายเหตุ โครงการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๙ ดังนี้</u>

เวทีที่ ๑ วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๒ : วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่ายาง ชั้น ๓ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๔ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
เวทีที่ ๕ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

หากไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมในวันที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมฯ ท่านสามารถเข้าร่วมประชุมในเวทีอื่น หรือร่วมประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ห้องประชุม **: ๘๓๙ ๑๓๗๗ ๑๕๙๒ รหัสผ่าน : ๓๓๓๓**

ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมโครงการฯ ขอความ<u>กรุณาตอบแบบตอบรับเข้าร่วมการประชุมฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ภายในวันพุธที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙</u>

สแกนเพื่อดาวน์โหลด
เอกสารประชาสัมพันธ์
โครงการ

สแกนเพื่อเข้าร่วมประชุม
ZOOM MEETING

ID : ๘๓๙ ๑๓๗๗ ๑๕๙๒
Passcode : ๓๓๓๓

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เวทีที่ ๔
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ – ปราณบุรี
เวทีที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
และการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings

๐๘.๓๐ – ๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

๐๙.๐๐ – ๐๙.๑๐ น. รับชมวีดีทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

๐๙.๑๐ – ๐๙.๓๐ น. พิธีเปิดการประชุมฯ

- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย นายอำเภอหัวหิน

๐๙.๓๐ – ๑๐.๔๐ น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

- ◆ ด้านวิศวกรรม
  โดย วิศวกรงานทาง
- ◆ ด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ◆ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๐.๔๐ – ๑๑.๕๐ น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๑.๕๐ – ๑๒.๐๐ น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ

<u>หมายเหตุ โครงการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๙ ดังนี้</u>

เวทีที่ ๑ วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๒ : วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่ายาง ชั้น ๓ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๓ : วันพุธที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องเรียน ๒ ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๕ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

หากไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมในวันที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมฯ ท่านสามารถเข้าร่วมประชุมในเวทีอื่นหรือร่วมประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ห้องประชุม **: ๘๗๑ ๔๖๗๐ ๑๖๕๑ รหัสผ่าน : ๔๔๔๔**

ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมโครงการฯ ขอความ<u>กรุณาตอบแบบตอบรับเข้าร่วมการประชุมฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ภายในวันพุธที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙</u>

สแกนเพื่อดาวน์โหลด
เอกสารประชาสัมพันธ์
โครงการ

สแกนเพื่อเข้าร่วมประชุม
ZOOM MEETING

ID : ๘๗๑ ๔๖๗๐ ๑๖๕๑
Passcode : ๔๔๔๔

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เวทีที่ ๕
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ – ปราณบุรี
วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์
และการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings

๑๓.๐๐ – ๑๓.๓๐ น. ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

๑๓.๓๐ – ๑๓.๔๐ น. รับชมวีดีทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

๑๓.๔๐ – ๑๔.๐๐ น. พิธีเปิดการประชุมฯ

- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- ◆ กล่าวรายงานการประชุม
  โดย นายอำเภอปราณบุรี

๑๔.๐๐ – ๑๕.๑๐ น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

- ◆ ด้านวิศวกรรม
  โดย วิศวกรงานทาง
- ◆ ด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ◆ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๕.๑๐ – ๑๖.๒๐ น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๖.๒๐ – ๑๖.๓๐ น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ

<u>หมายเหตุ โครงการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๙ ดังนี้</u>

เวทีที่ ๑ วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๒ : วันอังคารที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่ายาง ชั้น ๓ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๓ : วันพุธที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องเรียน ๒ ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี
เวทีที่ ๔ : วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

หากไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมในวันที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมฯ ท่านสามารถเข้าร่วมประชุมในเวทีอื่น หรือร่วมประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ห้องประชุม **: ๘๙๑ ๐๓๑๐ ๓๙๔๖ รหัสผ่าน : ๕๕๕๕**

ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์เข้าร่วมการประชุม ณ สถานที่จัดประชุมโครงการฯ ขอความ<u>กรุณาตอบแบบตอบรับเข้าร่วมการประชุมฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ภายในวันพุธที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙</u>

สแกนเพื่อดาวน์โหลด
เอกสารประชาสัมพันธ์
โครงการ

สแกนเพื่อเข้าร่วมประชุม
ZOOM MEETING

ID : ๘๙๑ ๐๓๑๐ ๓๙๔๖
Passcode : ๕๕๕๕

สารบัญ

เรื่อง		หน้า
1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	ระยะเวลาดำเนินงานของโครงการ	2
3.	วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
4.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ	2
5.	วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	2
6.	พื้นที่ศึกษา	3
7.	งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	5
	7.1 งานสำรวจปริมาณจราจรในช่วงถนน	7
	7.2 งานสำรวจปริมาณจราจรในทางแยก	10
	7.3 การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต	15
	7.4 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนช่วงถนน	22
8.	รูปแบบการพัฒนาโครงการ	28
	8.1 การออกแบบรูปตัดทาง (Cross-Section)	28
	8.2 งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการ	29
	8.2.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	29
	8.2.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	42
	8.3 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	43
	8.3.1 เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น	59
9.	การออกแบบสำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ	60
10.	ที่พักริมทาง (Rest Area)	61
11.	แผนการดำเนินงานของโครงการเบื้องต้น	61

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง **หน้า**

12. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 62
12.1 ขอบเขต ขั้นตอน และแนวทางในการดำเนินงานศึกษา 62
12.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา 65
12.3 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 67
13. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ 78
14. ผู้รับผิดชอบโครงการ 100

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 6-1	ความครอบคลุมของพื้นที่ศึกษาโครงการ	3
ตารางที่ 8-1	หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ	42
ตารางที่ 8-2	หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น	59
ตารางที่ 12-1	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา รวม 31 ปัจจัย	66
ตารางที่ 12-2	ผลการตรวจสอบประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 ประเภทโครงการลำดับที่ 19 20 และ 33	68
ตารางที่ 13-1	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี	86
ตารางที่ 13-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2	93

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 6-1	แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ	4
รูปที่ 7-1	แสดงจุดสำรวจด้านจราจรและขนส่งเบื้องต้น	6
รูปที่ 7-2	ปริมาณจราจรทั้งวันและช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษา	11
รูปที่ 7-3	ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันทำงาน(กลางสัปดาห์)	12
รูปที่ 7-4	ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	13
รูปที่ 7-5	ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันหยุด	14
รูปที่ 7-6	ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ ตลอดทั้งวัน	17
รูปที่ 7-7	ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 1 ตลอดทั้งวัน	19
รูปที่ 7-8	ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 2 ตลอดทั้งวัน	20
รูปที่ 7-9	ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 3 ตลอดทั้งวัน	21
รูปที่ 7-10	สภาพการจราจรที่ระดับการให้บริการ 6 ระดับ	22
รูปที่ 7-11	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีไม่มีโครงการ	24
รูปที่ 7-12	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 1	25
รูปที่ 7-13	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 2	26
รูปที่ 7-14	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 3	27
รูปที่ 8-1	ตัวอย่างรูปตัดทางทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ	29
รูปที่ 8-2	ตัวอย่างรูปตัดสะพานยกระดับ	29
รูปที่ 8-3	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	36

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 8-4	สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก	37
รูปที่ 8-5	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ	44
รูปที่ 8-6	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 1	49
รูปที่ 8-7	รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นของทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 2	50
รูปที่ 8-8	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 3	51
รูปที่ 8-9	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 1	56
รูปที่ 8-10	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 2	57
รูปที่ 8-11	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 3	58
รูปที่ 9-1	ตัวอย่างรูปแบบการก่อสร้างของจุดตัดทางหลวงท้องถิ่น	60
รูปที่ 9-2	รูปแบบเบื้องต้นของทางเชื่อมชุมชนโดยท่อลอดเหลี่ยม	60
รูปที่ 10.10-1	ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบศูนย์บริการทางหลวง	61
รูปที่ 10.10-2	ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบจุดพักรถ	61
รูปที่ 12-1	ขั้นตอนการดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	64
รูปที่ 12-2	พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชะอำและป่าบ้านโรง และพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง	71
รูปที่ 12-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน	72
รูปที่ 12-4	ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี	75
รูปที่ 12-5	บริเวณพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการสามารถผ่านได้ โดยไม่กระทบต่อพื้นที่หวงห้าม (บริเวณสีเหลือง)	77
รูปที่ 13-1	กลุ่มเป้าหมายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	78
รูปที่ 13-2	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	80
รูปที่ 13-3	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี	82
รูปที่ 13-4	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	83
รูปที่ 13-5	ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	84

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 13-6 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี 85

รูปที่ 13-7 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 85

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 หรือ ถนนเพชรเกษม ถือเป็นเส้นทางคมนาคมสายประธานหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภูมิภาคภาคใต้ รองรับทั้งการเดินทางท่องเที่ยว การสัญจร และการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงสู่พื้นที่เศรษฐกิจและท่าเรือสำคัญ ในปัจจุบันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนเส้นทางสายหลักนี้เพิ่มสูงขึ้นจนเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน (ชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น) และในช่วงเทศกาลประจำปี ปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดและจุดตัดทางแยกสำคัญ

กรมทางหลวง จึงได้เร่งผลักดันการพัฒนาโครงข่ายทางเลือกใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและ บรรเทาความหนาแน่นของการจราจร โดยบรรจุโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม - ปากท่อ - ชะอำ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย รวดเร็ว และปลอดภัย โดยแยกปริมาณจราจรระยะไกลออกจากระบบจราจรท้องถิ่น อันจะช่วยเพิ่มความคล่องตัว ลดระยะเวลาและต้นทุน ด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต

แม้ว่าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 จะเคยผ่านการศึกษาความเหมาะสมในปี พ.ศ. 2552 และศึกษาเพิ่มเติมในปี พ.ศ. 2566 อย่างไรก็ตามบริบททางเศรษฐกิจ สังคม สภาพพื้นที่ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการขยายตัวของชุมชนในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้รายละเอียดผลการศึกษาเดิมบางส่วนไม่สอดคล้องกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน

เพื่อสนับสนุนนโยบายและเป็นการเตรียมความพร้อมของโครงการและให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน กรมทางหลวงจึงพิจารณาศึกษาส่วนต่อขยายของโครงข่ายโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 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 ให้ดำเนินการโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการมีความครบถ้วนสมบูรณ์ ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย รวดเร็ว และปลอดภัย เพิ่มความสะดวก ความคล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ตลอดจนแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่เมืองและชุมชน สอดคล้องกับวิถีชีวิตและข้อห่วงกังวลของประชาชนมากที่สุด

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 และครบถ้วนสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
2) เพื่อศึกษารวบรวม สำรวจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบัน ปริมาณการจราจร องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
3) เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ และเข้าใจได้ในวงกว้าง รวมถึงจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

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

5. วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี – ข้อด้อย ในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ

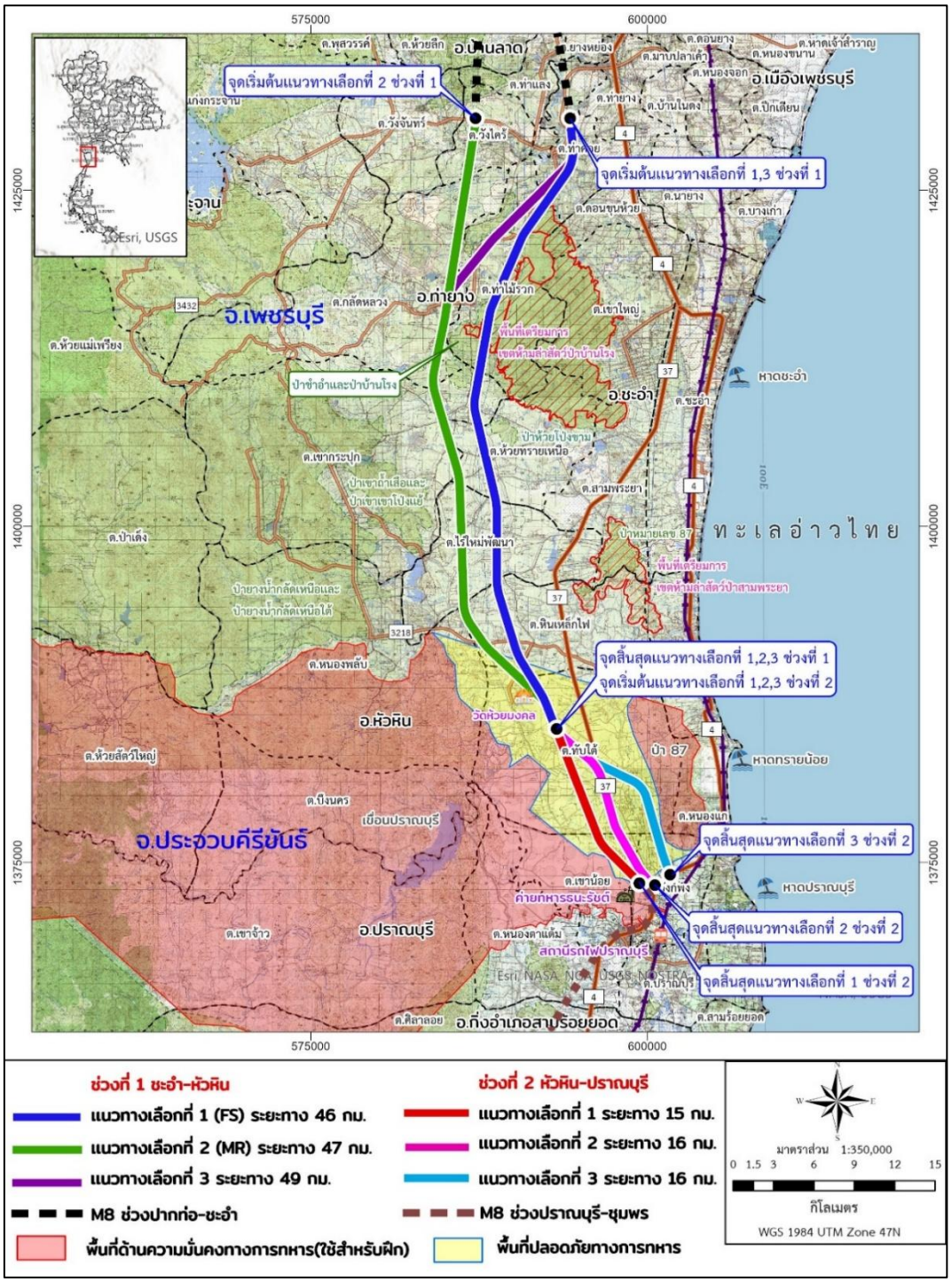
2) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ปรึกษาหารือ รับฟังข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์จากกลุ่มเป้าหมาย
3) เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง ขอความร่วมมือจากหน่วยงานและ/หรือบุคคลฝ่ายต่าง ๆ ในการให้คณะผู้ศึกษาเข้าพื้นที่ดำเนินงานสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล ตามขั้นตอนการศึกษา
4) เพื่อรวบรวมความคิดเห็นที่ได้รับจากกลุ่มเป้าหมาย มาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความครบถ้วนรอบด้าน

6. พื้นที่ศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบ รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 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 อำเภอท่ายาง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดังแสดงใน**รูปที่ 6-1** และ**ตารางที่ 6-1**

ตารางที่ 6-1 ความครอบคลุมของพื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
เพชรบุรี	ท่ายาง	วังไคร้, ท่ายาง , ท่าคอย, กลัดหลวง, ท่าไม้รวก, เขากระปุก
	ชะอำ	ห้วยทรายเหนือ, ไร่ใหม่พัฒนา
ประจวบคีรีขันธ์	หัวหิน	หนองพลับ, หินเหล็กไฟ, ทับใต้
	ปราณบุรี	ต.เขาน้อย, วังก์พง
2 จังหวัด	**4 อำเภอ**	**13 ตำบล**



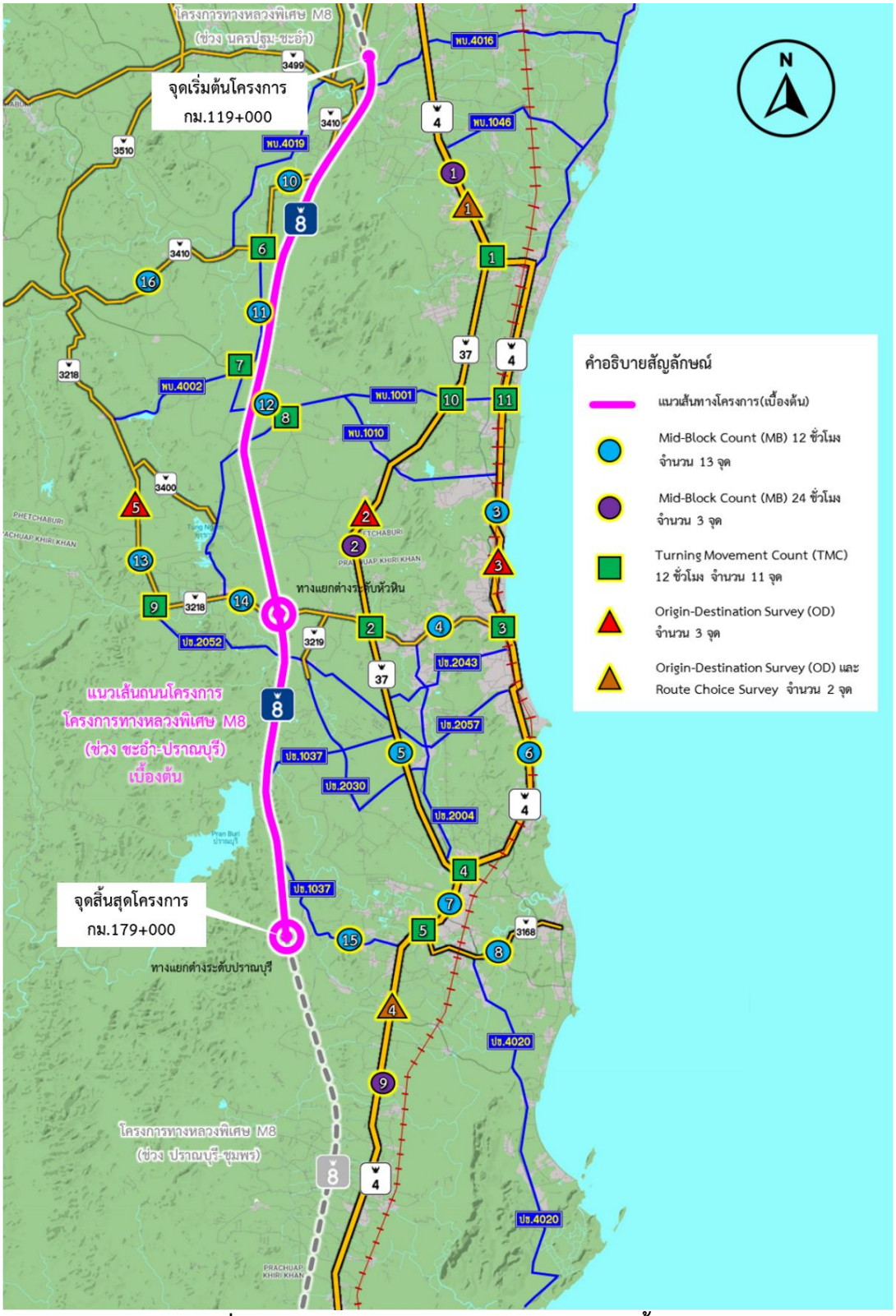
รูปที่ 6-1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ

7. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

งานศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงปริมาณความต้องการเดินทางในพื้นที่ศึกษาในปีปัจจุบันและปีอนาคต รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการและพื้นที่อิทธิพลโดยรอบ โดยผลการศึกษาที่ได้นี้จะนำไปใช้ในงานการออกแบบลักษณะทางกายภาพทางด้านวิศวกรรม ต่อไปการสำรวจด้านการจราจร ประกอบด้วย

- งานสำรวจปริมาณจราจรในช่วงถนน
- งานสำรวจปริมาณจราจรในทางแยก
- การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต
- การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง
- การสำรวจความเร็วในการเดินทาง
- การสำรวจปริมาณคนเดินเท้าและผู้ใช้ทางประเภทอื่นๆ

โดยทำการสำรวจในวันทำการและวันหยุด ในวันพุธที่ 22 เมษายน 2569 (กลางสัปดาห์) วันศุกร์ที่ 24 เมษายน 2569 (ปลายสัปดาห์) วันเสาร์ที่ 25 เมษายน 2569 (วันหยุด) ซึ่งมีรายละเอียดตำแหน่งจุดสำรวจแสดงดัง **รูปที่ 7-1**



รูปที่ 7-1 แสดงจุดสำรวจด้านจราจรและขนส่งเบื้องต้น

7.1 งานสำรวจปริมาณจราจรในช่วงถนน

การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนจำนวน 16 จุด (MB-1 ถึง MB-16) โดยปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง สามารถนำมาปรับเทียบให้เป็นข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวัน (Daily Traffic) ในปัจจุบันของแต่ละจุดสำรวจ โดยใช้ค่าสัดส่วนปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง ต่อ 24 ชั่วโมงของจุดควบคุม (MB-1, 2 และ 9) ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของสัดส่วนในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) และวันหยุด เท่ากับ 1.61, 1.61 และ 1.50 ตามลำดับ แสดงดัง**รูปที่ 7-2** โดยมีรายละเอียดดังนี้

จุดสำรวจ MB-1 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางถมดินปลูกหญ้า) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 58,122 คัน/วัน (69,871 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 61,015 คัน/วัน (73,307 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 60,548 คัน/วัน (71,730 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันหยุด มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 4,884 คัน/ชม. (5,286 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.89

จุดสำรวจ MB-2 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางแบบร่อง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 32,130 คัน/วัน (46,676 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 33,728 คัน/วัน (48,983 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 29,618 คัน/วัน (39,848 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 2,076 คัน/ชม. (2,797 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.85

จุดสำรวจ MB-3 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางถมดินปลูกหญ้า) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 40,813 คัน/วัน (32,556 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 42,952 คัน/วัน (34,204 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 37,147 คัน/วัน (30,516 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 2,433 คัน/ชม. (1,991 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.87

จุดสำรวจ MB-4 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3218 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางทาสีตีเส้นทแยง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 14,799 คัน/วัน (14,235 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 15,465 คัน/วัน (13,696 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 14,243 คัน/วัน (13,046 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเช้า เท่ากับ 1,027 คัน/ชม. (903 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.87

จุดสำรวจ MB-5 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางแบบร่อง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 40,675 คัน/วัน (49,813 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 42,738 คัน/วัน (52,286 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 39,290 คัน/วัน (46,841 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 2,697 คัน/ชม. (3,293 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.93

จุดสำรวจ MB-6 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางถมดินปลูกหญ้า) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 40,064 คัน/วัน (34,582 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 42,113 คัน/วัน (32,919 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 37,365 คัน/วัน (31,545 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันหยุด มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 2,289 คัน/ชม. (1,972 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.95

จุดสำรวจ MB-7 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางถมดินปลูกหญ้า) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 51,661 คัน/วัน (57,123 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 54,329 คัน/วัน (60,036 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 46,732 คัน/วัน (51,372 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 3,371 คัน/ชม. (3,593 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.87

จุดสำรวจ MB-8 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3168 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 22,890 คัน/วัน (17,491 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 24,136 คัน/วัน (16,619 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 19,308 คัน/วัน (14,437 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 1,728 คัน/ชม. (1,171 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.96

จุดสำรวจ MB-9 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 4 ช่องจราจร (เกาะกลางแบบร่อง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 42,386 คัน/วัน (53,941 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 44,522 คัน/วัน (56,632 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 41,904 คัน/วัน (53,462 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 3,112 คัน/ชม. (3,425 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.95

จุดสำรวจ MB-10 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3410 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 9,000 คัน/วัน (5,957 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 9,414 คัน/วัน (5,719 PCU/วัน) และวันหยุด 8,663 คัน/วัน (5,667 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 746 คัน/ชม. (406 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.95

จุดสำรวจ MB-11 อยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.4002 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 3,113 คัน/วัน (2,439 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 3,197 คัน/วัน (2,508 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 4,295 คัน/วัน (3,124 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันหยุด มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 265 คัน/ชม. (193 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.90

จุดสำรวจ MB-12 อยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1010 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 2,329 คัน/วัน (1,713 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 2,375 คัน/วัน (1,737 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 1,919 คัน/วัน (1,500 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 247 คัน/ชม. (154 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.84

จุดสำรวจ MB-13 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3218 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 6,729 คัน/วัน (5,261 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 7,005 คัน/วัน (5,436 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 7,531 คัน/วัน (5,909 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันหยุด มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 604 คัน/วัน. (409 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.84

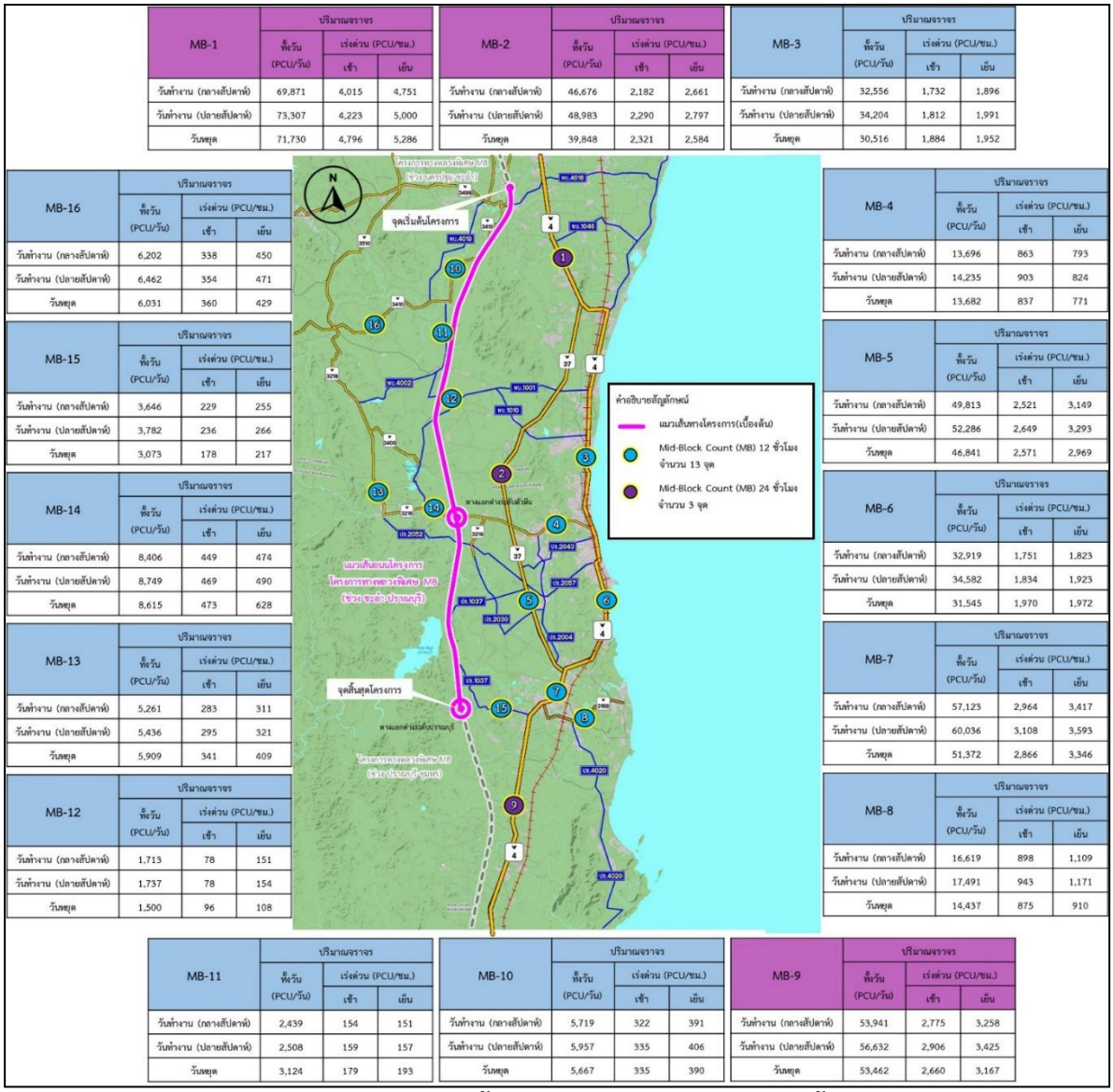
จุดสำรวจ MB-14 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3218 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 10,402 คัน/วัน (8,406 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 10,876 คัน/วัน (8,749 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 10,840 คัน/วัน (8,615 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันหยุด มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 893 คัน/ชม. (628 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.93

<u>จุดสำรวจ MB-15</u> อยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข ปข.1037 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 4,437 คัน/วัน (3,646 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 4,636 คัน/วัน (3,782 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 3,837 คัน/วัน (3,073 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 378 คัน/ชม. (266 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.85

<u>จุดสำรวจ MB-16</u> อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3410 เป็นทางหลวงชนบทขนาด 2 ช่องจราจร (ไม่มีเกาะกลาง) มีปริมาณจราจรทั้งวันรวม 2 ทิศทาง ในช่วงวันทำงาน (กลางสัปดาห์) เท่ากับ 9,834 คัน/วัน (6,202 PCU/วัน), ช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) เท่ากับ 10,293 คัน/วัน (6,462 PCU/วัน) และวันหยุด เท่ากับ 9,244 คัน/วัน (6,031 PCU/วัน) โดยปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด พบว่าช่วงวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรสูงสุดช่วงเย็น เท่ากับ 847 คัน/ชม. (471 PCU/ชม.) และมีค่ากระจายตัวของปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Factor : PHF) เท่ากับ 0.93

7.2 งานสำรวจปริมาณจราจรในทางแยก

นอกจากการสำรวจปริมาณจราจรในช่วงถนน ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรในทางแยก เพื่อนำผลมาใช้ประกอบการออกแบบรูปแบบทางแยกและทางแยกต่างระดับเพื่อให้สามารถรองรับการจราจรในทิศทางต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม โดยตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก แสดงดัง**รูปที่ 7-1** ผลการสำรวจปริมาณจราจรในทางแยก ทั้ง 11 ทางแยก ในวันทำงาน ช่วงกลางสัปดาห์ แสดงดัง**รูปที่ 7-3** ในวันทำงาน ช่วงปลายสัปดาห์ แสดงดัง**รูปที่ 7-4** และในช่วงวันหยุด แสดงดัง**รูปที่ 7-5**



MB-1	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	69,871	4,015	4,751
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	73,307	4,223	5,000
วันหยุด	71,730	4,796	5,286

MB-2	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	46,676	2,182	2,661
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	48,983	2,290	2,797
วันหยุด	39,848	2,321	2,584

MB-3	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	32,556	1,732	1,896
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	34,204	1,812	1,991
วันหยุด	30,516	1,884	1,952

MB-4	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	13,696	863	793
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	14,235	903	824
วันหยุด	13,682	837	771

MB-5	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	49,813	2,521	3,149
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	52,286	2,649	3,293
วันหยุด	46,841	2,571	2,969

MB-6	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	32,919	1,751	1,823
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	34,582	1,834	1,923
วันหยุด	31,545	1,970	1,972

MB-7	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	57,123	2,964	3,417
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	60,036	3,108	3,593
วันหยุด	51,372	2,866	3,346

MB-8	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	16,619	898	1,109
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	17,491	943	1,171
วันหยุด	14,437	875	910

MB-9	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	53,941	2,775	3,258
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	56,632	2,906	3,425
วันหยุด	53,462	2,660	3,167

MB-10	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	5,719	322	391
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	5,957	335	406
วันหยุด	5,667	335	390

MB-11	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	2,439	154	151
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	2,508	159	157
วันหยุด	3,124	179	193

MB-12	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	1,713	78	151
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	1,737	78	154
วันหยุด	1,500	96	108

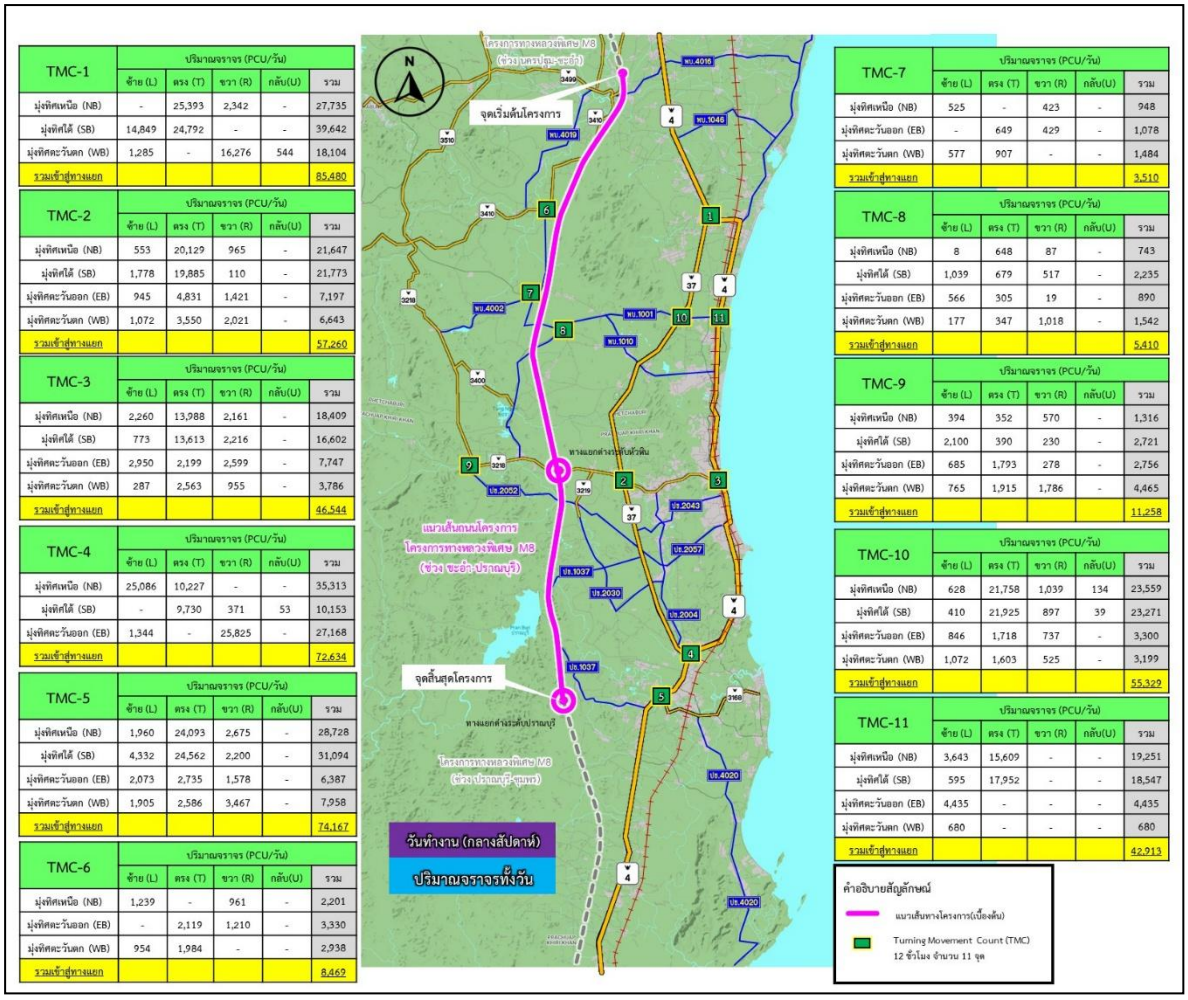
MB-13	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	5,261	283	311
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	5,436	295	321
วันหยุด	5,909	341	409

MB-14	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	8,406	449	474
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	8,749	469	490
วันหยุด	8,615	473	628

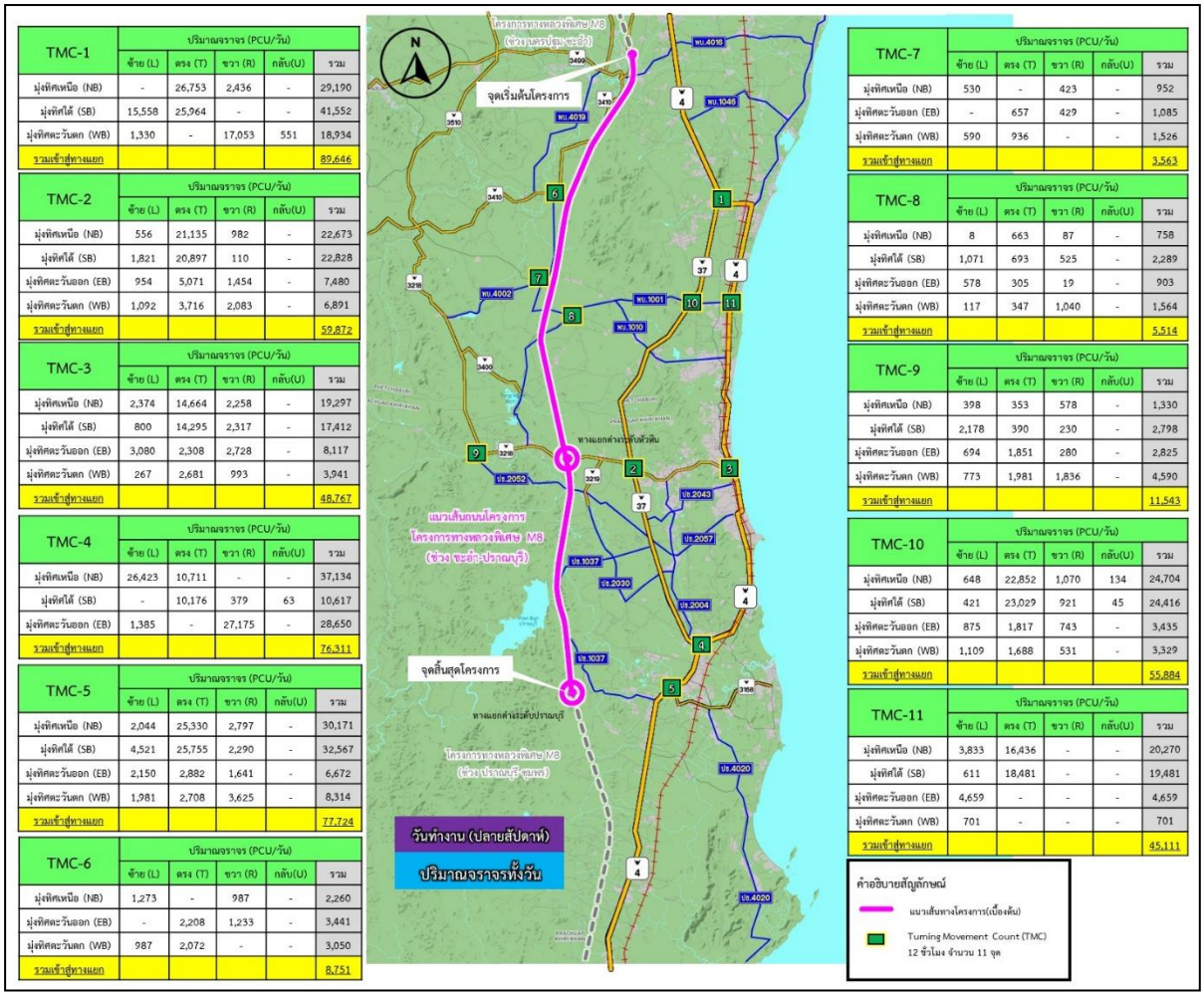
MB-15	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	3,646	229	255
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	3,782	236	266
วันหยุด	3,073	178	217

MB-16	ปริมาณจราจร		
	ทั้งวัน (PCU/วัน)	เร่งด่วน (PCU/ชม.)	
		เช้า	เย็น
วันทำงาน (กลางสัปดาห์)	6,202	338	450
วันทำงาน (ปลายสัปดาห์)	6,462	354	471
วันหยุด	6,031	360	429

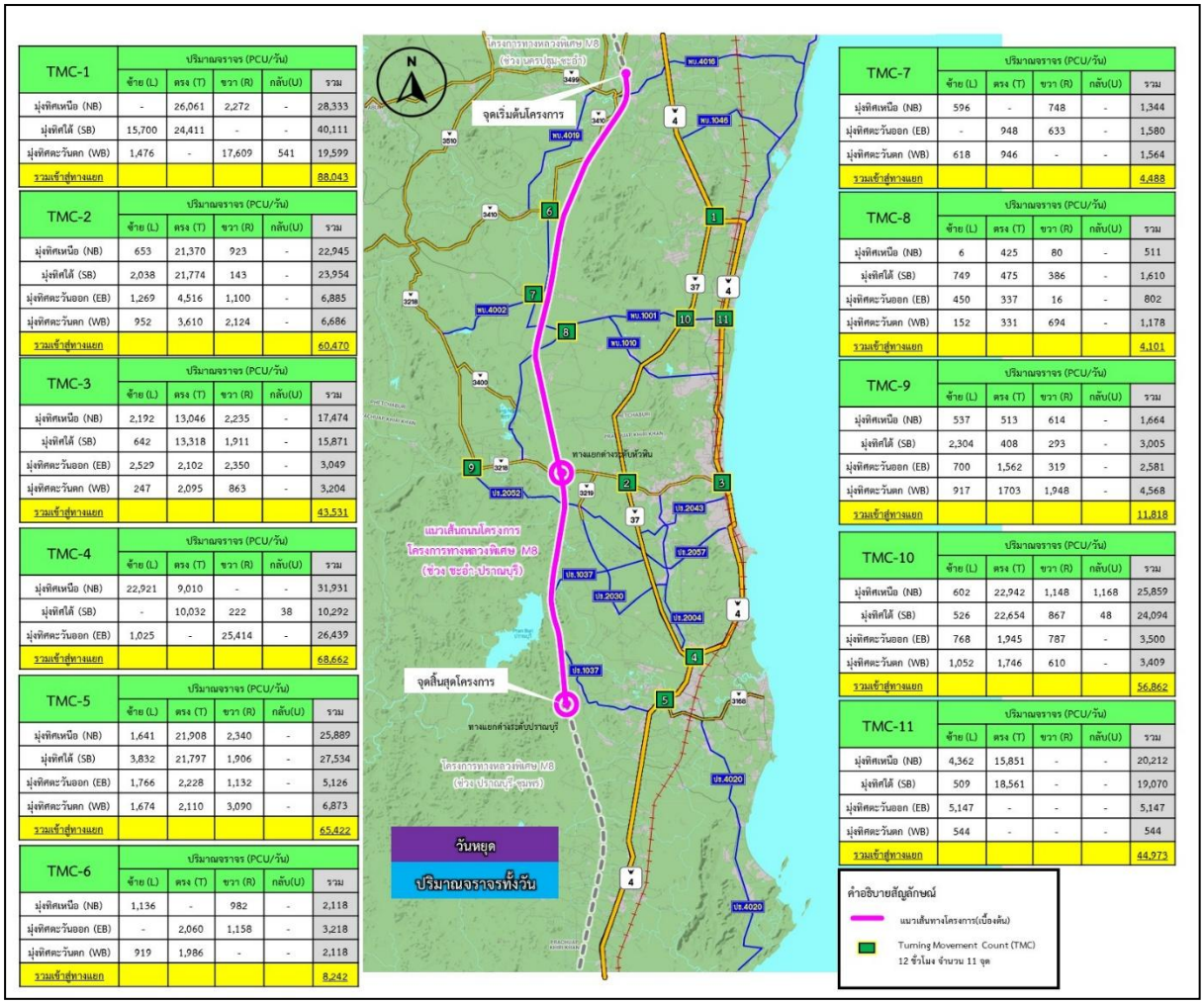
รูปที่ 7-2 ปริมาณจราจรทั้งวันและช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 7-3 ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันทำงาน (กลางสัปดาห์)



รูปที่ 7-4 ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันทำงาน (ปลายสัปดาห์)



รูปที่ 7-5 ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก ตลอดทั้งวัน ณ จุดสำรวจต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในวันหยุด

<u>ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในวันทำงาน (กลางสัปดาห์)</u> พบว่าจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดคือ จุดสำรวจ TMC-1 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 37) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกรวมทั้งวัน 77,596 คัน/วัน (85,480 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสู่ทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งใต้จำนวน 35,273 คัน/วัน (39,642 PCU/วัน) จุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรรองลงมาคือ จุดสำรวจ TMC-5 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 3168) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกรวมทั้งวัน 74,341 คัน/วัน (74,167 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสู่ทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งใต้จำนวน 28,887 คัน/วัน (31,094 PCU/วัน)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในวันทำงาน (ปลายสัปดาห์) พบว่าจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดคือ จุดสำรวจ TMC-1 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 37) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสูงทางแยกรวมทั้งวัน 81,413 คัน/วัน (89,646 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสูงทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งใต้จำนวน 36,966 คัน/วัน (41,552 PCU/วัน) จุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรรองลงมาคือ จุดสำรวจ TMC-5 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 3168) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสูงทางแยกรวมทั้งวัน 77,975 คัน/วัน (77,724 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสูงทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งใต้จำนวน 30,283 คัน/วัน (32,567 PCU/วัน)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในวันหยุด พบว่าจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดคือ จุดสำรวจ TMC-1 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 37) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกรวมทั้งวัน 80,716 คัน/วัน (88,043 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสูงทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งใต้จำนวน 36,210 คัน/วัน (40,111 PCU/วัน) จุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรรองลงมาคือ จุดสำรวจ TMC-4 (ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 37) โดยมีปริมาณจราจรเข้าสูงทางแยกรวมทั้งวัน 63,606 คัน/วัน (68,662 PCU/วัน) ทิศทางที่มีรถเข้าสูงทางแยกสูงที่สุดคือ ทิศมุ่งเหนือจำนวน 29,260 คัน/วัน (31,931 PCU/วัน)

7.3 การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

ปรึกษาได้ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการและโครงข่ายทางหลวงโดยรอบบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประกอบถึงผลกระทบจากการดำเนินโครงการ โดยทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรทุกๆช่วง 5 ปีเป็นเวลา 30 ปี นับจากปีเปิดให้บริการ ได้แก่

- ปี พ.ศ. 2580 ปีสมมติเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2585 ปีที่ 5 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2590 ปีที่ 10 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2595 ปีที่ 15 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2600 ปีที่ 20 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2605 ปีที่ 25 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2610 ปีที่ 30 ของการเปิดให้บริการ

จากการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จำนวน 16 จุดเพื่อใช้ในการปรับเทียบแบบจำลองการคาดการณ์ปริมาณจราจร ได้คัดเลือกตำแหน่งและกำหนดจุดในการคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่มีความสำคัญและได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการที่แตกต่างกัน ตามแต่ละรูปแบบการพัฒนาโครงการ

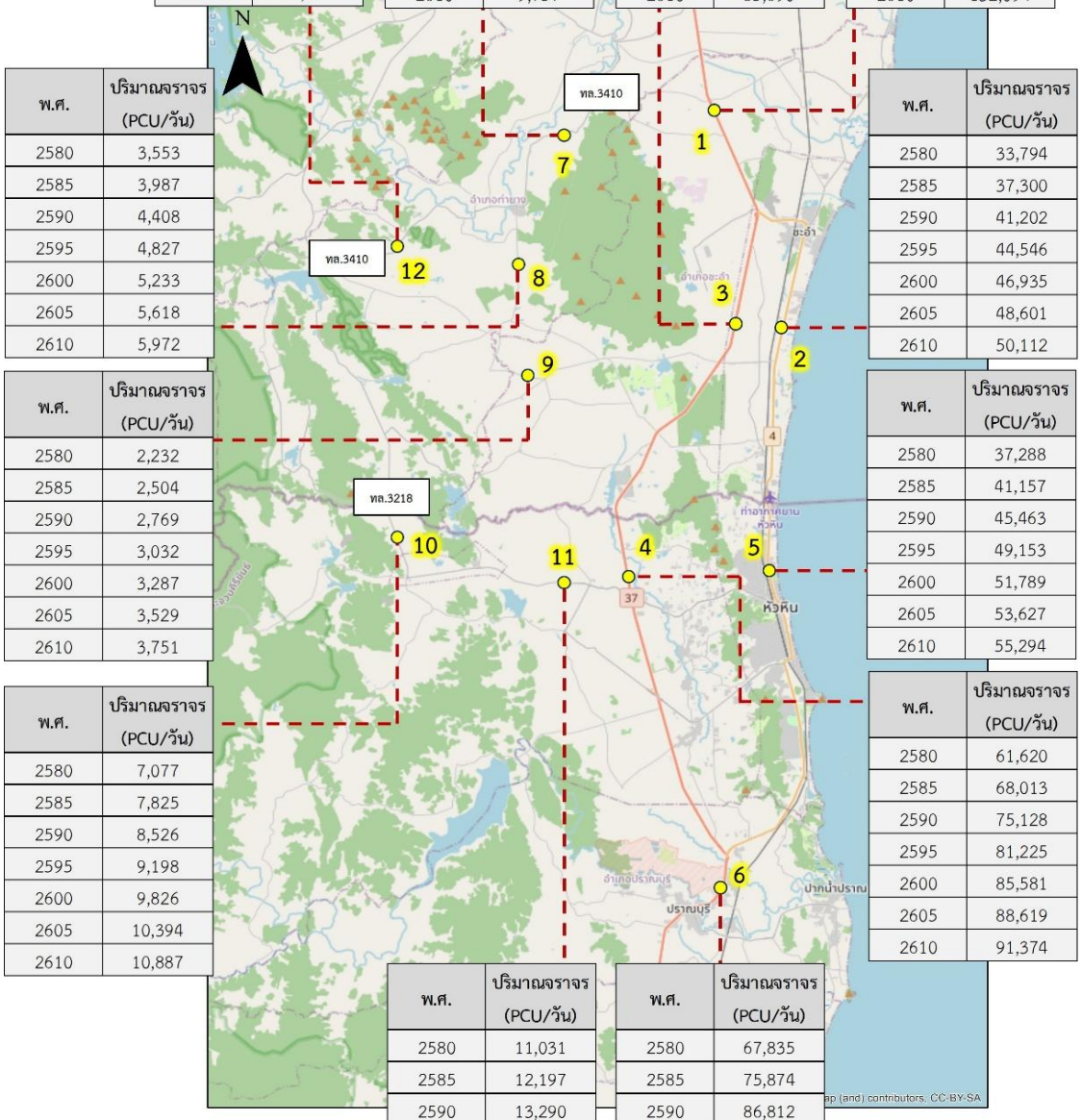
- **กรณีไม่มีโครงการ**

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษาแสดงใน**รูปที่ 7-6** พบว่า

ทางหลวงหมายเลข 4 (ช่วงท่ายาง-ชะอำ) : ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จาก 90,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2580 เพิ่มขึ้นเป็น 109,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 124,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และเพิ่มขึ้นเป็น 132,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610

ทางหลวงหมายเลข 4 (ช่วงชะอำ-หัวหิน เลียบชายทะเล) : ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจาก 33,000–37,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2580 เพิ่มขึ้นเป็น 41,000–45,000PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 46,000–52,00 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และเพิ่มขึ้นเป็น 50,000–55,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610

ทางหลวงหมายเลข 4 (ช่วงหัวหิน-ปราณบุรี) : ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น จาก 90,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2580 เพิ่มขึ้นเป็น 86,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 101,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และเพิ่มขึ้นเป็น 109,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610



พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,883
2585	7,611
2590	8,292
2595	8,946
2600	9,557
2605	10,109
2610	10,588

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,342
2585	7,013
2590	7,641
2595	8,244
2600	8,807
2605	9,315
2610	9,757

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	57,787
2585	63,782
2590	70,454
2595	76,172
2600	80,257
2605	83,106
2610	85,690

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	90,708
2585	99,599
2590	109,495
2595	117,977
2600	124,035
2605	128,261
2610	132,094

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	3,553
2585	3,987
2590	4,408
2595	4,827
2600	5,233
2605	5,618
2610	5,972

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	33,794
2585	37,300
2590	41,202
2595	44,546
2600	46,935
2605	48,601
2610	50,112

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	2,232
2585	2,504
2590	2,769
2595	3,032
2600	3,287
2605	3,529
2610	3,751

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	37,288
2585	41,157
2590	45,463
2595	49,153
2600	51,789
2605	53,627
2610	55,294

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	7,077
2585	7,825
2590	8,526
2595	9,198
2600	9,826
2605	10,394
2610	10,887

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	61,620
2585	68,013
2590	75,128
2595	81,225
2600	85,581
2605	88,619
2610	91,374

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	11,031
2585	12,197
2590	13,290
2595	14,338
2600	15,317
2605	16,202
2610	16,970

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	67,835
2585	75,874
2590	86,812
2595	94,615
2600	101,475
2605	105,363
2610	109,436

รูปที่ 7-6 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีไม่มีโครงการ ตลอดทั้งวัน

ทางหลวงหมายเลข 37 : ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น จาก 57,000–61,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2580 เพิ่มขึ้นเป็น 70,000–75,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 80,000–85,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และเพิ่มขึ้นเป็น 85,000–91,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610

จะเห็นว่าหากไม่มีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าผ่านพื้นที่และในพื้นที่แล้ว จะทำให้ทางหลวงสายหลักในพื้นที่ มีสภาพจราจรที่แออัด ทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการเดินทางได้ดีเท่าที่ควร

- **กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 1**

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรโดยรอบพื้นที่แสดงใน**รูปที่ 7-7** พบว่า ในปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ (ตำแหน่งที่ 13 และตำแหน่งที่ 14) ประมาณ 19000 PCU/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 35,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 47,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และ 53,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610 จะเห็นว่ากรณีมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 37 ลงได้ คิดเป็นร้อยละ 21-50

- **กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 2**

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรโดยรอบพื้นที่แสดงใน**รูปที่ 7-8** พบว่า พบว่า ในปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ (ตำแหน่งที่ 13 และตำแหน่งที่ 14) ประมาณ 19000 PCU/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 35,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 47,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และ 53,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610 จะเห็นว่ากรณีมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ ทางหลวงหมายเลข 37 ลงได้คิดเป็นร้อยละ 20-50

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,772
2585	7,449
2590	8,096
2595	8,711
2600	9,278
2605	9,781
2610	10,207

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	19,539
2585	26,613
2590	35,430
2595	42,473
2600	47,454
2605	50,712
2610	53,470

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,189
2585	6,790
2590	7,370
2595	7,919
2600	8,422
2605	8,863
2610	9,230

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	42,012
2585	42,296
2590	41,850
2595	41,882
2600	41,945
2605	42,164
2610	42,521

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	71,364
2585	73,252
2590	74,419
2595	75,929
2600	77,056
2605	78,056
2610	79,159

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	3,474
2585	3,869
2590	4,262
2595	4,649
2600	5,020
2605	5,363
2610	5,671

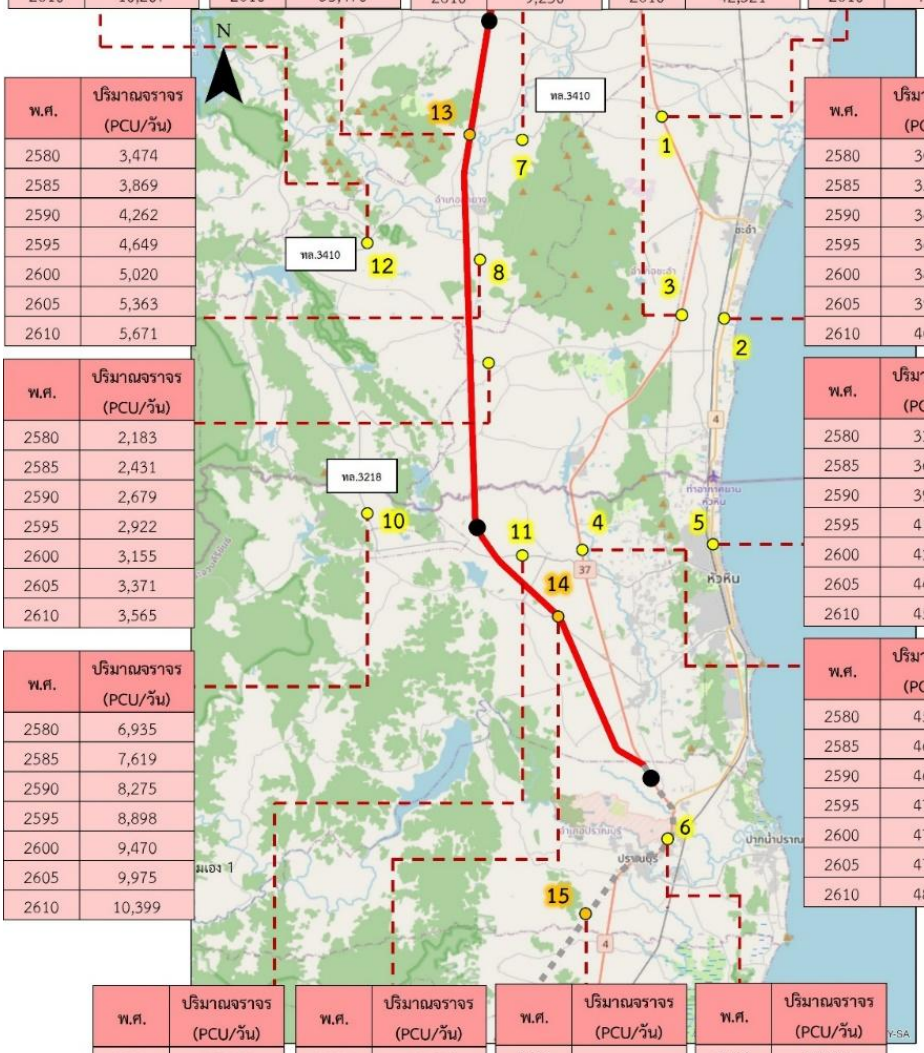
พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	30,225
2585	32,439
2590	34,730
2595	36,788
2600	38,267
2605	39,338
2610	40,345

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	2,183
2585	2,431
2590	2,679
2595	2,922
2600	3,155
2605	3,371
2610	3,565

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	33,738
2585	36,317
2590	39,016
2595	41,423
2600	43,152
2605	44,400
2610	45,568

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,935
2585	7,619
2590	8,275
2595	8,898
2600	9,470
2605	9,975
2610	10,399

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	45,929
2585	46,622
2590	46,631
2595	47,058
2600	47,408
2605	47,835
2610	48,385



พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	17,358
2585	19,390
2590	21,467
2595	23,680
2600	25,887
2605	28,162
2610	30,501

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	19,436
2585	26,496
2590	35,297
2595	42,321
2600	47,282
2605	50,516
2610	53,248

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	-
2585	25,654
2590	34,340
2595	41,226
2600	46,042
2605	49,114
2610	51,662

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	67,835
2585	54,068
2590	57,623
2595	59,573
2600	62,339
2605	63,616
2610	65,523

รูปที่ 7-7 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 1 ตลอดทั้งวัน

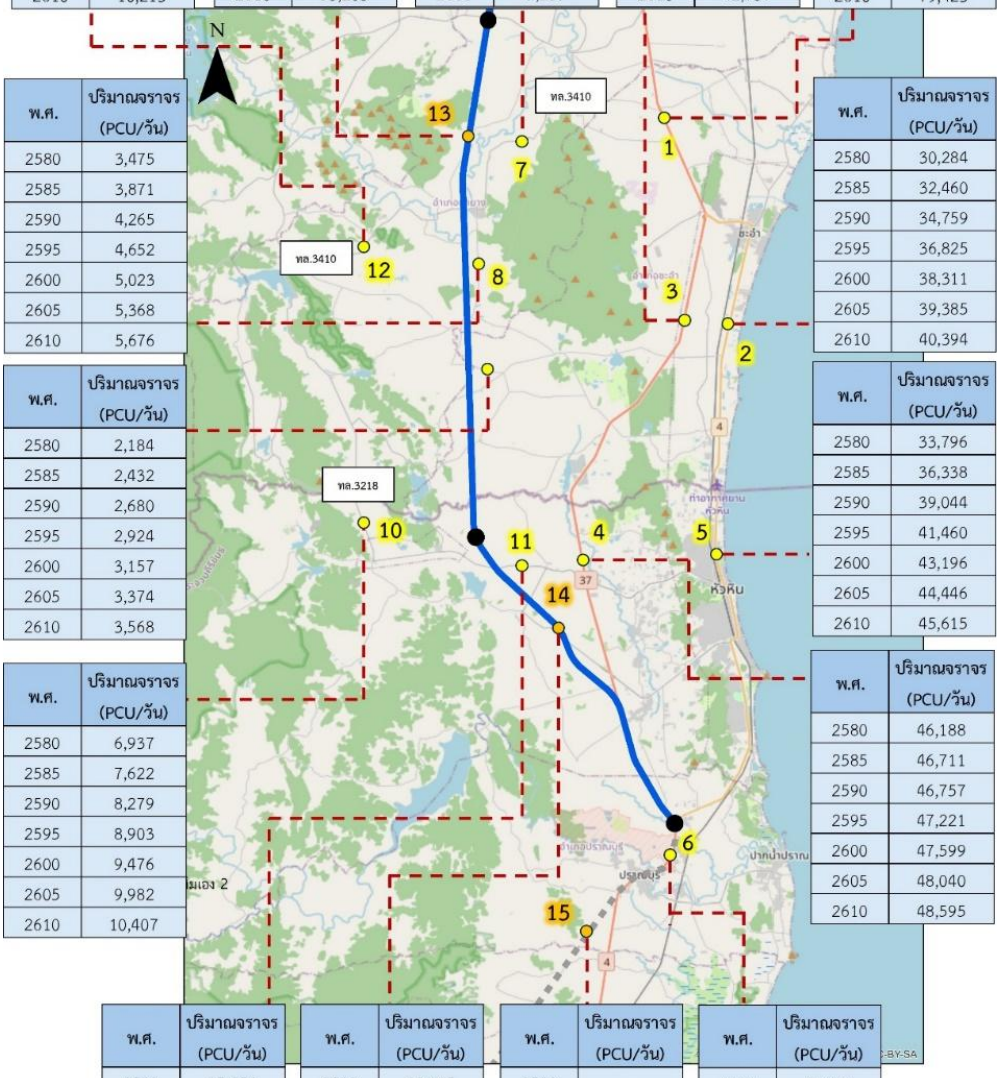
พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,773
2585	7,452
2590	8,099
2595	8,715
2600	9,283
2605	9,787
2610	10,213

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	19,216
2585	26,500
2590	35,272
2595	42,268
2600	47,215
2605	50,454
2610	53,203

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,191
2585	6,794
2590	7,375
2595	7,925
2600	8,428
2605	8,871
2610	9,239

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	42,273
2585	42,387
2590	41,977
2595	42,047
2600	42,138
2605	42,372
2610	42,737

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	71,684
2585	73,364
2590	74,576
2595	76,132
2600	77,292
2605	78,312
2610	79,423



พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	3,475
2585	3,871
2590	4,265
2595	4,652
2600	5,023
2605	5,368
2610	5,676

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	30,284
2585	32,460
2590	34,759
2595	36,825
2600	38,311
2605	39,385
2610	40,394

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	2,184
2585	2,432
2590	2,680
2595	2,924
2600	3,157
2605	3,374
2610	3,568

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	33,796
2585	36,338
2590	39,044
2595	41,460
2600	43,196
2605	44,446
2610	45,615

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,937
2585	7,622
2590	8,279
2595	8,903
2600	9,476
2605	9,982
2610	10,407

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	46,188
2585	46,711
2590	46,757
2595	47,221
2600	47,599
2605	48,040
2610	48,595

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	17,254
2585	19,271
2590	21,332
2595	23,527
2600	25,713
2605	27,965
2610	30,278

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	19,115
2585	26,385
2590	35,141
2595	42,118
2600	47,046
2605	50,262
2610	52,987

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	-
2585	25,557
2590	34,199
2595	41,044
2600	45,830
2605	48,886
2610	51,429

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	67,835
2585	54,151
2590	57,743
2595	59,728
2600	62,520
2605	63,810
2610	65,721

รูปที่ 7-8 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 2 ตลอดทั้งวัน

- **กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 3**

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรโดยรอบพื้นที่แสดงใน**รูปที่ 7-9** พบว่า ในปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ (ตำแหน่งที่ 13 และตำแหน่งที่ 14) ประมาณ 18,000 PCU/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 34,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2590 เพิ่มขึ้นเป็น 46,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2600 และ 52,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2610 จะเห็นว่ากรณีมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ ทางหลวงหมายเลข 37 ลงได้คิดเป็นร้อยละ 20-49

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,777
2585	7,457
2590	8,105
2595	8,722
2600	9,291
2605	9,797
2610	10,224

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	18,639
2585	26,294
2590	34,981
2595	41,902
2600	46,782
2605	49,985
2610	52,716

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,196
2585	6,801
2590	7,383
2595	7,934
2600	8,439
2605	8,884
2610	9,255

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	42,739
2585	42,554
2590	42,212
2595	42,343
2600	42,488
2605	42,751
2610	43,130

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	72,255
2585	73,568
2590	74,864
2595	76,494
2600	77,721
2605	78,776
2610	79,905

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	3,478
2585	3,874
2590	4,269
2595	4,658
2600	5,029
2605	5,375
2610	5,685

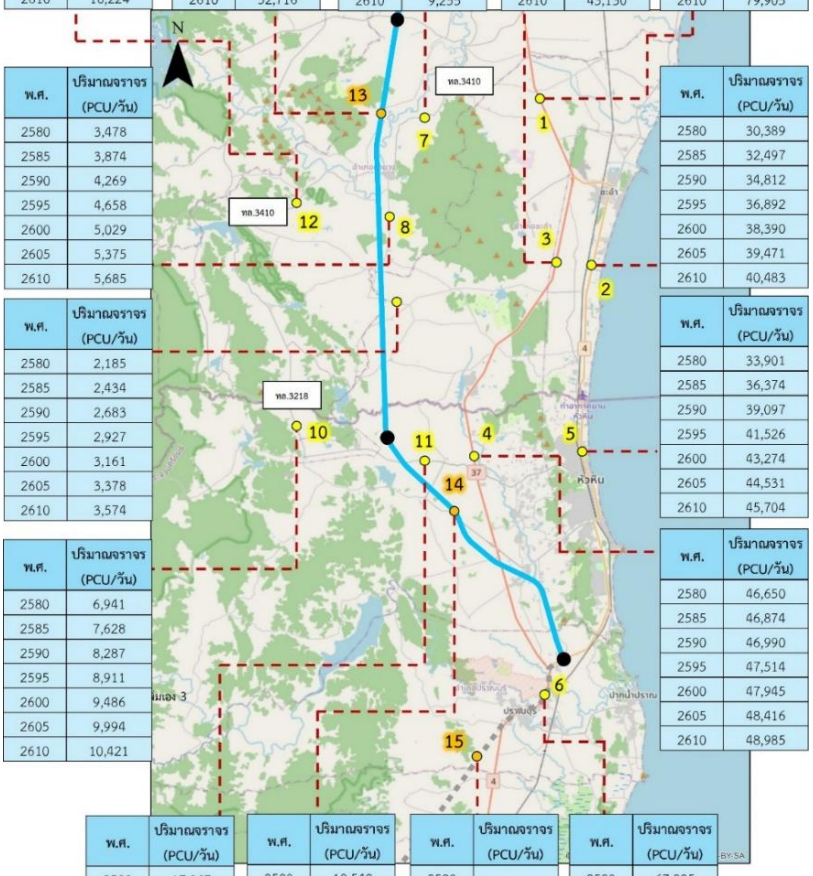
พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	30,389
2585	32,497
2590	34,812
2595	36,892
2600	38,390
2605	39,471
2610	40,483

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	2,185
2585	2,434
2590	2,683
2595	2,927
2600	3,161
2605	3,378
2610	3,574

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	33,901
2585	36,374
2590	39,097
2595	41,526
2600	43,274
2605	44,531
2610	45,704

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	6,941
2585	7,628
2590	8,287
2595	8,911
2600	9,486
2605	9,994
2610	10,421

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	46,650
2585	46,874
2590	46,990
2595	47,514
2600	47,945
2605	48,416
2610	48,985



พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	17,067
2585	19,059
2590	21,091
2595	23,251
2600	25,402
2605	27,612
2610	29,879

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	18,542
2585	26,183
2590	34,853
2595	41,756
2600	46,617
2605	49,797
2610	52,504

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	-
2585	25,379
2590	33,938
2595	40,709
2600	45,434
2605	48,458
2610	50,989

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)
2580	67,835
2585	54,302
2590	57,965
2595	60,012
2600	62,856
2605	64,174
2610	66,095

รูปที่ 7-9 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการ กรณีมีโครงการแนวทางเลือกที่ 3 ตลอดทั้งวัน

7.4 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนช่วงถนน

การวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจรบนโครงข่ายถนน (Level of Service: LOS) ในหัวข้อนี้เป็นการวิเคราะห์ที่แสดงให้เห็นถึงสภาพการจราจรในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งวิเคราะห์ระดับการให้บริการจากข้อมูลปริมาณจราจรที่ได้จากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งและข้อมูลทางกายภาพของแต่ละเส้นทางที่อ้างอิงตามมาตรฐานของ HCM 7th Edition โดยระดับการให้บริการแบ่งออกได้เป็น 6 ระดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 7-10** มีรายละเอียดดังนี้

LOS A กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด

LOS B กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร

LOS C กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจรและการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร

LOS D กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่จำเป็นต้องขับรถตามรถคันหน้าไปด้วยความเร็วต่ำ

LOS E กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด

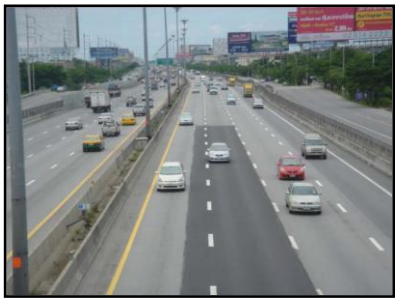
LOS F กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า



ระดับของการให้บริการ A (LOS A)



ระดับของการให้บริการ B (LOS B)



ระดับของการให้บริการ C (LOS C)



ระดับของการให้บริการ D (LOS D)

รูปที่ 7-10 สภาพการจราจรที่ระดับการให้บริการ 6 ระดับ



ระดับของการให้บริการ E (LOS E)

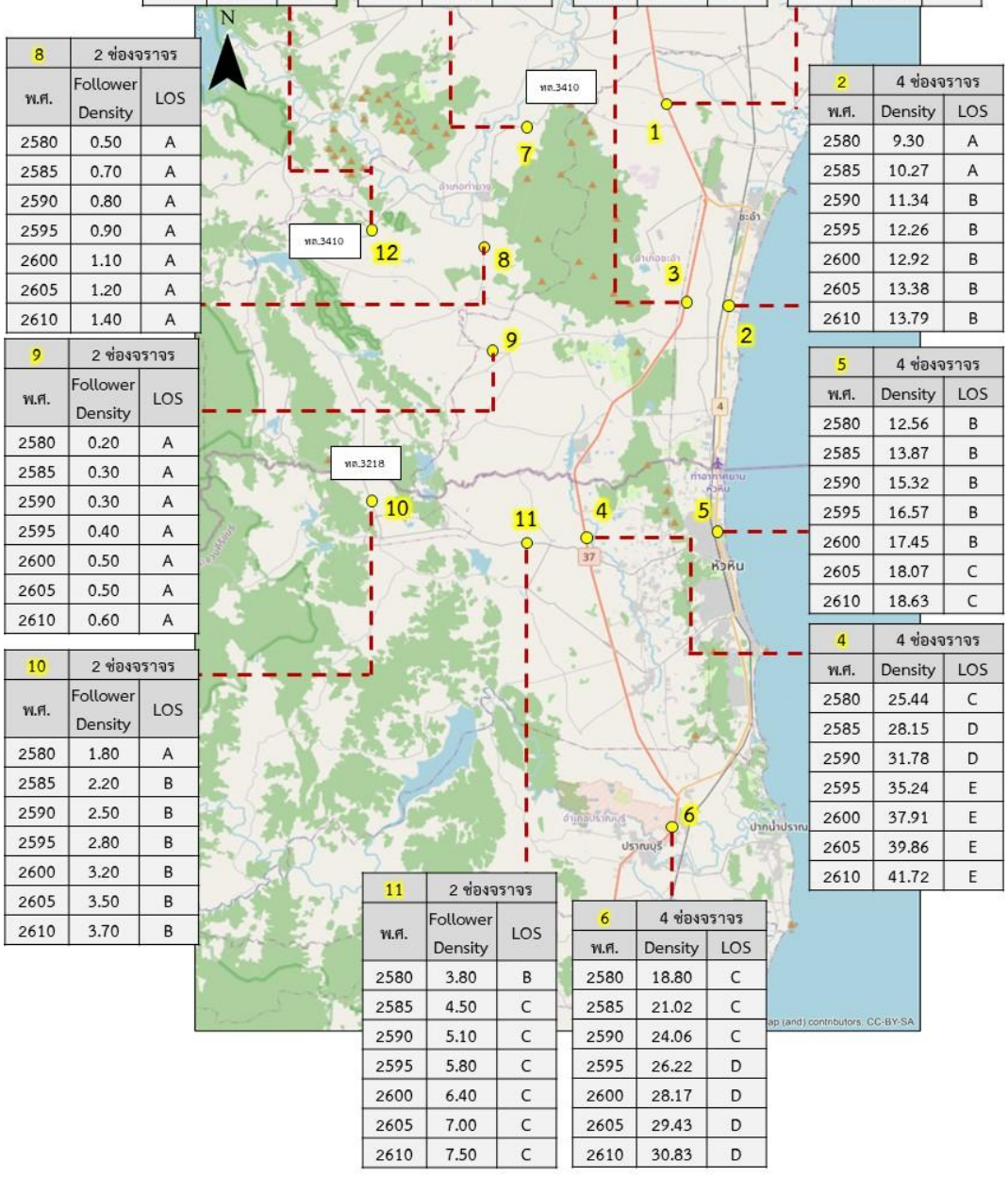


ระดับของการให้บริการ F (LOS F)

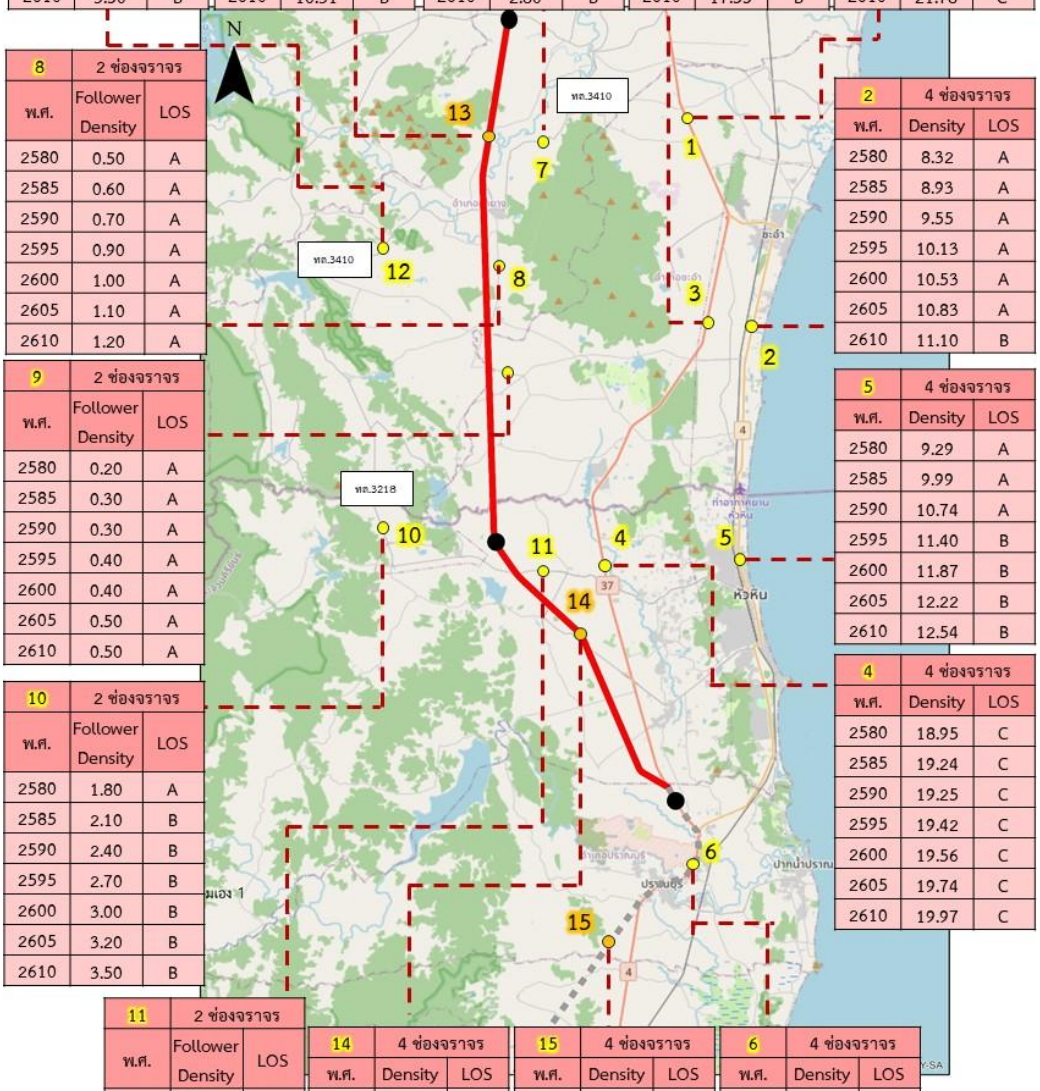
รูปที่ 7-10 สภาพการจราจรที่ระดับการให้บริการ 6 ระดับ (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงถนนในปีอนาคตตามกรอบระยะเวลาการวิเคราะห์ ณ ปี พ.ศ. 2580 ถึง พ.ศ. 2610 ของกรณีไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการขนาด 4 ช่องจราจร (ทางเลือกที่ 1 ถึง ทางเลือกที่ 3) จะแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของระดับการให้บริการบนโครงข่ายทางหลวงของพื้นที่ศึกษา โดยสามารถแสดงดัง**รูปที่ 7-11** ถึง**รูปที่ 7-14**

ระดับการให้บริการ (LOS) ของถนนโครงการ โดยพิจารณาจากความหนาแน่น (Density) พบว่า กรณีที่ทำการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 3 ทางเลือก ขนาด 4 ช่องจราจร จะสามารถรองรับปริมาณปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ตลอดช่วงอายุโครงการ 30 ปี (พ.ศ.2580 - พ.ศ.2610) โดยมีระดับการให้บริการในปีเปิดให้บริการที่ระดับ A และในปีสุดท้ายของการเปิดให้บริการมีระดับการให้บริการที่ระดับ B



รูปที่ 7-11 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีไม่มีโครงการ



12	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.70	A
2585	2.10	A
2590	2.30	B
2595	2.60	B
2600	2.90	B
2605	3.30	B
2610	3.50	B

13	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.96	A
2585	8.12	A
2590	10.81	A
2595	12.96	B
2600	14.48	B
2605	15.47	B
2610	16.31	B

7	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.50	A
2585	1.70	A
2590	2.00	A
2595	2.20	B
2600	2.40	B
2605	2.70	B
2610	2.80	B

3	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	17.33	B
2585	17.46	B
2590	17.27	B
2595	17.28	B
2600	17.31	B
2605	17.41	B
2610	17.55	B

1	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	19.64	C
2585	20.15	C
2590	20.48	C
2595	20.89	C
2600	21.20	C
2605	21.47	C
2610	21.78	C

8	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.50	A
2585	0.60	A
2590	0.70	A
2595	0.90	A
2600	1.00	A
2605	1.10	A
2610	1.20	A

2	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	8.32	A
2585	8.93	A
2590	9.55	A
2595	10.13	A
2600	10.53	A
2605	10.83	A
2610	11.10	B

9	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.20	A
2585	0.30	A
2590	0.30	A
2595	0.40	A
2600	0.40	A
2605	0.50	A
2610	0.50	A

5	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	9.29	A
2585	9.99	A
2590	10.74	A
2595	11.40	B
2600	11.87	B
2605	12.22	B
2610	12.54	B

10	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.80	A
2585	2.10	B
2590	2.40	B
2595	2.70	B
2600	3.00	B
2605	3.20	B
2610	3.50	B

4	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	18.95	C
2585	19.24	C
2590	19.25	C
2595	19.42	C
2600	19.56	C
2605	19.74	C
2610	19.97	C

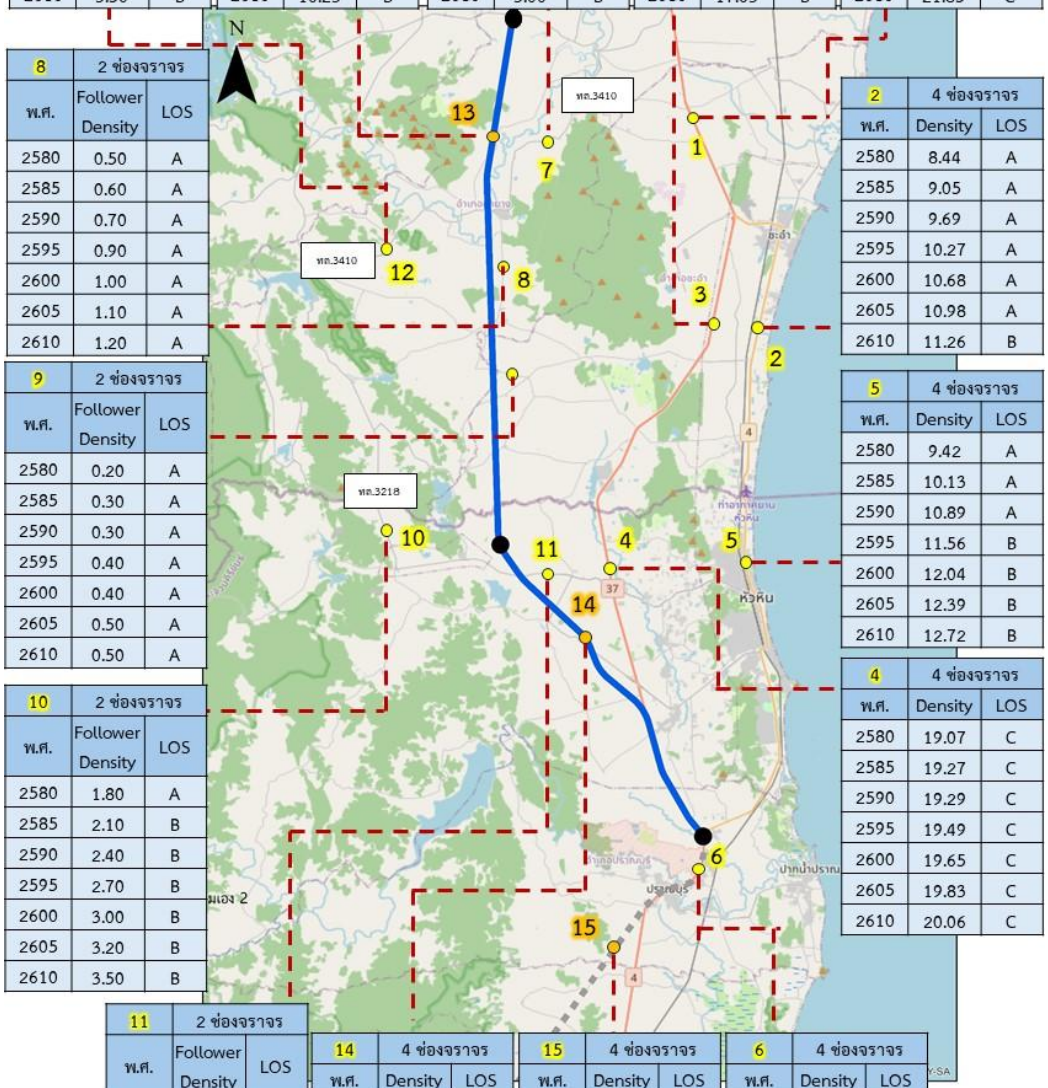
11	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	7.80	C
2585	13.70	D
2590	15.30	D
2595	12.30	E
2600	13.90	E
2605	20.20	E
2610	17.40	E

14	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.93	A
2585	8.09	A
2590	10.77	A
2595	12.91	B
2600	14.42	B
2605	15.41	B
2610	16.25	B

15	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	-	-
2585	7.83	A
2590	10.47	A
2595	12.58	B
2600	14.04	B
2605	14.98	B
2610	15.76	B

6	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	18.55	C
2585	14.79	B
2590	15.76	B
2595	16.30	B
2600	17.05	B
2605	17.40	B
2610	17.92	B

รูปที่ 7-12 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 1



12	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.80	A
2585	2.10	A
2590	2.50	B
2595	2.70	B
2600	3.00	B
2605	3.30	B
2610	3.50	B

13	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.86	A
2585	8.09	A
2590	10.76	A
2595	12.90	B
2600	14.41	B
2605	15.39	B
2610	16.23	B

7	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.60	A
2585	1.90	A
2590	2.10	B
2595	2.40	B
2600	2.60	B
2605	2.80	B
2610	3.00	B

3	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	17.44	B
2585	17.50	B
2590	17.32	B
2595	17.35	B
2600	17.40	B
2605	17.49	B
2610	17.63	B

1	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	19.72	C
2585	20.19	C
2590	20.52	C
2595	20.95	C
2600	21.27	C
2605	21.54	C
2610	21.85	C

8	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.50	A
2585	0.60	A
2590	0.70	A
2595	0.90	A
2600	1.00	A
2605	1.10	A
2610	1.20	A

2	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	8.44	A
2585	9.05	A
2590	9.69	A
2595	10.27	A
2600	10.68	A
2605	10.98	A
2610	11.26	B

9	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.20	A
2585	0.30	A
2590	0.30	A
2595	0.40	A
2600	0.40	A
2605	0.50	A
2610	0.50	A

5	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	9.42	A
2585	10.13	A
2590	10.89	A
2595	11.56	B
2600	12.04	B
2605	12.39	B
2610	12.72	B

10	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.80	A
2585	2.10	B
2590	2.40	B
2595	2.70	B
2600	3.00	B
2605	3.20	B
2610	3.50	B

4	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	19.07	C
2585	19.27	C
2590	19.29	C
2595	19.49	C
2600	19.65	C
2605	19.83	C
2610	20.06	C

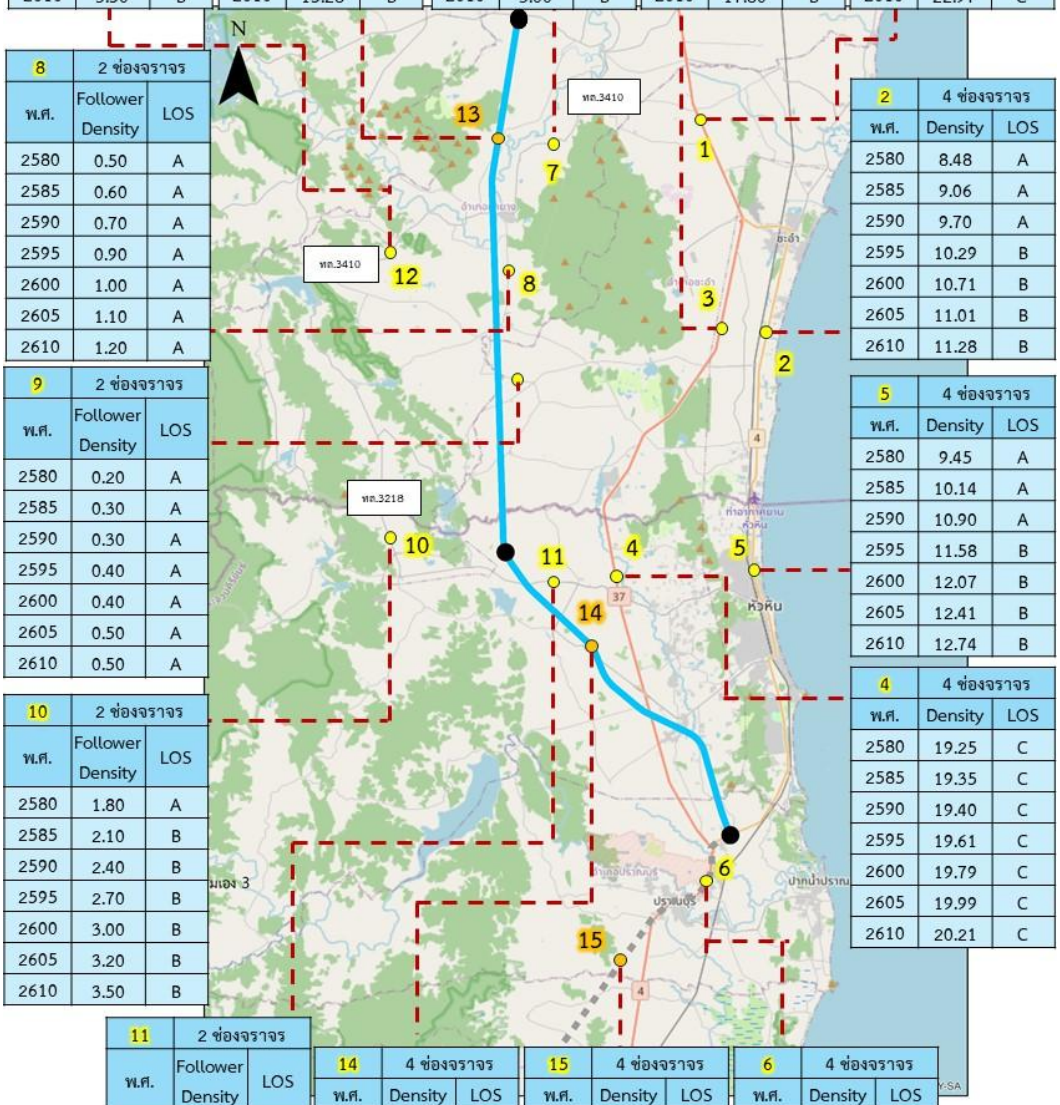
11	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	7.80	C
2585	9.20	D
2590	10.60	D
2595	12.20	E
2600	13.80	E
2605	15.50	E
2610	17.20	E

14	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.83	A
2585	8.05	A
2590	10.72	A
2595	12.85	B
2600	14.36	B
2605	15.33	B
2610	16.16	B

15	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	-	-
2585	7.80	A
2590	10.43	A
2595	12.52	B
2600	13.98	B
2605	14.91	B
2610	15.69	B

6	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	18.80	C
2585	15.01	B
2590	16.01	B
2595	16.55	B
2600	17.33	B
2605	17.68	B
2610	18.22	C

รูปที่ 7-13 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 2



12	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.80	A
2585	2.10	A
2590	2.50	B
2595	2.70	B
2600	3.00	B
2605	3.30	B
2610	3.50	B

13	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.41	A
2585	7.62	A
2590	10.14	A
2595	12.14	B
2600	13.56	B
2605	14.49	B
2610	15.28	B

7	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.60	A
2585	1.90	A
2590	2.10	B
2595	2.40	B
2600	2.60	B
2605	2.80	B
2610	3.00	B

3	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	17.64	B
2585	17.56	B
2590	17.42	B
2595	17.48	B
2600	17.54	B
2605	17.64	B
2610	17.80	B

1	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	19.88	C
2585	20.24	C
2590	20.60	C
2595	21.05	C
2600	21.39	C
2605	22.65	C
2610	22.97	C

8	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.50	A
2585	0.60	A
2590	0.70	A
2595	0.90	A
2600	1.00	A
2605	1.10	A
2610	1.20	A

2	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	8.48	A
2585	9.06	A
2590	9.70	A
2595	10.29	B
2600	10.71	B
2605	11.01	B
2610	11.28	B

9	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	0.20	A
2585	0.30	A
2590	0.30	A
2595	0.40	A
2600	0.40	A
2605	0.50	A
2610	0.50	A

5	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	9.45	A
2585	10.14	A
2590	10.90	A
2595	11.58	B
2600	12.07	B
2605	12.41	B
2610	12.74	B

10	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	1.80	A
2585	2.10	B
2590	2.40	B
2595	2.70	B
2600	3.00	B
2605	3.20	B
2610	3.50	B

4	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	19.25	C
2585	19.35	C
2590	19.40	C
2595	19.61	C
2600	19.79	C
2605	19.99	C
2610	20.21	C

11	2 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Follower Density	LOS
2580	7.60	C
2585	8.90	D
2590	10.40	D
2595	11.90	D
2600	13.50	E
2605	15.20	E
2610	16.90	E

14	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	5.38	A
2585	7.59	A
2590	10.10	A
2595	12.10	B
2600	13.51	B
2605	14.43	B
2610	15.22	B

15	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	-	-
2585	7.36	A
2590	9.84	A
2595	11.80	B
2600	13.17	B
2605	14.04	B
2610	14.78	B

6	4 ช่องจราจร	
พ.ศ.	Density	LOS
2580	18.80	C
2585	15.05	B
2590	16.07	B
2595	16.63	B
2600	17.42	B
2605	17.79	B
2610	18.32	C

รูปที่ 7-14 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ กรณีมีโครงการ ทางเลือกที่ 3

8. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย รูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง จะออกแบบระบบตามที่กรมทางหลวงใช้ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารประกอบต่าง ๆ ตำแหน่งศูนย์บริการทางหลวง ตำแหน่งจุดพักรถ รูปตัดทางหลวงพิเศษช่วงต่าง ๆ เป็นต้น ที่ปรึกษาจะกำหนดรูปแบบและตำแหน่งเบื้องต้น และออกแบบปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรคาดการณ์ใหม่และการศึกษาระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแบบใหม่ที่ทันสมัยขึ้น

แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น มีรายละเอียดดังนี้

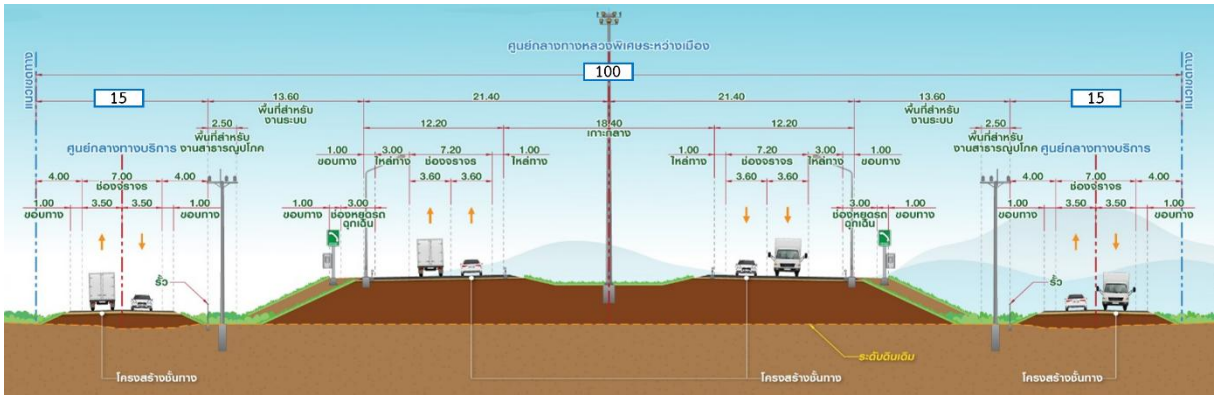
- จุดเริ่มต้นโครงการ กม.119+000 บริเวณอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 2 จุด
- ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ (Motorway Service Center) จำนวน 1 จุด
- ทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ บริเวณทางแยกต่างระดับหัวหิน
- ทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ บริเวณทางแยกต่างระดับปราณบุรี
- จุดสิ้นสุดโครงการ กม.179+000 บริเวณอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

8.1 การออกแบบรูปตัดทาง (Cross-Section)

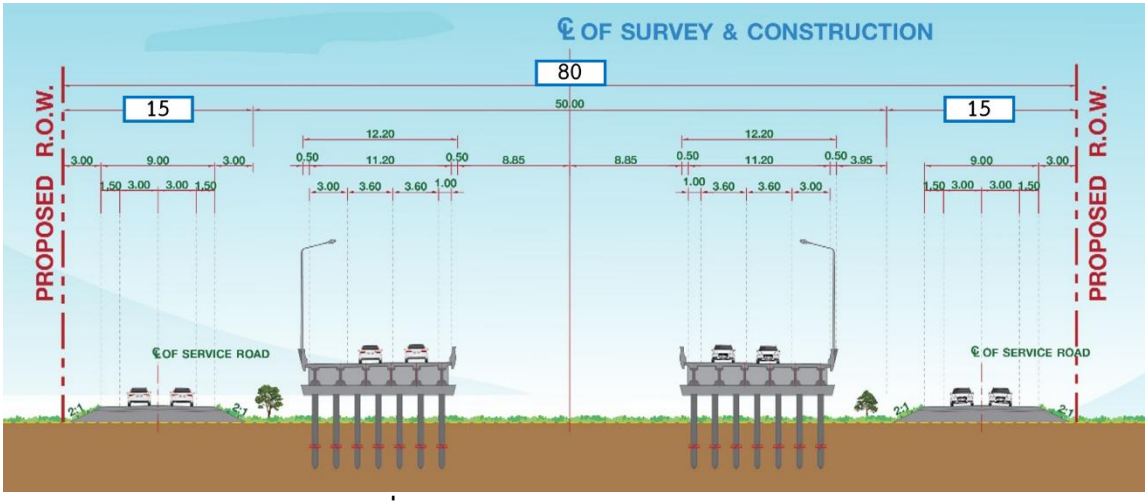
ที่ปรึกษาจะกำหนดรูปตัดทางตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต 30 ปี โดยรูปแบบทั่วไปจะออกแบบตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง โดยกำหนดความกว้างเขตทางเท่าที่จำเป็น (ประมาณ 100 เมตร) ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ภูเขามีความจำเป็นต้องตัดเขาก่อสร้างลาดหลังทางอาจจำเป็นต้องใช้เขตทางกว้างขึ้น

รูปตัดทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 100 เมตร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างด้านละ 1.00 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะร่อง กว้าง 18.40 เมตร ในกรณีมีทางบริการ ออกแบบทางบริการ ขนาด 2 ช่องจราจร แบบสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านละ 1.00 เมตร แสดงใน**รูปที่ 8-1**

รูปตัดสะพานยกระดับ เขตทางกว้าง 80 เมตร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างด้านละ 1.00 เมตร ในกรณีมีทางบริการ ออกแบบทางบริการ ขนาด 2 ช่องจราจร แบบสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านละ 1.50 เมตร แสดงใน**รูปที่ 8-2**



รูปที่ 8-1 ตัวอย่างรูปตัดทางทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ



รูปที่ 8-2 ตัวอย่างรูปตัดสะพานยกระดับ

8.2 งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการ

8.2.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

เนื่องจากในปัจจุบันสภาพแวดล้อมในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้นในการศึกษาทบทวนแนวเส้นทางของโครงการ ทางโครงการจึงพิจารณานำผลการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการมาทบทวนร่วมกับแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ดังนี้

1) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร ของกรมทางหลวง ดำเนินการโดย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด แล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2552 แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นต่อ จากจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย นครปฐม-ชะอำ ที่ บ้านกระจับ อำเภอท่ายาง 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 รายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ของกรมทางหลวงได้ดำเนินการ โดย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566

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

จากการตรวจสอบแนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) พบว่าพื้นที่โครงการในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ในพื้นที่ราชพัสดุ ซึ่งเป็นเขตปลอดภัยทางทหาร ที่กองทัพใช้เป็นที่ฝึกซ้อมทางบกทางอากาศ โดยใช้กระสุนจริง ดังนั้นจึงไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่านพื้นที่นี้ได้ และจากการประชุมหารือแนวทางการการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ทหารกับกองทัพบก เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2568 กองทัพบกมีมติให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางเลี่ยงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหาร

เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาเดิม ประกอบกับข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่ทางการทหารและข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ จึงได้มีการพิจารณาปรับแนวเส้นทางตามการศึกษาเดิมเพื่อให้มีความเหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน จึงพิจารณาแบ่งแนวเส้นทางโครงการเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี ถึง ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ จะพิจารณา 3 แนวเส้นทางเลือก ได้แก่ แนวทางเลือกที่ 3 แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมฯ (สีน้ำเงิน) แนวทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางตาม MR1 (สีเขียว) และแนวทางเลือกที่ 3 (สีม่วง)

ช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี เนื่องจากแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหาร (พื้นที่ฝึกซ้อมรบทางบก ทางอากาศโดยใช้กระสุนจริง) ของค่ายทหารธนะรัชต์ ซึ่งกองทัพบกมีมติให้ปรับแนวเส้นทางเลี่ยงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหาร ที่ปรึกษาจึงกำหนดแนวทางเลือกใหม่ 3 แนว ในช่วงบริเวณ ต.หินเหล็กไฟ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

โดยแนวเส้นทางเลือกแต่ละแนว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน จุดเริ่มต้นโครงการจะกำหนดต่อจากจุดสิ้นสุดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว บริเวณ กม. 119+000

แนวเส้นทางเลือกของโครงการ จะพิจารณา 3 แนวเส้นทางเลือก ได้แก่

- **<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 1</u>** <u>แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร (สีน้ำเงิน)</u>

  มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 บริเวณ ต.ท่าคอย อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี (หมายเลข 2) แนวเส้นทางตรงลงมาด้านทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทเลียบคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 2 สาย (หมายเลข 3,4) สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ราบ จากนั้นแนวเส้นทางอ้อมเขาหินลาดไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่สุสานเพชรแลนด์ (หมายเลข 7) ในพื้นที่ ต.ท่าไม้รวก แนวเส้นทางเบี่ยงลงมาด้านทิศใต้บริเวณใกล้กับอ่างเก็บน้ำเขาลูกช้าง (หมายเลข 10) จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงลงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตัดผ่านถนนโยธาธิการ (หมายเลข 16) บริเวณบ้านหนองโรง ต.เขากระปุก ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย พบ.1001 และ พบ.1010 ในพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ ตัดผ่านถนนโยธาธิการ (หมายเลข 19) จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาด้านทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย พบ.2069 บริเวณใกล้กับมูลนิธิกุศลสันติธรรมในพื้นที่ ต.ไร่ใหม่พัฒนา จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ บริเวณคลองไม้ตายซึ่งเป็นเขตแบ่งระหว่างจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3218 (หมายเลข 22) จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหารในช่วงบริเวณ บ้านหนองซอ ต.หินเหล็กไฟ อ.หัวหิน ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ แนวเส้นทางกับทางหลวงหมายเลข 3219 (หมายเลข 24) และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.ที่ 165+000 บริเวณ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- สภาพภูมิประเทศผ่านพื้นที่ราบเป็นส่วนใหญ่ก่อสร้างได้ง่ายกว่าบริเวณภูเขา - จุดเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 37 มีระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร สะดวกต่อการเชื่อมต่อพื้นที่เข้าสู่ตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน	- แนวเส้นทางช่วง ต.ท่าไม้รวก ประชิดเขาหินลาดและพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง ทำให้แนวเส้นทางวางตัวขวางทางน้ำธรรมชาติชิดแนวเขา เสี่ยงต่อการเกิดน้ำป่าไหลหลาก ซึ่งจะต้องออกแบบระบบระบายน้ำข้ามทางหลวง ให้ถี่และครอบคลุมมากกว่าปกติหรืออาจจะต้องพิจารณาเป็นสะพานบกเพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ - ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนที่เริ่มขยายตัว - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงขึ้น

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

มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 บริเวณ ต.วังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี (หมายเลข 1) แนวเส้นทางตรงลงไปทางด้านทิศใต้ ตัดผ่านคลองแม่ประจันต์ บริเวณบ้านท่าหัวลบ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท สาย พบ.8001 ในพื้นที่ต.ท่าไคร้ แนวเส้นทางตรงต่อมาทางทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท สาย พบ.4019 (หมายเลข 5) ในพื้นที่ ต.ท่าไม้รวก และรวมกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีม่วง) บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 3410 (หมายเลข 8) ในพื้นที่ ต.กลัดหลวง แนวเส้นทางตรงลงมาทางทิศใต้ตัดผ่านแม่น้ำเพชรบุรี และเบี่ยงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.4002 (หมายเลข 12) บริเวณบ้านโรง ต.เขากระปุก จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.1010 (หมายเลข 13,15) ในพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ แนวเส้นทางเบี่ยงมาทางทิศใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.1001 (หมายเลข 17) ตัดผ่านถนนโยธาธิการ (หมายเลข 18) บริเวณบ้านไร่ใหม่พัฒนา ต.ไร่ใหม่พัฒนา แนวเส้นทางตรงต่อมาทางทิศใต้ ตัดผ่านคลองไม้ตายซึ่งเป็นเขตแบ่งระหว่างจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหารในช่วงบริเวณ บ้านหนองเสือดำ ต.หินเหล็กไฟ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่าน ทางหลวงหมายเลข 3218 (หมายเลข 23) และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3219 (หมายเลข 24) และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.ที่ 166+000 บริเวณ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- เป็นทางเลี่ยงเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนและบ้านเรือนประชาชน - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินนอกเขตเมือง	- แนวเส้นทางมีระยะห่างจากโครงข่ายทางหลัก ต้องออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีความยาวมากเพื่อเชื่อมต่อโครงข่าย ต้องเวนคืนที่ดินก่อสร้างทางเชื่อมกับ ทางหลวงหมายเลข 4 / ทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทางมากกว่า 10 กิโลเมตร

- **<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีม่วง)</u>**

มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 ต.ท่าคอย อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี (หมายเลข 2) แนวเส้นทางจะเป็นแนวเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) ประมาณ 1.50 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากแนวทางเลือกที่ 1 มาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ บริเวณ กม.120+500 ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทเลียบคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 2 สาย (หมายเลข 3,4) จากนั้นแนวเส้นทางเลียบแนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3410 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3410 อีกครั้ง (หมายเลข 6) บริเวณบ้านท่าลาว ต.ท่าไม้รวก จากนั้นแนวเส้นทางจะไปรวมกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 3410 (หมายเลข 8) ในพื้นที่ ต.กลัดหลวง และไปสิ้นสุดโครงการประมาณ กม.168+000 บริเวณ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- เป็นทางเลี่ยงเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนและบ้านเรือนประชาชน	- แนวเส้นทางมีระยะห่างจากโครงข่ายทางหลัก ต้องออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีความยาวมากเพื่อเชื่อมต่อโครงข่าย
- สามารถในการแก้ปัญหาความขัดแย้งเดิมในพื้นที่ได้ - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินนอกเขตเมือง	- ต้องเวนคืนที่ดินก่อสร้างทางเชื่อมกับ ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทางมากกว่า 10 กิโลเมตร
- อยู่ห่างจากพื้นที่ป่าและแนวภูเขา ทำให้ส่งผลกระทบต่อการขวางทางน้ำธรรมชาติน้อยกว่า	

ช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี ปรับแนวเส้นทางเลี่ยงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหาร ในช่วงบริเวณ ต.หินเหล็กไฟ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์

แนวเส้นทางเลือกของโครงการ จะพิจารณา 3 แนวเส้นทางเลือก ได้แก่

- **<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีแดง)</u>**

แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 (หมายเลข 26) ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางตรงลงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ และขนานกับทางหลวงหมายเลข 37 ทางด้านทิศตะวันตก แนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย ปข.1037 (หมายเลข 27) ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย ปข.2030 (หมายเลข 30) จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (หมายเลข 36) และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.15+000 บริเวณบ้านวังยาว ต.วังก์พง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นที่โล่งทำเกษตรกรรม ปลูกสับปะรด กล้วย ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ - เนื่องจากเป็นแนวถนนตัดใหม่ การก่อสร้างถนนระดับดินทำให้ค่าก่อสร้างถูกกว่าค่าก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข 37	- บริเวณที่เหมาะสมต่อการก่อสร้างทางแยกต่างระดับปราณบุรี อยู่ไกลจากจุดสิ้นสุดของโครงการ เนื่องจากบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการมีสภาพพื้นที่จำกัด ด้านทิศตะวันออกใกล้กับทางหลวงหมายเลข 37 ด้านทิศตะวันตกใกล้กับค่ายทหาร ธนะรัชต์ จึงยากต่อการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณนี้

- **<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีชมพู)</u>**

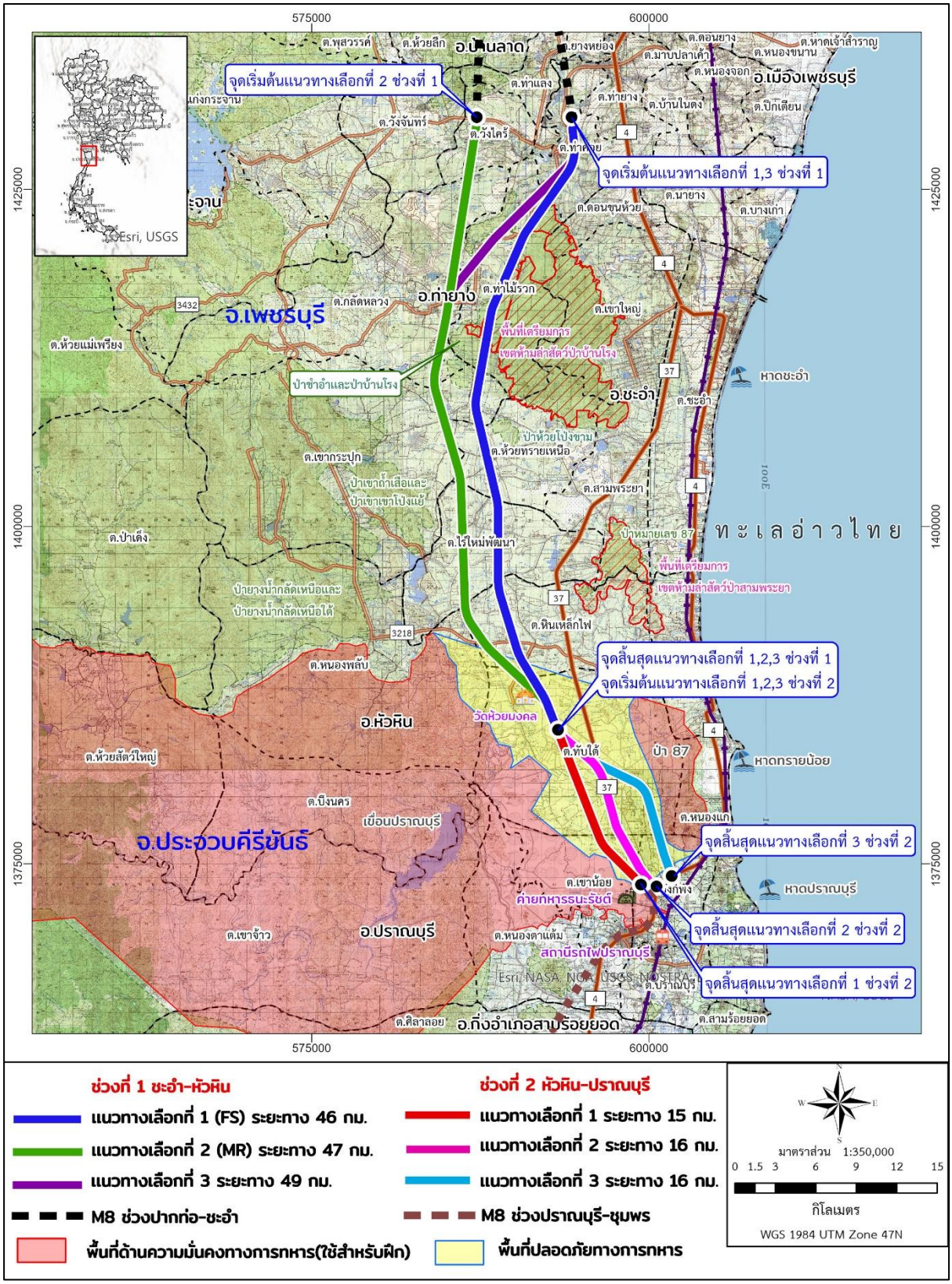
แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 (หมายเลข 26) ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบทสาย ปข.1037 (หมายเลข 28) และไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 37 (กม.38+000) ประมาณ กม.6+500 บริเวณใกล้กับโรงผสมคอนกรีต น้องเล็กสถาปัตย์ (หมายเลข 32) ซึ่งปัจจุบันกำลังก่อสร้างขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร และมีทางบริการทั้ง 2 ข้าง แนวเส้นทางซ้อนทับไปตามถนนทางหลวงหมายเลข 37 ตัดผ่านทางหลวงชนบทสายปข.2030 (หมายเลข 33) แนวเส้นทางซ้อนทับไปตามถนนทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.16+000 บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาว (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) ต.วังก์พง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นโดยทั่วไป มีอาคารบ้านเรือนกระจายอยู่ริมถนนทั้ง 2 ฝั่ง ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- ในช่วงที่ทับทางหลวงหมายเลข 37 ก่อสร้างสะพานยกระดับตรงกลางโดยใช้เขตทางเดิม 80 เมตร ทำให้ลดการเวนคืนที่ดินของประชาชนที่อยู่ประชิดทางหลวงหมายเลข 37	- ค่าก่อสร้างสูงกว่า เนื่องจากก่อสร้างสะพานยกระดับเป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร

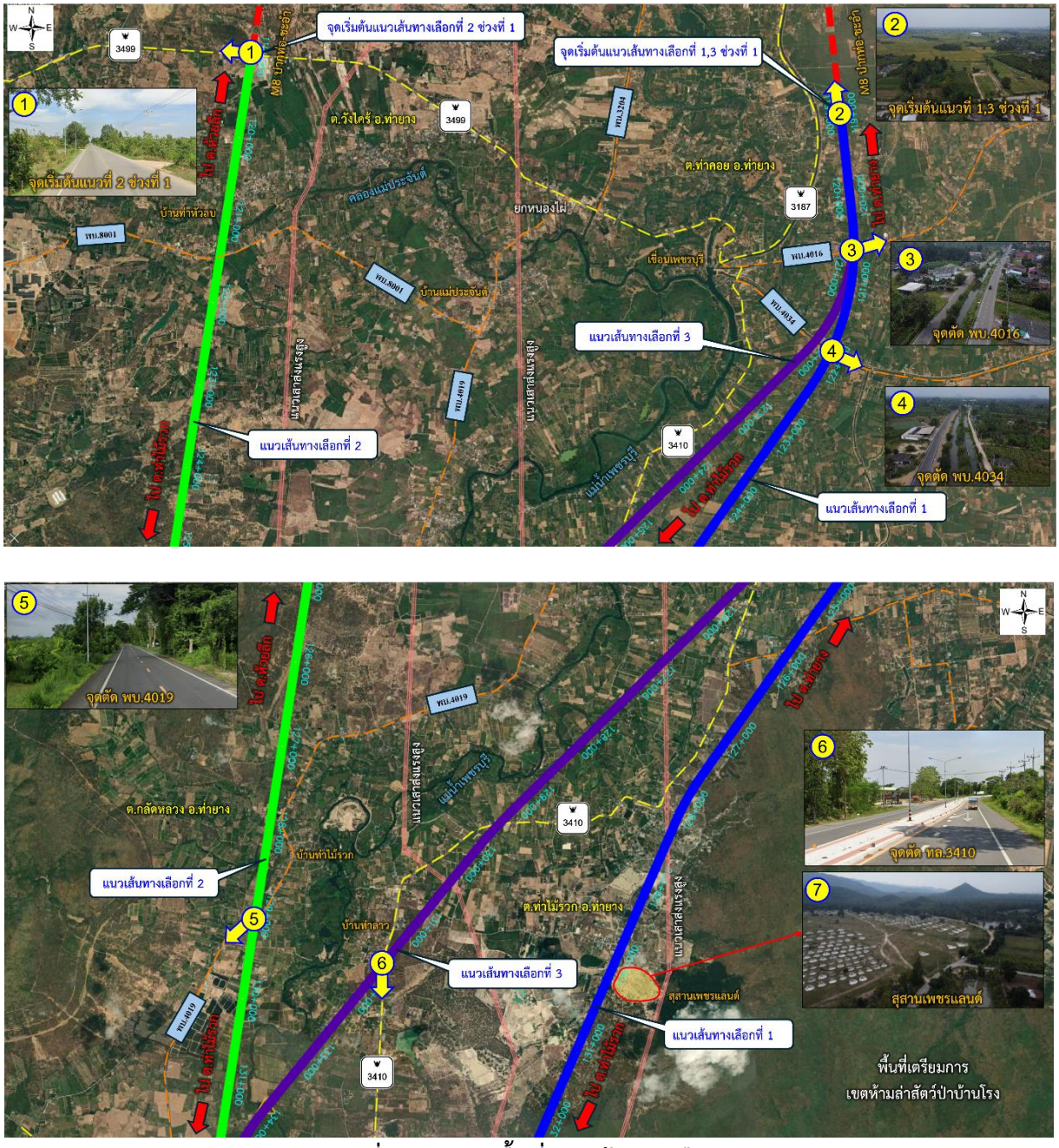
- **<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า)</u>**

แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 (หมายเลข 26) ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางจะเป็นแนวเดียวกันกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีชมพู) เป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร จากนั้น ประมาณ กม.5+000 แนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 37 (กม.37+000) (หมายเลข 31) แนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย ปข.2004 (หมายเลข 34) บริเวณใกล้กับโรงเรียนบ้านทับใต้ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงลงมาทางทิศใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย ปข.1001 (หมายเลข 35) บริเวณ SoKa Villa ไปประชิดเขตป่า 87 จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงไปทางทิศใต้ขนานกับป่า 87 เป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร และตัดกับทางหลวงชนบท สาย ปข.1001 อีกครั้ง (หมายเลข 39) และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.16+000 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 (กม.249+500) ในพื้นที่ ต.วังก์พง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นโดยทั่วไป มีอาคารบ้านเรือนสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร มีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

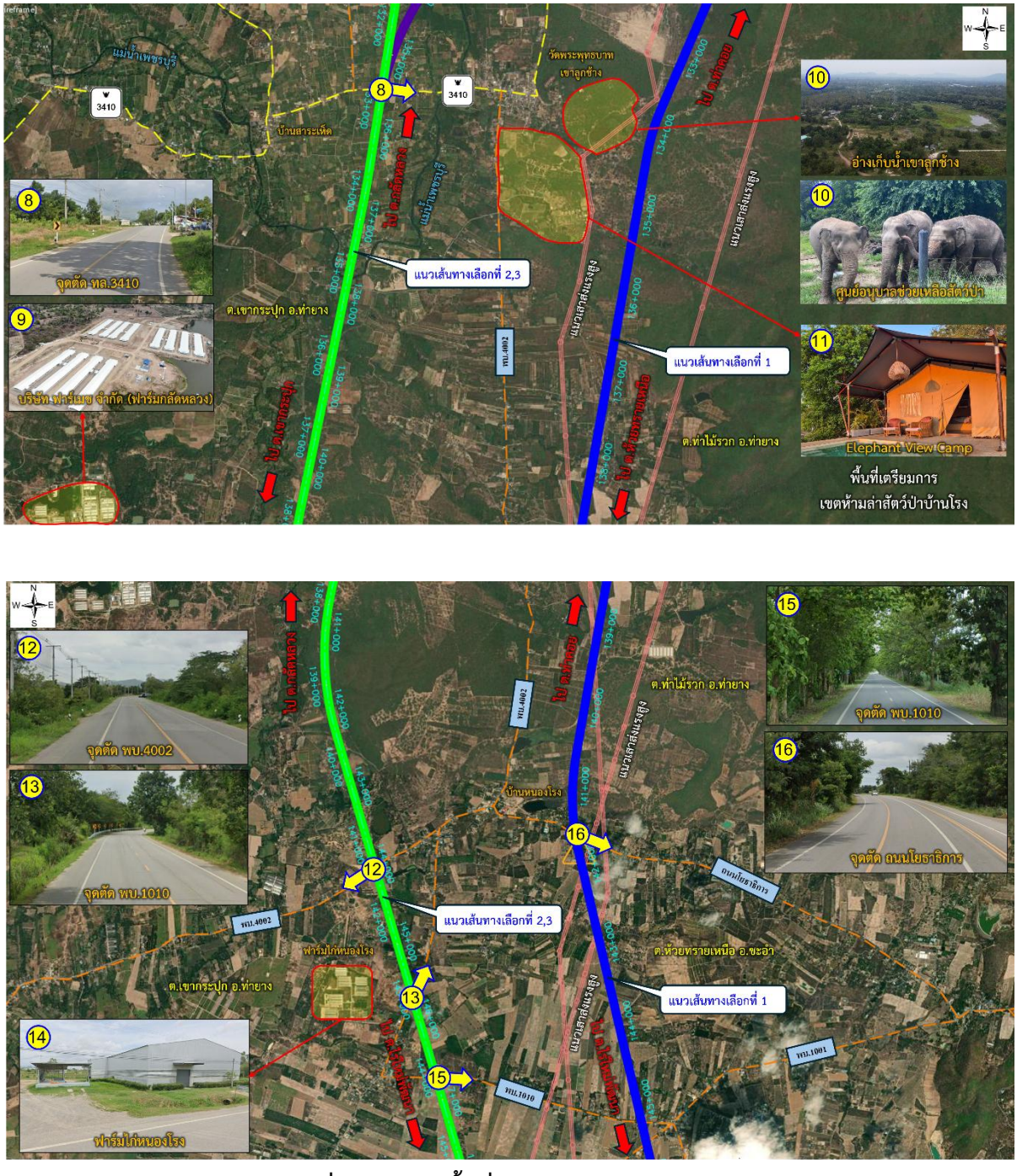
ข้อดี	ข้อด้อย
- เนื่องจากเป็นแนวถนนตัดใหม่ การก่อสร้างถนนระดับดิน ทำให้ค่าก่อสร้างถูกกว่าค่าก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข 37 - สภาพดินแข็งใกล้แนวภูเขา มีความมั่นคงสูง ช่วยประหยัดงบประมาณ งานฐานรากและ โครงสร้างสะพาน	- ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนที่เริ่มขยายตัว ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงขึ้น



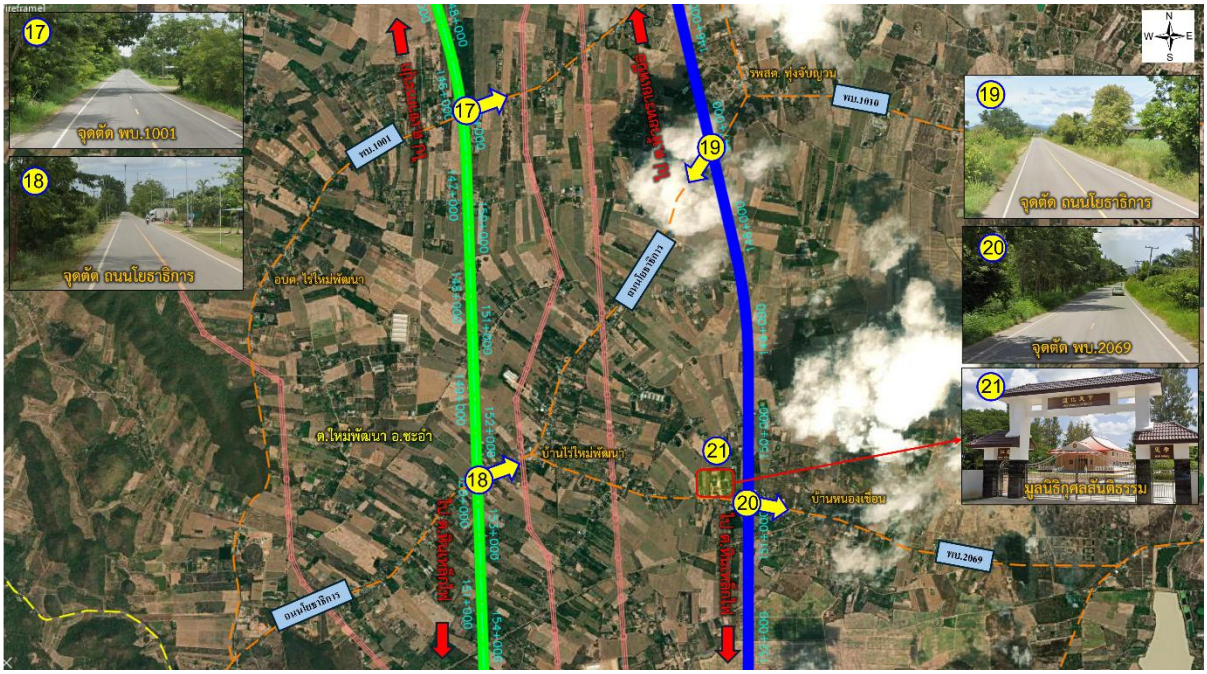
รูปที่ 8-3 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

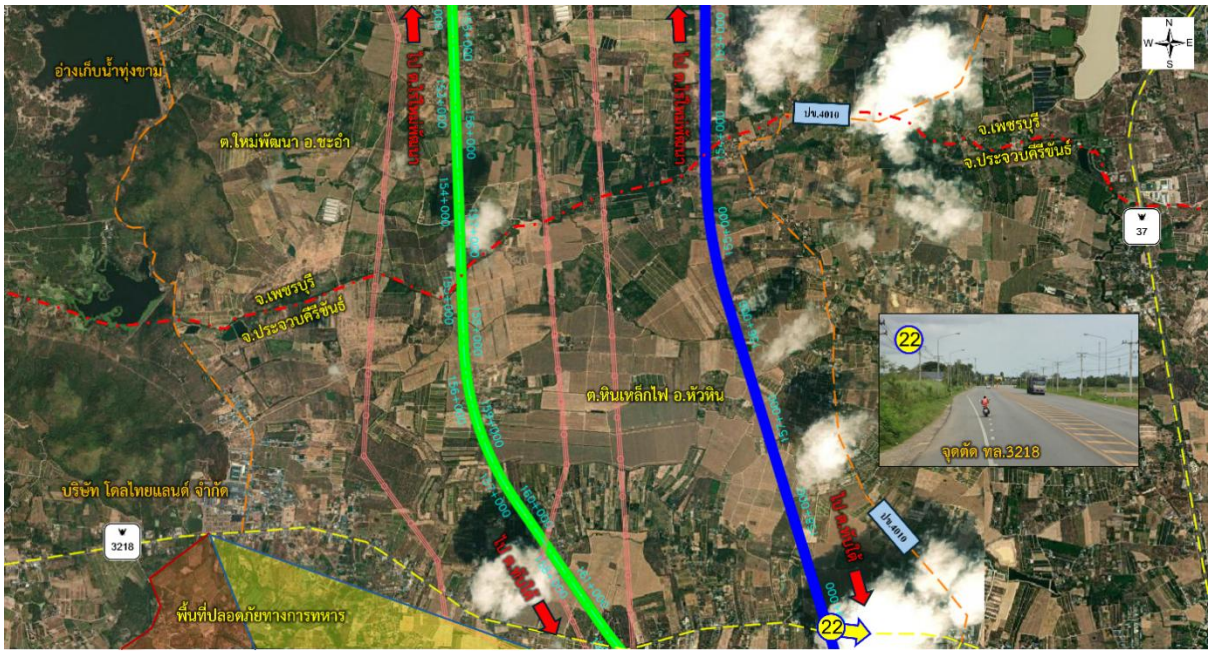


รูปที่ 8-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก

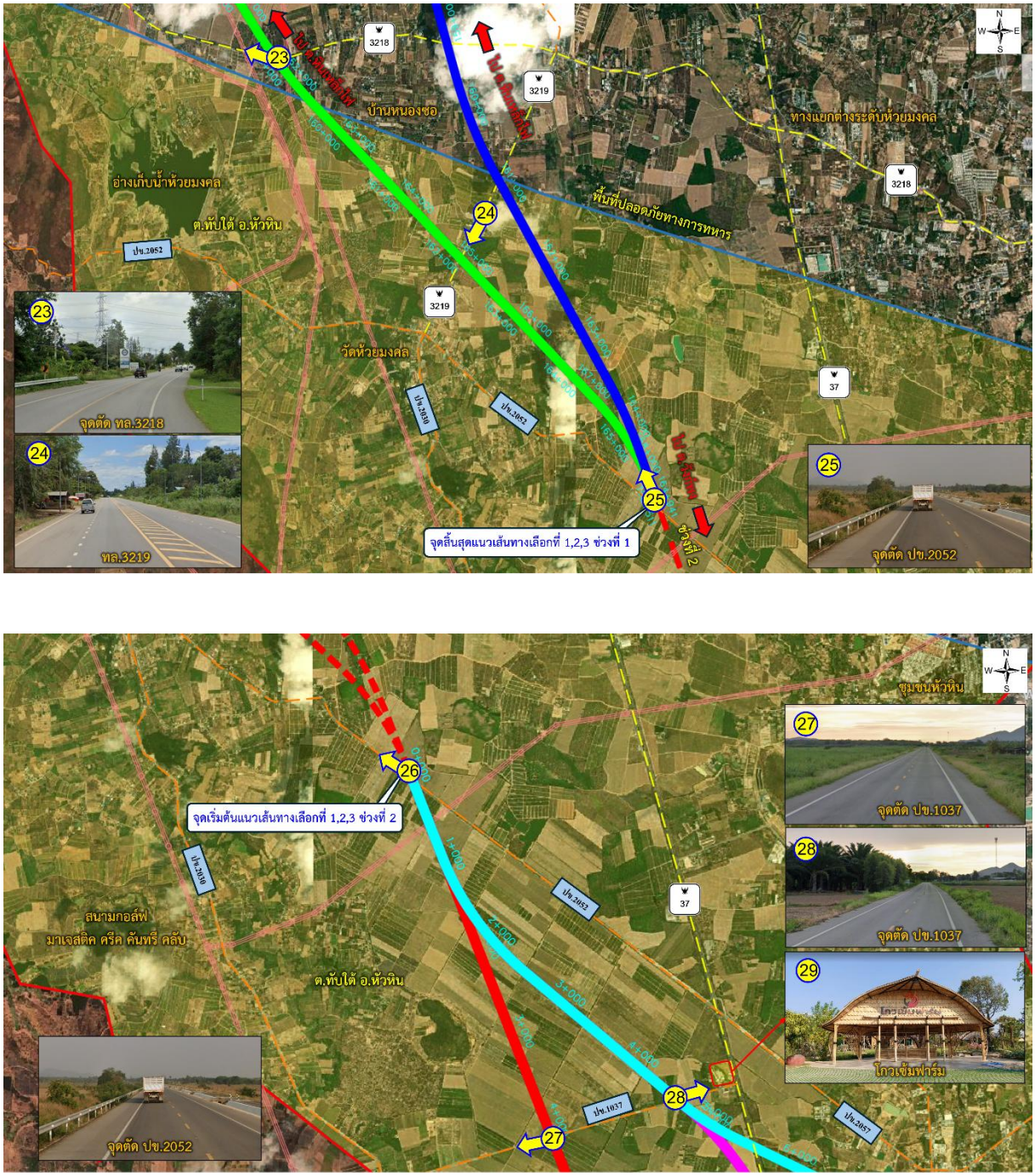


รูปที่ 8-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก (ต่อ)

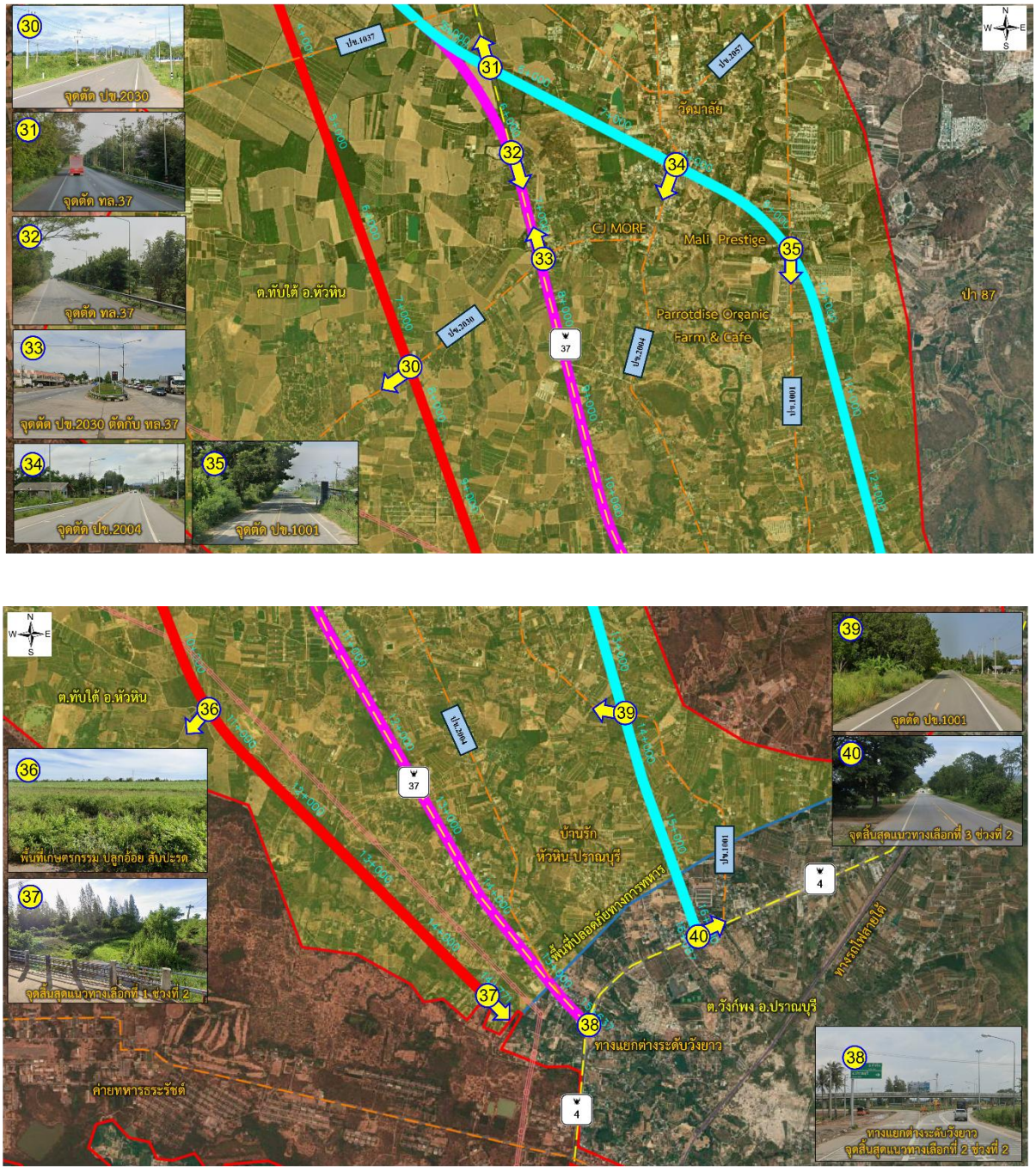




รูปที่ 8-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก (ต่อ)



รูปที่ 8-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก (ต่อ)



รูปที่ 8-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางเลือก (ต่อ)

8.2.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

จากการศึกษา รวบรวม และพิจารณาข้อมูลด้านต่าง ๆ พบว่า แนวเส้นทางเลือกแต่ละแนว มีข้อจำกัด ข้อดี ข้อด้อย แตกต่างกันไป

ที่ปรึกษาจึงนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ซึ่งจะพิจารณาด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากแนวเส้นทางแต่ละรูปแบบ จะมีผลกระทบต่อประชาชนทั้งในทางบวกและด้านลบในแง่คุณภาพชีวิต การเดินทาง และความปลอดภัย แสดงดัง**ตารางที่ 8-1**

ตารางที่ 8-1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

ด้านวิศวกรรม	- ความยาวของแนวเส้นทาง - ระยะทางจากด่านเก็บค่าผ่านทางถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ - ความเหมาะสมด้านลักษณะทางเรขาคณิต - ความยากง่ายในการก่อสร้าง ● ความยุ่งยากในการก่อสร้าง เช่น จำนวนคลอง จำนวนทางหลวงที่แนวเส้นทางตัดผ่าน การตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ด้านความเชื่อและศาสนา พื้นที่สุสาน ซึ่งส่งผลต่อกระบวนการก่อสร้างในพื้นที่ เป็นต้น ● จำนวนสาธารณูปโภคที่ต้องโยกย้าย เช่น เสาไฟฟ้า, เสาส่งไฟฟ้าแรงสูง ระบบท่อส่งก๊าซ เป็นต้น ● ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง เช่น การปิดถนน การเบี่ยงการจราจรในถนนเดิม เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เป็นต้น
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	- ค่าก่อสร้าง - ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน

ตารางที่ 8-1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

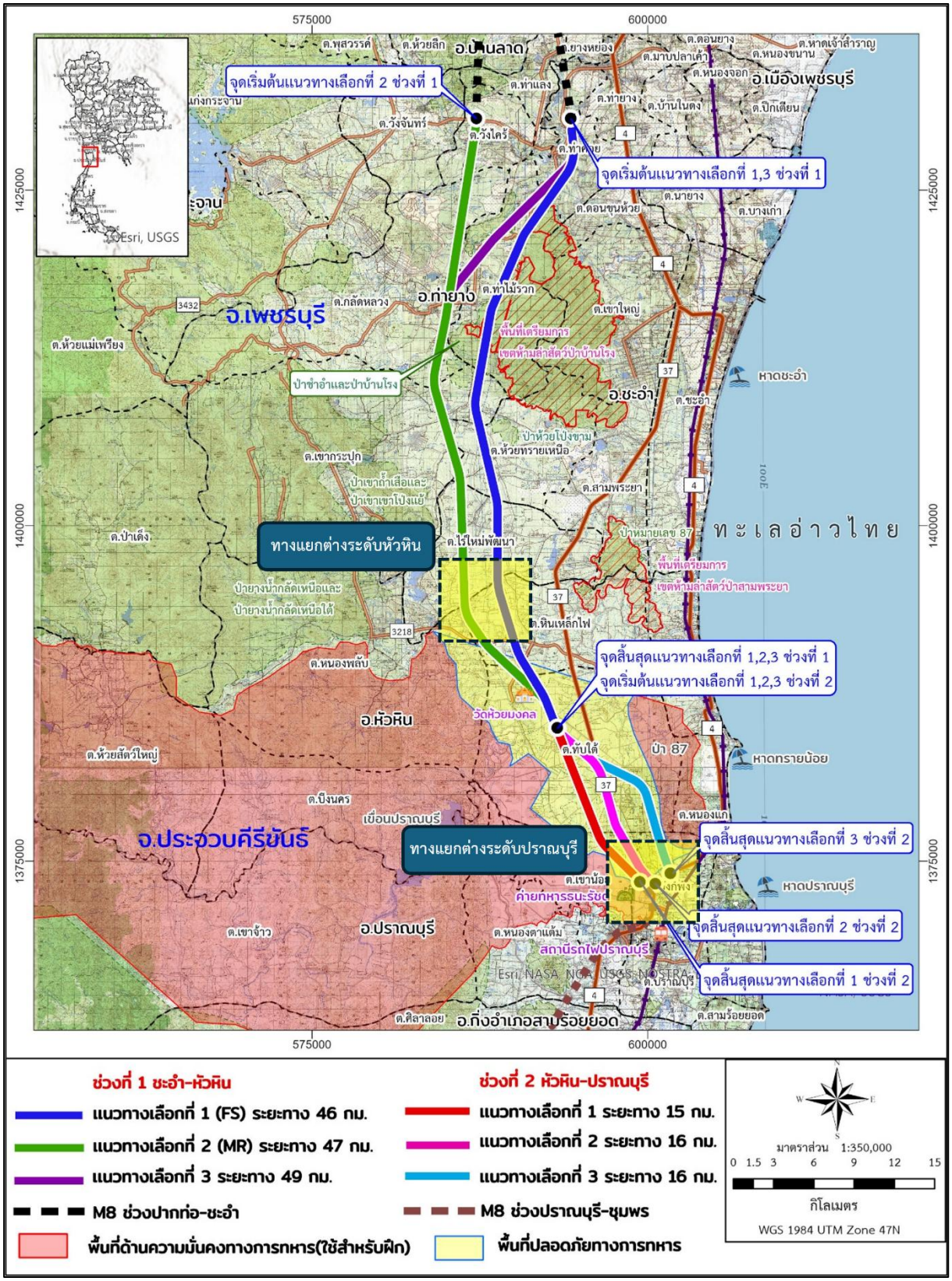
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน • จำนวนจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางตัดผ่าน (แห่ง) - ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางบก • จำนวนพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย เช่น ป่าสงวนแห่งชาติเขตห้ามล่าสัตว์ป่าที่แนวเส้นทางตัดผ่าน (แห่ง) - ผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืน • จำนวนขนาดเนื้อที่เวนคืน (ไร่) • จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (หลัง) - ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน • จำนวนพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการ ที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือก (แห่ง) • จำนวนบ้านเรือน ที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือก (หลัง) - สุทรียภาพและทัศนียภาพ • จำนวนจุดที่ต้องก่อสร้างเป็นโครงสร้างทางยกระดับ

หมายเหตุ : หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์ในเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมต่อไป

8.3 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ในโครงการนี้มีตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับหัวหิน และทางแยกต่างระดับปราณบุรี ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ แสดงดัง**รูปที่ 8-5**

โดยการนำเสนอครั้งนี้เป็นการนำเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการ ภายหลังจากดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทาง และได้แนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมแล้ว จะนำเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับ รวมถึงข้อดี ข้อด้อย หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบ คะแนนคัดเลือกรูปแบบ และผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมอีกครั้ง เพื่อให้รูปแบบทางแยกต่างระดับมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องการจราจรระหว่างแนวเส้นทางโครงการกับทางแยกต่างระดับ



รูปที่ 8-5 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ

1) ทางแยกต่างระดับหัวหิน ตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.หินเหล็กไฟ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.หัวหิน ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญเป็นจำนวนมาก

- **รูปแบบที่ 1**

ออกแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง และด่านชั่งน้ำหนักไว้ในแนวทางหลวงพิเศษฯทั้ง 2 จุด ก่อนถึงจุดตัดทางหลวง โดยบริเวณจุดตัดทางหลวง ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 3218 ในแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังแสดงใน**รูปที่ 8-6** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ทล.3218	ใช้ถนนระดับดิน ของ ทล.3218 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้สะพานข้าม ทล.3218
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าไป ต.หนองพลับ) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ทล.3218 เลี้ยวซ้าย เพื่อเข้าทางบริการ และเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง -ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง - ไป อ.ปราณบุรี กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ทล.3218 เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าทางบริการ และเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ชะอำ) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218 - ไป ทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218 กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ทล.3218 แล้วใช้ถนน ทล.3218 เดิม
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218 กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ทล.3218 แล้วใช้ถนน ทล.3218 เดิม - ไป ทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218
ข้อดี	**ข้อด้อย**
- เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด - มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดินน้อยที่สุด - โครงสร้างสะพานเป็นแนวตรง ไม่ซับซ้อน ทำให้งบประมาณในการก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบอื่น	- เวนคืนสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด - ระยะทางจากทางแยกต่างระดับบน ทล.3128 เชื่อมกับ ทล.37 ยาวมากกว่ารูปแบบที่ 2 และสั้นกว่ารูปแบบที่ 3 (6.5 กิโลเมตร) - ต้องก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 จุด

- **รูปแบบที่ 2**

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet โดยก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนักไว้จุดเดียวในแนวถนนที่แยกออกจากทางหลวงพิเศษฯ โดยบริเวณจุดตัดทางหลวง ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 3218 ในแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และมีทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงหมายเลข 3218 (ทางหลวงที่ไปเชื่อมกับ ทล.37) ดังแสดงใน **รูปที่ 8-7** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ทล.3218	ใช้ถนนระดับดิน ของ ทล.3218 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้สะพานข้าม ทล.3218
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าไป ต.หนองพลับ) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) เลี้ยวขวา ยกข้าม ทล.3218 เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้ามทางทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218 เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางบริการเพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้ามทางทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางบริการเพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ชะอำ) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เลี้ยวขวา ยกข้ามทางทางหลวงพิเศษ เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218 - ไป ทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน เลี้ยวขวายกข้ามทางทางหลวงพิเศษ เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน เลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218 - ไปทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการเพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218

ข้อดี	ข้อด้อย
- ระยะทางจากทางแยกต่างระดับบน ทล.3128 เชื่อมกับ ทล.37 สั้นที่สุด (5.7 กิโลเมตร) - รถทุกทิศทางสามารถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาได้โดยไม่มีจุดตัดกระแสจราจร - มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด ประหยัดค่าก่อสร้างด่าน - เวนคืนสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด	- เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด - มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดินมากที่สุด

- **รูปแบบที่ 3**

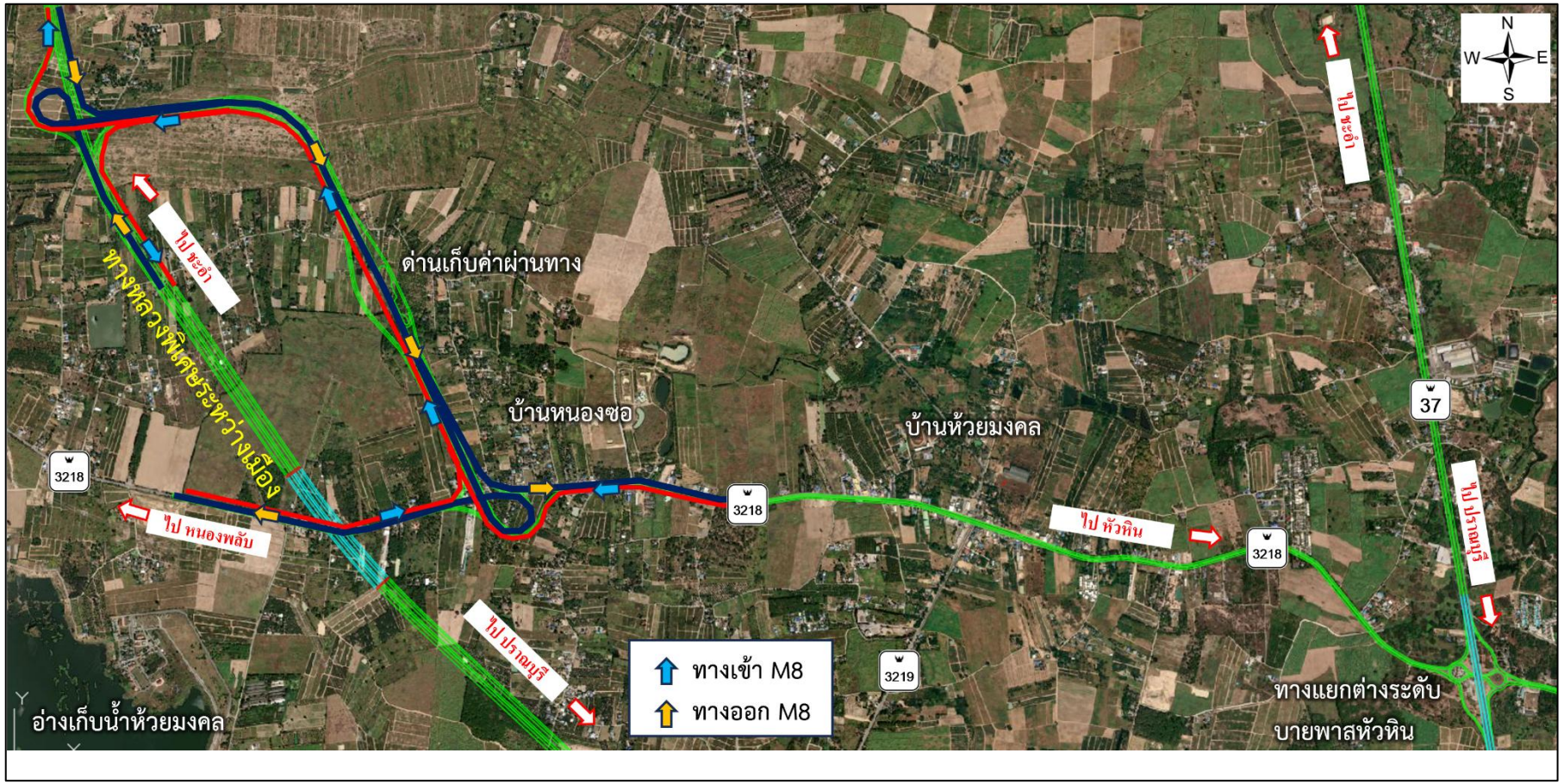
ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet โดยก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนักไว้จุดเดียวในแนวถนนที่แยกออกจากทางหลวงพิเศษฯ โดยบริเวณจุดตัดทางหลวงก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 3218 ในแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และมีทางเชื่อมเข้า-ออกระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงหมายเลข 3218 (ทางหลวงที่ไปเชื่อมกับ ทล.37) แสดงใน **รูปที่ 8-8** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ทล.3218	ใช้ถนนระดับดิน ของ ทล.3218 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้สะพานข้าม ทล.3218
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าไป ต.หนองพลับ) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218 เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางบริการเพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้าม ทล. 3218 เข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรงเลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.3218 (มุ่งหน้าทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.ชะอำ เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางบริการเพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) เลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ชะอำ) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรงเลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218 - ไป ทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการเพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ทล.3218	- ไป ต.หนองพลับ ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวา ยกข้ามทางทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรงเลี้ยวขวายกข้าม ทล.3218

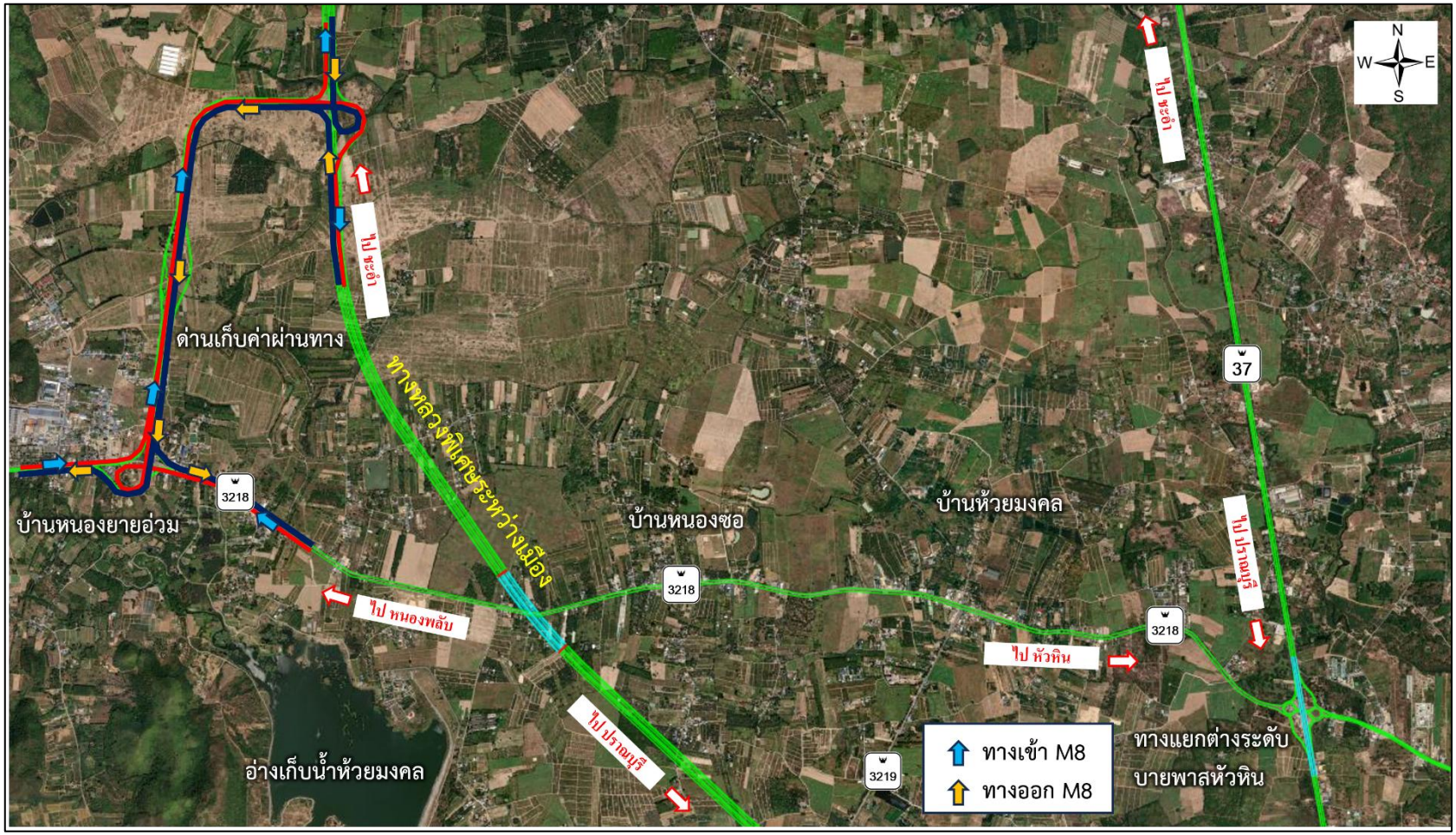
ข้อดี	ข้อด้อย
- รถทุกทิศทางสามารถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาได้โดยไม่มีจุดตัดกระแสจราจร - มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด ประหยัดค่าก่อสร้างด่าน	- ไป ทางแยกต่างระดับบายพาสหัวหิน ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ทล.3218 - เวนคืนสิ่งปลูกสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 2 - เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 1 - ระยะทางจากทางแยกต่างระดับบน ทล.3128 เชื่อมกับ ทล.37 ยาวที่สุด (9.5 กิโลเมตร)



รูปที่ 8-6 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 1



รูปที่ 8-7 รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นของทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 2



รูปที่ 8-8 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับหัวหิน รูปแบบที่ 3

2) ทางแยกต่างระดับปราณบุรี ตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.วังก์พง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อรองรับการจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4 และ อ.ปราณบุรี ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญเป็นจำนวนมาก

- **รูปแบบที่ 1**

ออกแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง และด่านชั่งน้ำหนักไว้ในแนวทางหลวงพิเศษฯ 1 จุด บริเวณจุดตัดทางหลวง ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงชนบท สาย ปข.2030 ในแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และมีทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงชนบท สาย ปข.2030 (ทางหลวงชนบทที่ไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 37) แสดงใน**รูปที่ 8-9** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ปข.2030	ใช้ถนนระดับดิน ของ ปข.2030 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้สะพานข้าม ปข.2030
การเดินทางจาก ปข.2030 (มุ่งหน้าไป บ้านหนองไผ่) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.หัวหิน กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ปข.2030 เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าทางบริการ และเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ และเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ปข.2030 (มุ่งหน้าไป หาดหัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.หัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง - ไป อ.ปราณบุรี กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ปข.2030 เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าทางบริการ และเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.หัวหิน) เข้า ปข.2030	- ไป บ้านหนองไผ่ เลี้ยวซ้ายเพื่อออกทางบริการ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ปข.2030 - ไป หาดหัวหิน เลี้ยวซ้ายเพื่อออกทางบริการ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ปข.2030 กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ปข.2030 แล้วใช้ถนน ปข.2030 เดิม
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ปข.2030	- ไป บ้านหนองไผ่ เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ปข.2030 กลับรถระดับดินใกล้ทางแยกบน ปข.2030 แล้วใช้ถนน ปข.2030 เดิม - ไป หาดหัวหิน เลี้ยวซ้ายเพื่อออกด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ปข.2030

ข้อดี	ข้อด้อย
- ระยะทางจากทางแยกต่างระดับ เชื่อมกับ ทล.37 สั้นที่สุด (1.8 กิโลเมตร) - เวนคืนสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด - เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด - งบประมาณต่ำกว่า โครงสร้างสะพานเป็นแนวตรง ไม่ซับซ้อน	- การเดินทางเข้าสู่ทางหลวงพิเศษ ต้องผ่านแยกหนองไผ่ ซึ่งปัจจุบันเป็นทางแยกขนาดเล็ก การเดินทางเข้าสู่ทางหลวงพิเศษต้องผ่านแยกหนองไผ่ ซึ่งปัจจุบันกำลังก่อสร้างขยายทางแยกแต่บนถนน ปข.2030 ยังไม่มีการก่อสร้างขยายผิวจราจร อาจเกิดปัญหารถติดสะสมบริเวณทางแยก และบนถนน ปข.2030 เพื่อรอเข้าทางหลวงพิเศษ - เนื่องจากถนน ปข.2030 เป็นถนนทางหลวงชนบท เขตทางอาจไม่เพียงพอ สำหรับรองรับรถที่จะเข้าทางหลวงพิเศษ อาจเกิดปัญหารถติดสะสม เพื่อรอเข้าทางหลวงพิเศษ

- **รูปแบบที่ 2**

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet โดยก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนักไว้จุดเดียวในแนวถนนที่แยกออกจากทางหลวงพิเศษฯ และมีทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงหมายเลข 37 ดังแสดงใน**รูปที่ 8-10** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ทล.37	ใช้ถนนระดับดิน ของทล.37 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้ถนนระดับดิน ของทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.37 (มุ่งหน้าไป อ.หัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	-ไป อ.หัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.37 (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.หัวหิน ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้าม ทล.37 เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวา ยกข้าม ทล.37 เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.หัวหิน) เข้า ทล.37	- ไป อ.หัวหิน ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) เลี้ยวขวายกข้าม ทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้า ทล.37 - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้าม ทล.37
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ทล.37	- ไป อ.หัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้า ทล.37 - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้าม ทล.37

ข้อดี	ข้อด้อย
- เชื่อมต่อกับทล.37 โดยตรง สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างชุมชนบ้านวังยาวและบ้านหนองไผ่ให้มีความสะดวกมากขึ้น - รถทุกทิศทางสามารถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาได้โดยไม่มีจุดตัดกระแสจราจร - มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด ประหยัดค่าก่อสร้างด่าน	- เวนคืนสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 3 - เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด - ระยะทางจากทางแยกต่างระดับ เชื่อมกับ ทล.37 ยาวที่สุด (3.5 กิโลเมตร)

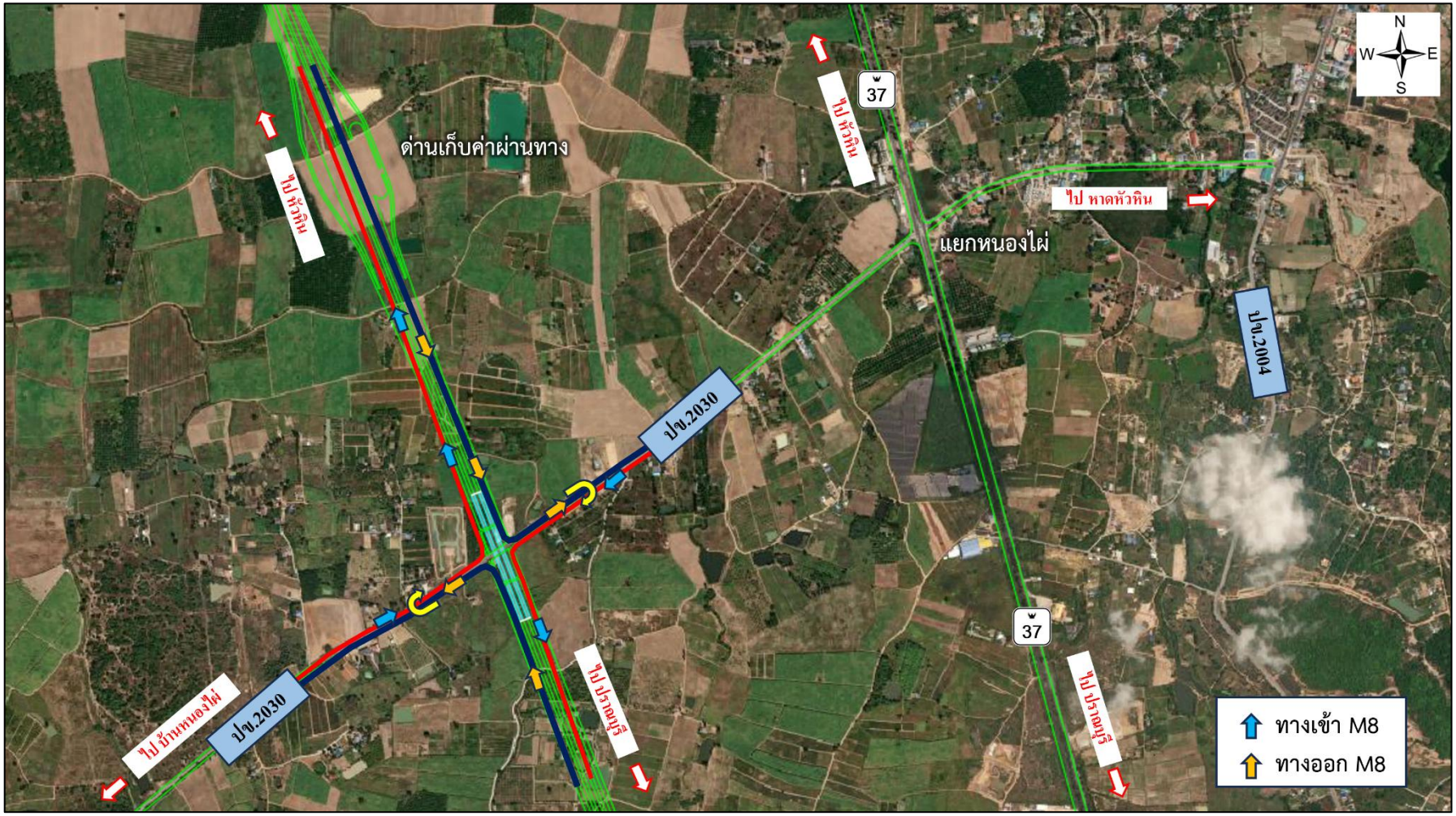
- **รูปแบบที่ 3**

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet โดยก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนักไว้จุดเดียวในแนวถนนที่แยกออกจากทางหลวงพิเศษฯ และมีทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงหมายเลข 37 แสดงใน**รูปที่ 8-11** โดยมีรูปแบบการเดินทาง ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

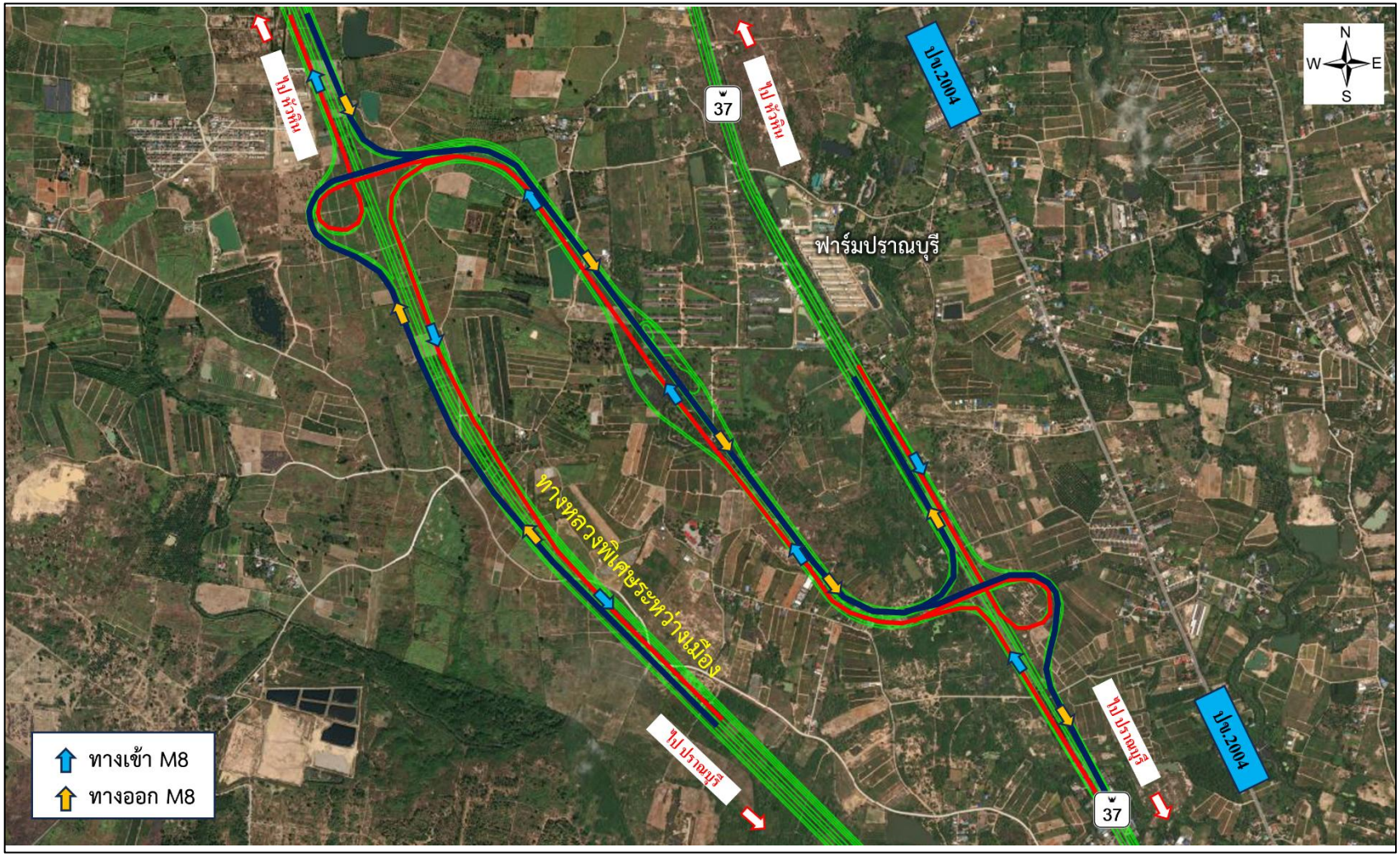
ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางตรงในแนว ทล.37	ใช้ถนนระดับดินของ ทล.37 เดิม
การเดินทางตรงในแนวทางหลวงพิเศษ	ใช้ถนนระดับดิน ของทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.37 (มุ่งหน้าไป อ.หัวหิน) เข้าทางหลวงพิเศษ	-ไป อ.หัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจาก ทล.37 (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้าทางหลวงพิเศษ	- ไป อ.หัวหิน ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้าม ทล.37 เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวแบบเลี้ยววนเลี้ยวขวายกข้าม ทล.37 เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าทางหลวงพิเศษ
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.หัวหิน) เข้า ทล.37	- ไป อ.หัวหิน ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) เลี้ยวขวา ยกข้าม ทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้า ทล.37 - ไป อ.ปราณบุรี ใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้ามทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้าม ทล.37

ทิศทางการเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง
การเดินทางจากทางหลวงพิเศษ (มุ่งหน้า อ.ปราณบุรี) เข้า ทล.37	- ไป อ.หัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้า ทล.37 - ไป อ.ปราณบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าทางบริการ เพื่อเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และใช้ทางเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวายกข้าม ทล.37

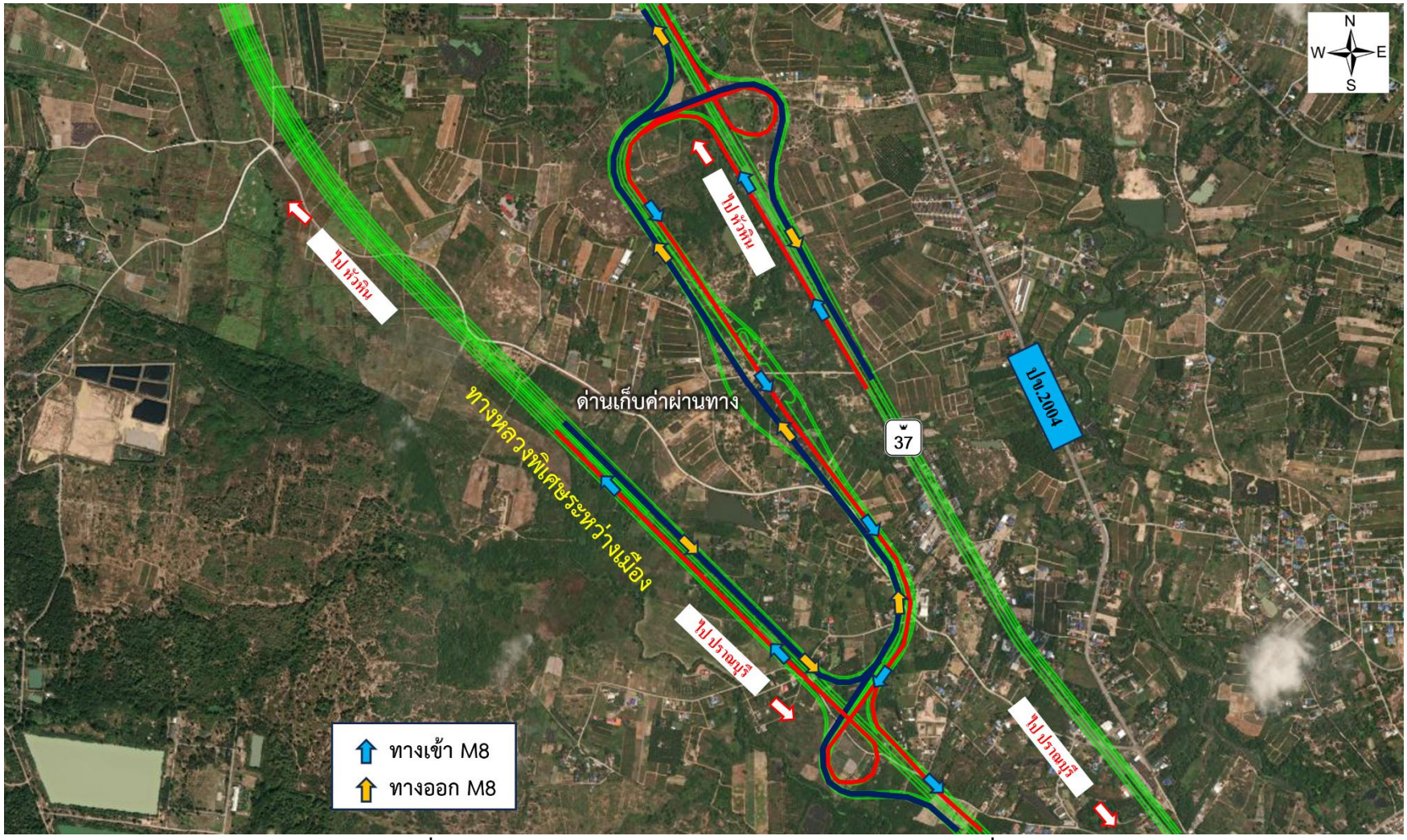
ข้อดี	ข้อด้อย
- เชื่อมต่อกับทล.37 โดยตรง สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างชุมชนบ้านวังยาวและบ้านหนองไผ่ให้มีความสะดวกมากขึ้น - รถทุกทิศทางสามารถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาได้โดยไม่มีจุดตัดกระแสจราจร - มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด ประหยัดค่าก่อสร้างด่าน	- เวนคืนสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด - เวนคืนพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า รูปแบบที่ 1 - ระยะทางจากทางแยกต่างระดับ เชื่อมกับ ทล.37 ยาวมากกว่ารูปแบบที่ 1 (3.2 กิโลเมตร)



รูปที่ 8-9 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 1



รูปที่ 8-10 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 2



รูปที่ 8-11 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับปราณบุรี รูปแบบที่ 3

8.3.1 เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

ที่ปรึกษาพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม ซึ่งจะพิจารณาด้านวิศวกรรม 35 คะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน เนื่องจากทางแยกต่างระดับแต่ละรูปแบบ จะมีผลกระทบต่อประชาชนทั้งในทางบวกและด้านลบในแง่คุณภาพชีวิต การเดินทาง และความปลอดภัย หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น แสดงดัง **ตารางที่ 8-2**

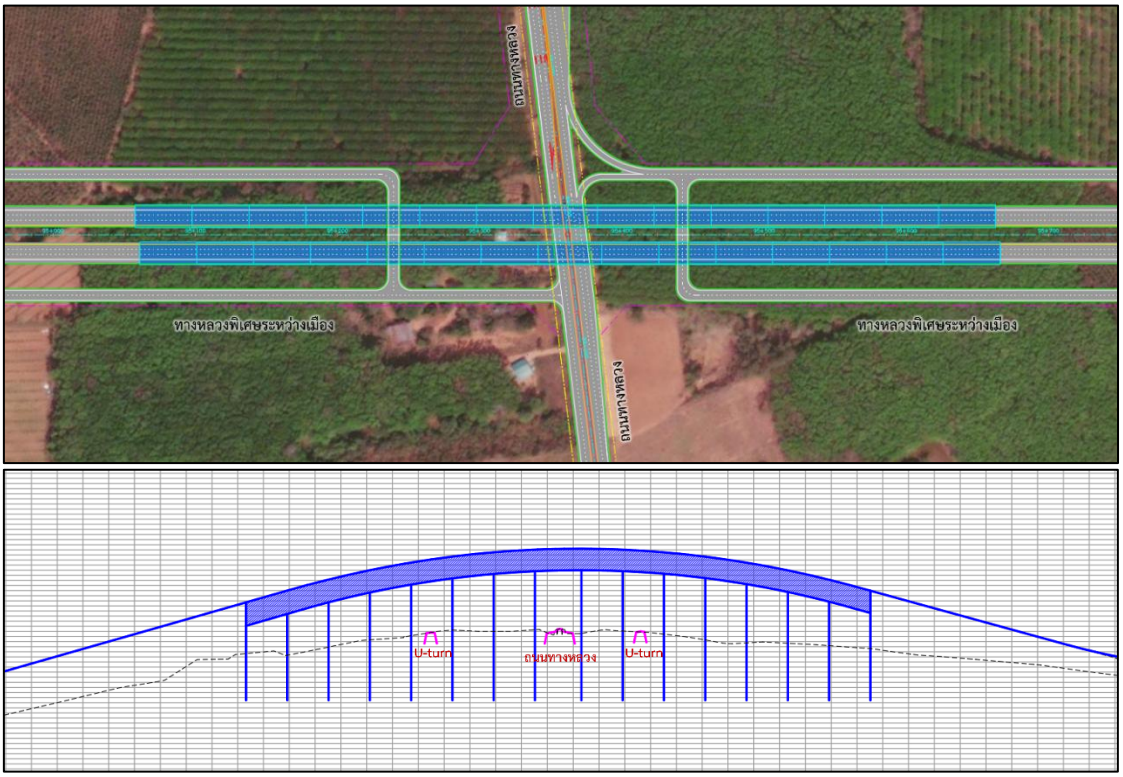
ตารางที่ 8-2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

ด้านวิศวกรรม	- รูปร่างเรขาคณิตทางแนวราบ - ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย - ความเหมาะสมด้านจราจร - ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	- ค่าก่อสร้าง - ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน - ผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืน - ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน

หมายเหตุ : หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์ในเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมต่อไป

9. การออกแบบสำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ

สำหรับจุดตัดที่ไม่มีทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ ได้แก่ ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่น ถนนชลประทาน เป็นต้น จะพิจารณาออกแบบทางแยกให้เหมาะสมตามลักษณะภูมิประเทศที่ทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่าน โดยจะมีทั้งก่อสร้างสะพาน หรือทางลอดในแนวทางหลวงพิเศษฯ หรือ ก่อสร้างสะพาน/ทางลอด ในแนวถนนที่ตัดผ่าน แล้วแต่กรณี ดังตัวอย่างใน**รูปที่ 9-1** และ**รูปที่ 9-2**



รูปที่ 9-1 ตัวอย่างรูปแบบการก่อสร้างของจุดตัดทางหลวงท้องถิ่น



รูปที่ 9-2 รูปแบบเบื้องต้นของทางเชื่อมชุมชนโดยท่อลอดเหลี่ยม

10. ที่พักริมทาง (Rest Area)

ที่พักริมทางมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดแวะพักการเดินทาง ให้บริการข้อมูลการเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยว มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง เช่น พื้นที่จอดรถ ห้องน้ำ ร้านค้า สถานีบริการเชื้อเพลิง เป็นต้น ทางโครงการได้กำหนดตำแหน่งที่พักริมทาง ไว้ 3 แห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายทางหลวงที่จะมาเชื่อมต่อและปริมาณจราจรที่จะมาใช้บริการแต่ละแห่ง ดังนี้

1) ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.ไร่ใหม่พัฒนา อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี

2) จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.ท่าไม้รวก อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี และ ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์




รูปที่ 10.10-1 ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบศูนย์บริการทางหลวง




รูปที่ 10.10-2 ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบจุดพักรถ

11. 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

12. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

12.1 ขอบเขต ขั้นตอน และแนวทางในการดำเนินงานศึกษา

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับ “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)” และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569)” ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนหลัก (**รูปที่ 12-1**) ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 : เป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ เพื่อนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่ามีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ มาใช้เป็นเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการเปรียบเทียบทางเลือกต่อไป

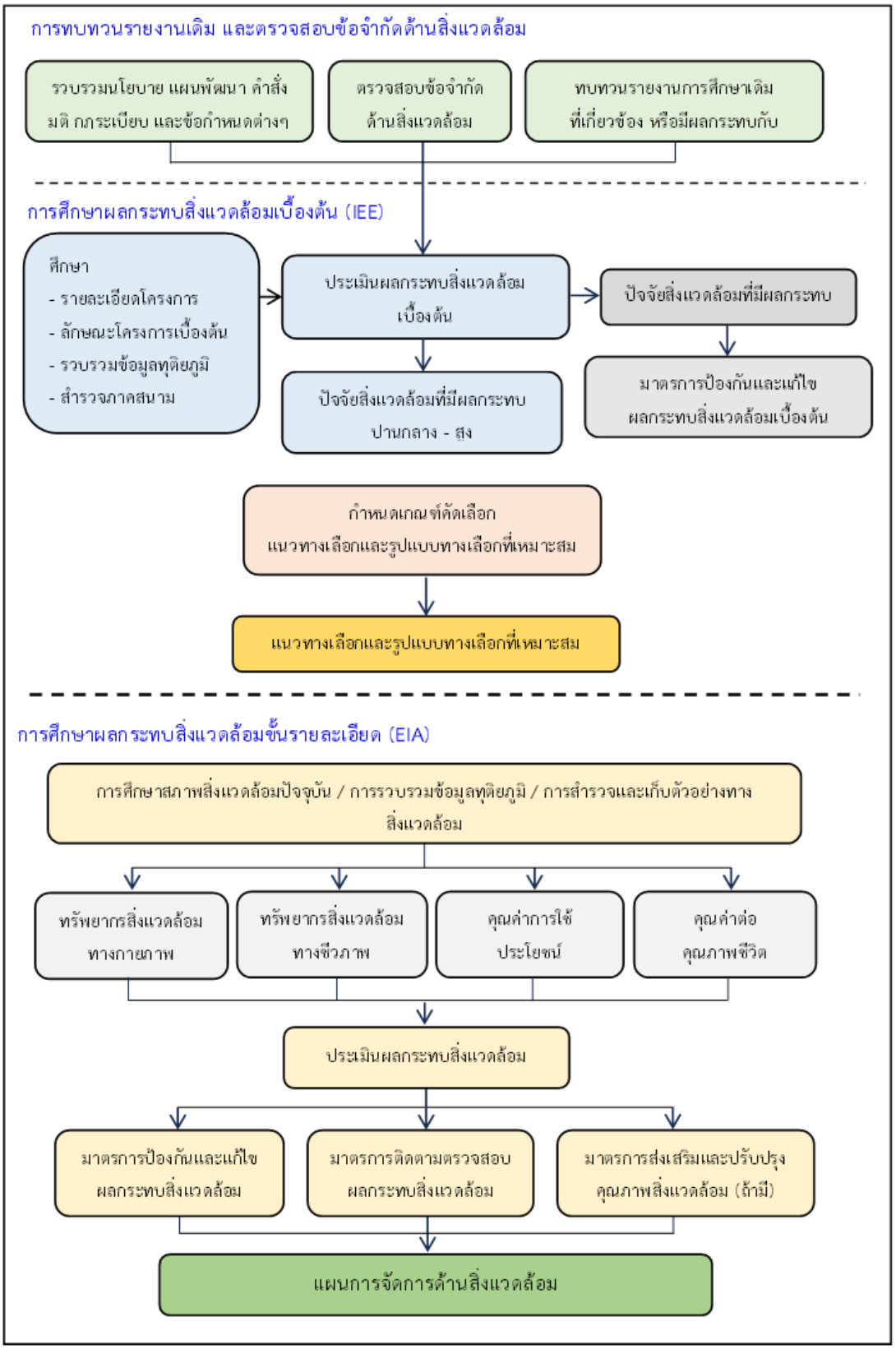
ขั้นตอนที่ 2 : เป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ของทางเลือกหรือรูปแบบโครงการที่ได้รับคัดเลือก โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสม มาทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด

1) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของงานศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ มีการดำเนินการ ดังนี้

- การศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็นครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง

- การรวบรวม ตรวจสอบ ลักษณะและรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวทางเลือกที่ได้กำหนดไว้ให้ครอบคลุมตลอดทั้งพื้นที่ศึกษา โดยอาจแบ่งพื้นที่พิจารณาโครงการออกเป็นช่วง ๆ ตามหลักกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ หรือลักษณะนิเวศน์ที่ถนนโครงการตัดผ่าน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถใช้เป็นแนวทางประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น
- การเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวทางเลือกให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต



รูปที่ 12-1 ขั้นตอนการดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยวิธี Matrix หรือวิธีอื่นที่มีความเหมาะสมกว่า โดยการประเมินดังกล่าวจะครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการและะยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ทั้งในด้านบวกและลบ
- การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์ขึ้นเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด
- นำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

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 ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการและกรณีที่มีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
- การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ
- การเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญตามที่ได้ประเมินไว้

12.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ในการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 31 ปัจจัย ดังแสดงใน**ตารางที่ 12-1**

ตารางที่ 12-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา รวม 31 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (รวม 9 ปัจจัย)	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (รวม 4 ปัจจัย)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (รวม 7 ปัจจัย)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (รวม 11 ปัจจัย)
1. ภูมิสัณฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย 4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล 7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ 3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5. การเกษตรกรรม 6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้าย และการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุ และความปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขาภิบาล 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)

12.3 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี เข้าข่ายประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินงานที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ใน**ประเภทโครงการลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษทุกขนาด** โดยให้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นขออนุมัติหรือในขั้นขออนุญาตโครงการแล้วแต่กรณี ดังแสดงใน**ตารางที่ 12-2**

ตารางที่ 12-2 ผลการตรวจสอบประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 ประเภทโครงการลำดับที่ 19 20 และ 33

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ทุกขนาด	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วงชะอำ - ปราณบุรี **จัดเป็นโครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ**
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	แนวเส้นทางเลือก**ตัดผ่านพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง**
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่ตัดผ่าน
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 2	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่ตัดผ่าน
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่ตัดผ่าน
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่อยู่ในหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลก

ตารางที่ 12-2 ผลการตรวจสอบประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 ประเภทโครงการลำดับที่ 19 20 และ 33 (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรือ อุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยผังเมือง	ทุกขนาด	แนวเส้นทางไม่อยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	ทุกขนาด	แนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

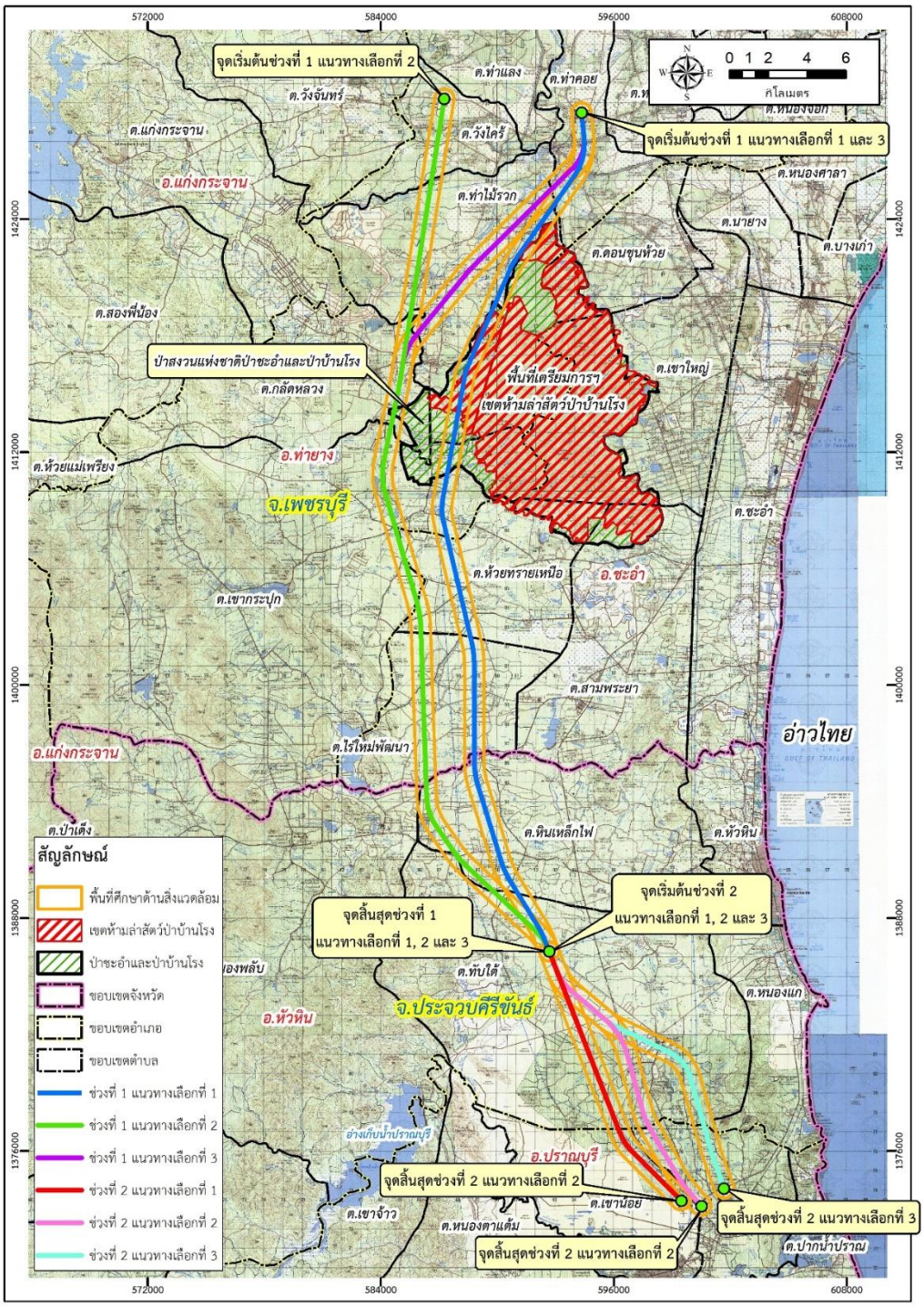
(1) พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 10 สาขาเพชรบุรี พบว่าแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชะอำและป่าบ้านโรง และตัดผ่านพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง ในพื้นที่ตำบลท่าไม้รวกและตำบลกลัดหลวง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีม่วง) แนวเส้นทางประชิดกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชะอำและป่าบ้านโรง สำหรับแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี ทุกแนวเส้นทางเลือกไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งขาติหรือพื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่าแต่อย่างใด ดังแสดงใน**รูปที่ 12-2**

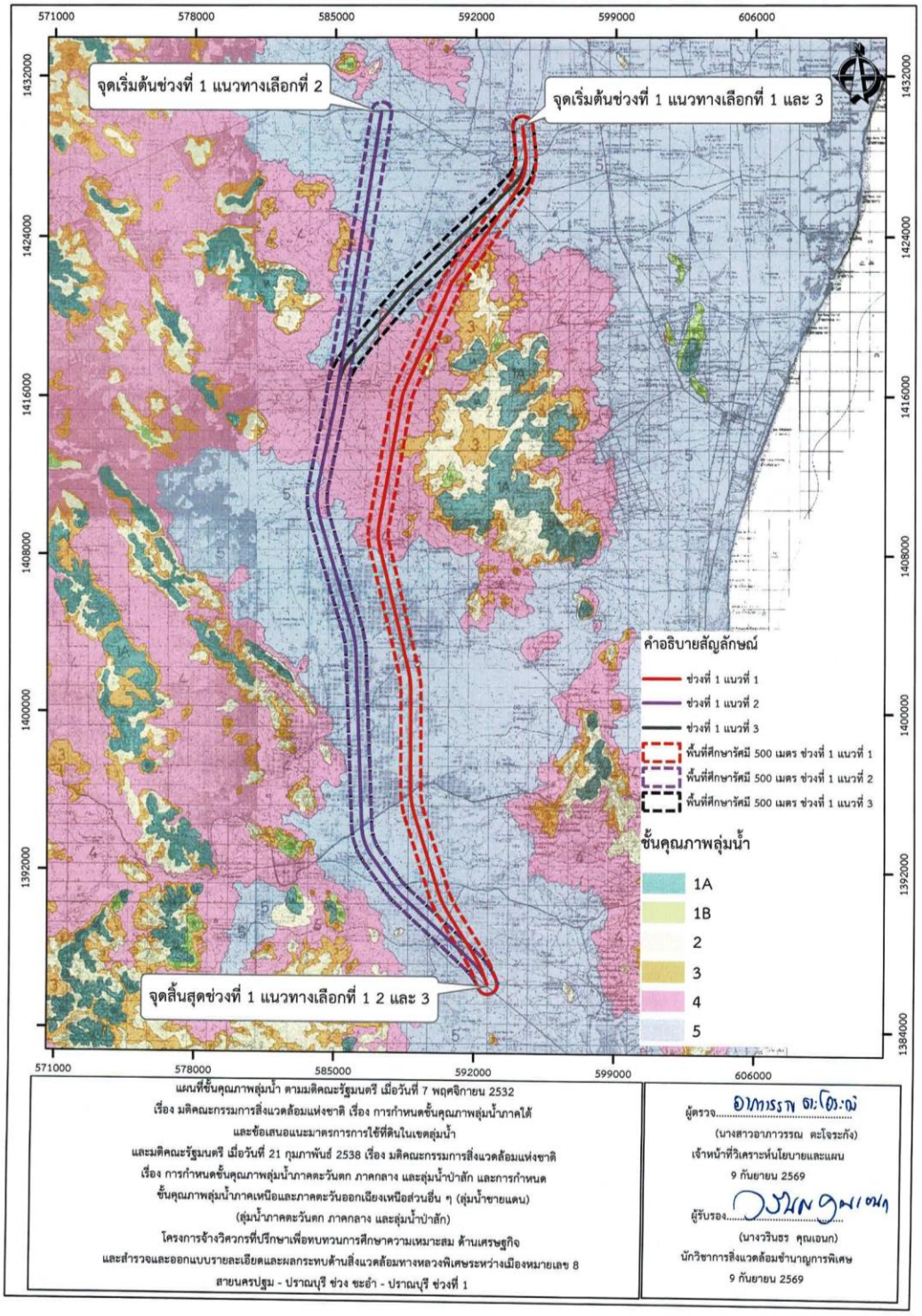
(2) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1008.6/20183 ลงวันที่ 11 กันยายน 2569 พบว่า

1) แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน (**รูปที่ 12-3**)
   - แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 4 และ 5
   - แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5
   - แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีม่วง) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5



รูปที่ 12-2 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชะอำและป่าบ้านโรง และพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง



รูปที่ 12-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน

2) แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี (**รูปที่ 12-4**)

- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีแดง) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
- แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีชมพู) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
- แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5

(3) พื้นที่ชายฝั่งทะเล

ผลการตรวจสอบระยะห่างของแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน และแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี กับชายฝั่งทะเลที่อยู่ใกล้ที่สุด (อ่าวไทย) ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ GIS (Geographic Information System) พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า) ของแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี มีระยะห่างจากชายฝั่งทะเลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ประมาณ 4.8 กิโลเมตร

(4) พื้นที่ชุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางของแนวเส้นทางของทุกแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน และแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญาพื้นที่ชุ่มน้ำ (Convention on Wetlands) แต่อย่างใด

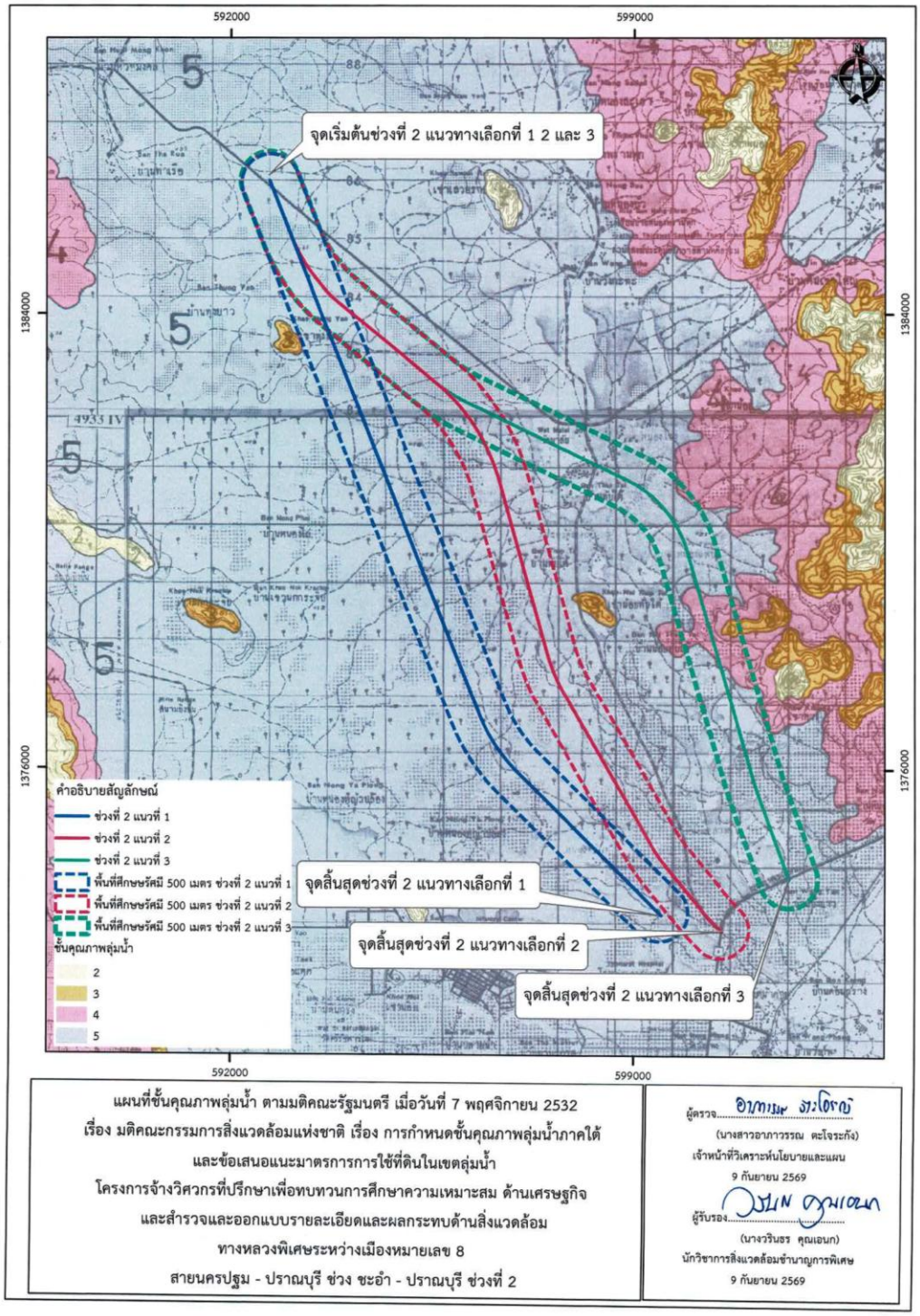
<u>แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีม่วง) ของแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน</u> ตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ 1 แห่ง คือ แม่น้ำเพชรบุรี ได้รับการขึ้นทะเบียนตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ควบคู่ไปกับการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างยั่งยืน ซึ่งแม่น้ำเพชรบุรีเป็นแม่น้ำสายสำคัญที่มีทั้งส่วนของต้นน้ำในผืนป่าแก่งกระจานซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ และพื้นที่ตอนล่างที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ โดยพื้นที่ชุ่มน้ำลุ่มแม่น้ำเพชรบุรีนี้มีความอุดมสมบูรณ์ทางระบบนิเวศอย่างมาก เอกลักษณ์เฉพาะตัว คือ มีทั้งต้นน้ำและปลายน้ำอยู่ในจังหวัดเพชรบุรี โดยไหลผ่านพื้นที่อำเภอแก่งกระจาน ท่ายาง บ้านลาด เมืองเพชรบุรี และออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอบ้านแหลม

(5) แหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ แหล่งมรดกโลก

ผลการตรวจสอบข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ แหล่งมรดกโลก และแหล่งที่มีชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) เมืองเก่า ในระยะ 5.0 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตามหนังสือที่ ทส. 1003.2/11230 ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2569 สรุปได้ดังนี้

1) ไม่พบแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 แต่พบแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น ประเภทแหล่งน้ำ จำนวน 20 แห่ง ได้แก่ แม่น้ำเพชรบุรี ห้วยหินเพลิง อ่าเก็บน้ำบ้านทุ่งขาม คลองทุ่งขาม คลองไม้ตาย อ่างเก็บน้ำห้วยไม้ตาย คลองตาคต อ่างเก็บน้ำห้วยมงคล คลองสองกลอน อ่างเก็บน้ำสองกลอน อ่างเก็บน้ำห้วยสามัคคี ห้วยสามัคคี แม่น้ำปารณบุรี อ่างเก็บน้ำเขื่อนปราณบุรี คลองหนองคาง ห้วยแจง ห้วยหุบปลาก้าง ห้วยตะเคียน ห้วยทะวาย ห้วยพังพอน

2) ไม่พบแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ ประเภทย่านชุมชนเก่า



รูปที่ 12-4 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี

3) ไม่พบพื้นที่เมืองเก่า ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ. 2564

4) ไม่พบแหล่งมรดกโลกและแหล่งที่มีชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก ในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง

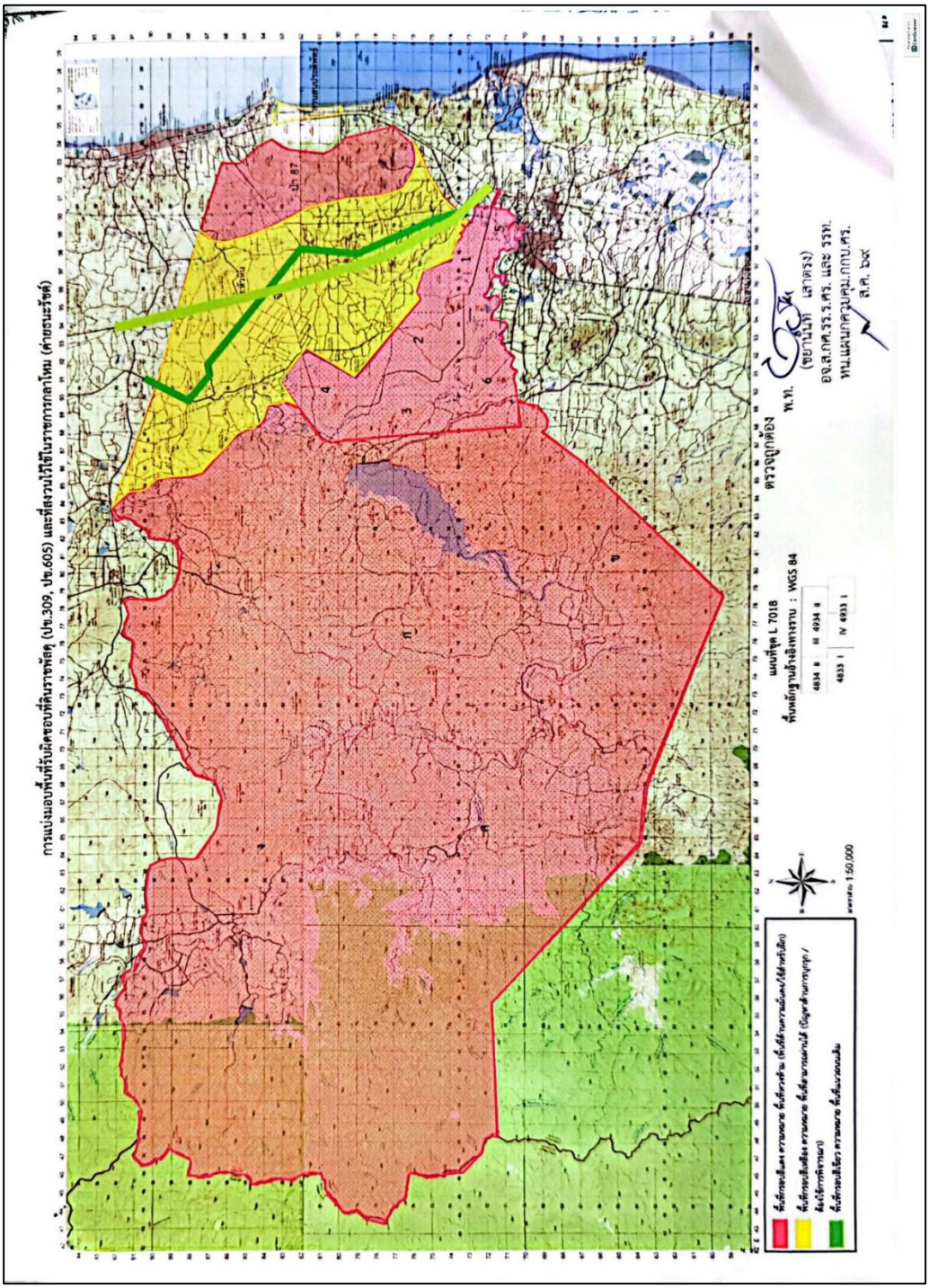
(6) แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี

ผลการตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาตร์ โบราณวัตถุศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เบื้องต้นจากข้อมูลแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี ผ่านทางระบบภูมิสารสนเทศ แหล่งมรดกศิลปวัฒนธรรม (GIS Fine Art) ของกรมศิลปากร ปี 2569 พบว่า ทุกแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน และแนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบโบราณสถานทั้งที่ขึ้นทะเบียนแล้วและยังไม่ได้รับการขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535

(7) พื้นที่เขตปลอดภัยในราชการทหาร

<u>แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี พาดผ่านพื้นที่เขตปลอดภัยในราชการทหาร</u> ตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดบริเวณเขตปลอดภัยในราชการทหารของที่ทหาร ในท้องที่อำเภอหัวหิน และอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2512

ทั้งนี้ แนวเส้นทางเลือกโครงการช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี ทั้ง 3 แนวทางเลือก อยู่ในเขตพื้นที่ที่สามารถผ่านได้ โดยไม่กระทบต่อพื้นที่หวงห้าม (พื้นที่ด้านความมั่นคง/ใช้สำหรับฝึก) ตามหนังสือศูนย์การทหารราบ ค่ายธนะรัชต์ ที่ กห 0461.1/2166 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2569 (**รูปที่ 12-5**)



รูปที่ 12-5 บริเวณพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการสามารถผ่านได้ โดยไม่กระทบต่อพื้นที่หวงห้าม (บริเวณสีเหลือง)

13. 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 13-1**)



รูปที่ 13-1 กลุ่มเป้าหมายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

2) กิจกรรมที่ดำเนินการ

(1) การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อให้ข้อมูลและสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเหตุผลและความจำเป็น แผนการดำเนินงานของโครงการ กิจกรรมการดำเนินงาน แผนดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามหลักเกณฑ์และแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมฯ ก่อนการจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการเพื่อนำมาประกอบการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น กำหนดการวันที่ **9-10 มิถุนายน พ.ศ. 2569**

(3) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสีย ในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม กำหนดการวันที่ **15 – 17 กันยายน พ.ศ. 2569**

(4) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา ประกอบด้วย สรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมหรือสรุปรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาของโครงการ สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป กำหนดการประมาณเดือน**ธันวาคม พ.ศ. 2569**

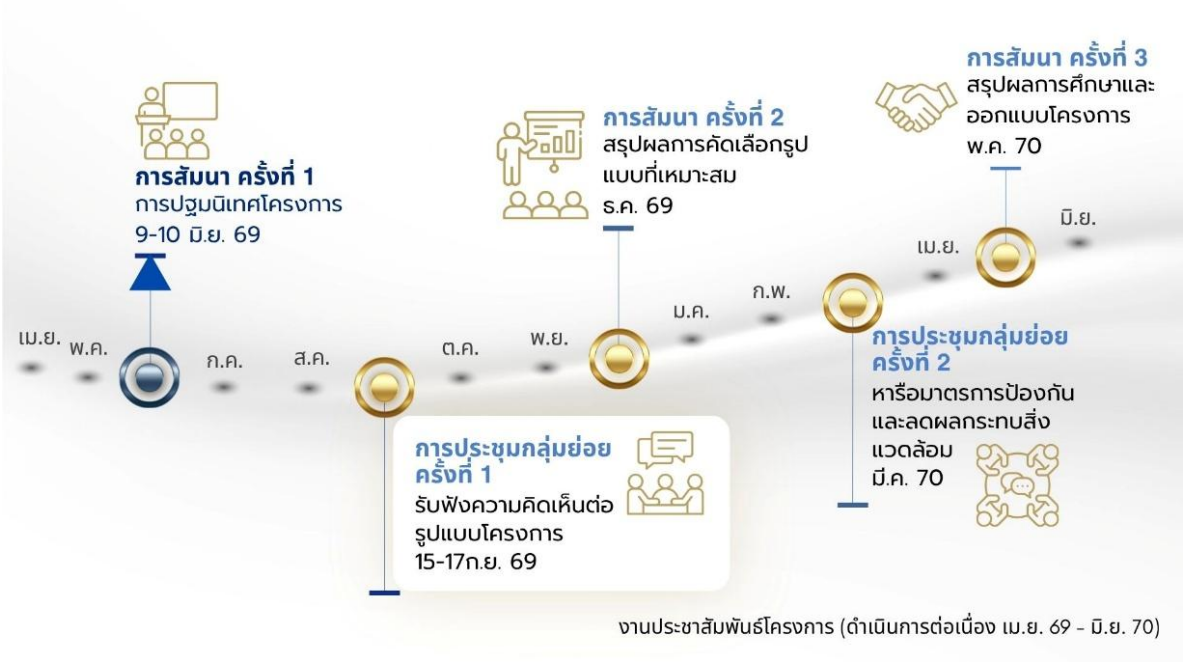
(5) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ อันเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้เกิดความเหมาะสมและกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มากที่สุด กำหนดการประมาณเดือน**มีนาคม พ.ศ. 2570**

(6) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น กำหนดการประมาณเดือน**พฤษภาคม พ.ศ. 2570**

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน สรุปดัง**รูปที่ 13-2**



รูปที่ 13-2 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

3) งานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ดำเนินการผ่านมา

(1) การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 21-29 เมษายน 2569 สรุปดังนี้

(1.1) วันที่ 21 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี ณ ห้องประชุมต้นตาล ชั้น 1 ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า) เวลา 10.00-11.30 น. ดัง**รูปที่ 13-3** ข้อคิดเห็นจากการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม**
  - เสนอให้เร่งแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในจุดวิกฤต โดยเฉพาะช่วงรอยต่อชะอำ-ปราณบุรี
  - ขอให้ออกแบบทางเข้า-ออก ให้มีความถี่ที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงการใช้งานได้จริง
  - ขอให้ประสานแผนการดำเนินงานร่วมกับกรมชลประทาน เพื่อไม่ให้โครงสร้างถนนกีดขวางทางระบายน้ำหรือแผนพัฒนาแหล่งน้ำในอนาคต
- **ด้านสิ่งแวดล้อม**
  - เสนอให้พิจารณากำหนดมาตรการเพื่อป้องกันปัญหาถนนตัดผ่านทางน้ำเพื่อไม่ให้เกิดอุทกภัยในชุมชน
  - เสนอให้พิจารณาตรวจสอบผลกระทบต่อศาสนสถานและโบราณสถานในระยะ 500 เมตร อย่างละเอียด
  - เสนอให้พิจารณาลดการตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อรักษาที่ดินทำกินของประชาชนในพื้นที่
- **ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน**
  - ต้องให้ความสำคัญต่อการสร้างการรับรู้และทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่โดยตรง เพื่อป้องกันการคัดค้านจากบุคคลนอกพื้นที่
  - ขอให้กำหนดมาตรการเยียวยาต่อผู้ได้รับผลกระทบด้านวิถีชีวิตและอาชีพที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจใหม่
  - เสนอให้บูรณาการการพัฒนาโครงการร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้การเวนคืนที่ดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น



รูปที่ 13-3 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดเพชรบุรี

(1.2) วันที่ 28 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ณ ศาลากลางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เวลา 14.00-15.00 น. ดัง**รูปที่ 13-4** ข้อคิดเห็นจากการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม**
  - ขอให้พิจารณาศึกษาแนวเส้นทางเลือกเพิ่มเติม และรูปแบบมอเตอร์เวย์บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37
  - ขอให้พิจารณาออกแบบรูปแบบทางข้ามคลองส่งน้ำหลักของเขื่อนปราณบุรีเพื่อไม่ให้กระทบระบบชลประทาน
  - ตรวจสอบความสอดคล้องกับเส้นทางเดินรถขนส่งสาธารณะในพื้นที่
- **ด้านสิ่งแวดล้อม**
  - ขอให้ตรวจสอบหลักเกณฑ์และข้อจำกัดในการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วน
  - ขอให้ระมัดระวังพื้นที่ทับซ้อนเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และพื้นที่แนวกันชนของอุทยานแห่งชาติกุยบุรี (ผืนป่ามรดกโลกแก่งกระจาน)
  - เสนอให้ประสานกรมศิลปากรเพื่อตรวจสอบผลกระทบต่อโบราณสถานและแหล่งวัฒนธรรม

- **ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน**
  - เสนอให้ประสานกองทัพบกเพื่อปรับแนวเส้นทางไม่ให้กระทบพื้นที่ฝึกรบและเขตพื้นที่ทหารค่ายธนะรัตน์
  - เสนอให้ทำหนังสือขออนุญาตหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (ป่าไม้ ที่ดินราชพัสดุ ชลประทาน) ให้ถูกต้องตามระเบียบ
  - เสนอให้จัดประชุมปฐมนิเทศในบริเวณที่ประชาชนเดินทางเข้าร่วมได้สะดวก เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง



รูปที่ 13-4 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

(1.3) วันที่ 28-29 เมษายน 2569 เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย เทศบาลตำบลท่ายาง องค์การบริหารส่วนตำบลเขากระปุก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยทรายเหนือ เทศบาลตำบลท่าไม้รวก องค์การบริหารส่วนตำบลหนองตาแต้ม เทศบาลตำบลเขาน้อย องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ ดัง**รูปที่ 13-5** ข้อคิดเห็นจากการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้



รูปที่ 13-5 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

(2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวงร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอร่างแนวเส้นทางและรูปแบบแก่ผู้เข้าร่วมประชุม (ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อมูลของชุมชน ประเด็นที่กังวล ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อนำไปพัฒนาโครงการต่อไป โดยดำเนินการจำนวน 2 เวที ได้แก่ เวทีที่ 1 (พื้นที่จังหวัดเพชรบุรี) วันอังคารที่ 9 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องนพรัตน์ ชั้น 2 โรงแรมรอยัลไดมอน ตำบลไร่ส้ม อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี และเวทีที่ 2 (พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) วันพุธที่ 10 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องสมอเรียง หัวหิน แกรนด์ โฮเทล แอนด์ พลาซ่า ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมดังแสดงใน**รูปที่ 13-6 และรูปที่ 13-7**

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ได้รับความร่วมมืออย่างดีจากหน่วยงานองค์กรภาคส่วนต่าง ๆ ตลอดจนประชาชนในพื้นที่ ให้ความสนใจเข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการจากการนำเสนอของคณะผู้ศึกษาเป็นอย่างดี โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม รวมทั้ง 2 เวที จำนวน 271 คน ประกอบด้วย ผู้เข้าร่วมประชุมเวทีที่ 1 จำนวน 178 คน และผู้เข้าร่วมประชุม เวทีที่ 2 จำนวน 93 คน รายละเอียดสรุปได้ดัง**ตารางที่ 13-1**



รูปที่ 13-6 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี



รูปที่ 13-7 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
- เสนอให้มีการพิจารณาเพิ่มช่องทางเข้า-ออกทางหลวงโครงการ ในพื้นที่อำเภอชะอำเพิ่มเติม เนื่องจากอำเภอชะอำเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก	- แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) สามารถเข้าถึงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ได้ที่อำเภอท่ายาง และอำเภอหัวหิน ไม่สามารถเข้าได้ที่ชะอำโดยตรง เนื่องจากแนวเส้นทางมีความจำเป็นที่จะต้องเบี่ยงหลบภูเขา แต่การทบทวนผลการศึกษาในครั้งนี้ จะมีการพิจารณาทางเข้า-ออก เพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ และส่งผลประโยชน์ต่อประชาชนชาวเพชรบุรีโดยตรง
- เสนอให้พิจารณาแนวเชื่อมจากเส้นทางที่มาจากจังหวัดราชบุรีเข้าสู่อำเภอปากท่อและเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 3510 เพื่อสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่จังหวัดเพชรบุรีโดยตรง ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า จังหวัดเพชรบุรีเป็นเมืองสำคัญที่ควรได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากโครงการ เนื่องจากหากผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางผ่านพื้นที่ได้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ตัวเมือง อาจส่งผลให้จังหวัดเพชรบุรีไม่ได้รับประโยชน์จากการใช้จ่ายและกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามที่ควรจะเป็น - เหตุใดโครงการจึงไม่พิจารณาใช้แนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 3510 เป็นแนวทางเลือกในการพัฒนาโครงการ เนื่องจากเห็นว่าแนวเส้นทางดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และพื้นที่โดยรอบน้อยกว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบแนวเส้นทางบริเวณอำเภอหนองหญ้าปล้อง (ทางหลวงหมายเลข 3510) ตามที่ประชาชนเคยเสนอไว้ในการศึกษา ปี พ.ศ. 2557 ในเบื้องต้น พบว่า จะมีระยะทางเพิ่มขึ้น 40 กิโลเมตร และมีข้อจำกัด คือ จุดที่จะทำการเชื่อมต่อมอเตอ์เวย์กับโครงข่ายถนนสายหลักเดิมจะมีระยะทางที่ไกล ประมาณ 50 กิโลเมตร และจะต้องก่อสร้างอุโมงค์หรือสะพานเพื่อตัดเส้นทางผ่านภูเขา ทำให้ทางเชื่อมต่อทั้งในตัวเมืองเพชรบุรี หรืออำเภอชะอำมีระยะทางที่ไกล ทำให้ไม่ได้รับความสะดวก ในการเดินทาง

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
- เนื่องจากแนวเส้นทางถนนมอเตอร์เวย์จะตัดผ่านพื้นที่ของประชาชน ส่งผลให้การสัญจรในบางพื้นที่สามารถดำเนินได้ตามปกติ ขณะที่บางพื้นที่อาจกลายเป็นพื้นที่ปิดกั้นการเข้าถึงหรือเกิดจุดอับในการเดินทาง (ที่ตาบอด) จึงเสนอให้กรมทางหลวงพิจารณาจัดให้มีทางเชื่อม หรือจุดเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกทั้งสองฝั่งของแนวโครงการ	หลังจากที่ทางโครงการทำการคัดเลือกได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว จะทำการสำรวจสภาพปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางอย่างละเอียดอีกครั้ง และจะพิจารณาออกแบบให้มีทางบริการคู่ขนานกับเส้นทางหลักของโครงการในบริเวณที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น บริเวณที่ผ่านชุมชน เป็นต้น หรือ ออกแบบให้มีทางลอดหรือยกข้ามบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับถนนท้องถิ่นเดิมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งสองฝั่งของเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกพื้นที่ต่อไป
- เสนอแนวทางให้พิจารณาปรับรูปแบบโครงการจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เป็นทางหลวงระหว่างเมืองบางช่วง โดยเห็นว่าหากเป็นรูปแบบทางหลวงระหว่างเมืองทั่วไป อาจไม่จำเป็นต้องมีรั้วปิดตลอดแนวและสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้มากขึ้น ทั้งยังอาจช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมทางเศรษฐกิจสองข้างทาง รวมถึงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ได้เพิ่มเติม	- ในภาพรวมของประเทศ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ยังมีความจำเป็นในฐานะโครงข่ายคมนาคมหลักที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ขอเสนอให้พิจารณาเชื่อมต่อเส้นทางเข้าสู่จังหวัดเพชรบุรีก่อนแล้วจึงเชื่อมต่อเข้าสู่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ในช่วงถัดไป พร้อมทั้งเห็นว่าการออกแบบในลักษณะดังกล่าวอาจช่วยลดผลกระทบต่อทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่ และยังสามารถสอดคล้องกับแนวนโยบายด้านการขนส่งและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของประเทศได้	- กรมทางหลวงมิได้มีเป้าหมายให้ผู้ใช้ทางเดินทางผ่านจังหวัดเพชรบุรีโดยไม่เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่ แต่มีแนวทางที่จะพัฒนาโครงข่ายให้สามารถสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างโอกาสให้กับประชาชนในจังหวัด โดยประเด็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นและชุมชนเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญที่นำมาพิจารณาในการศึกษาครั้งนี้ด้วย
- เสนอให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางไปทางแนว MR1 เนื่องจากเห็นว่าเป็นพื้นที่ที่อยู่นอกเขตชลประทาน จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบบริหารจัดการน้ำพื้นที่	- การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางจะอาศัยผลการสำรวจข้อมูลในด้านต่าง ๆ ควบคู่กับข้อคิดเห็นของประชาชน โดยในระยะนี้ยังอยู่ระหว่างการสำรวจข้อมูลสภาพภูมิประเทศ

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
เกษตรกรรม และประชาชนในพื้นที่น้อยกว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบัน	และข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการสำรวจตามแนวเส้นทางเดิมเพื่อใช้ประกอบการทบทวนโครงการ ทั้งนี้ ในขั้นตอนต่อไปจะมีการพัฒนาแนวทางเลือกเพิ่มเติม จำนวน 3 แนวทาง โดยจะไม่รวมแนวเส้นทางเดิม และจะครอบคลุมแนว MR1 เพื่อใช้เปรียบเทียบความเหมาะสมของแต่ละแนวเส้นทางก่อนคัดเลือกแนวทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด จากนั้นจึงจะดำเนินการสำรวจภูมิประเทศอย่างละเอียดในพื้นที่แนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก
- เสนอให้พิจารณาออกแบบจุดกลับรถในลักษณะรูปแบบเกือกม้า เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงพิเศษฯ เป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและใช้ความเร็วสูง ความต้องการในการกลับรถในทางหลวงพิเศษฯ มีค่อนข้างน้อย การออกแบบจุดกลับรถในทางหลวงพิเศษฯ จึงต้องดูความต้องการในอนาคตเป็นหลักและก่อสร้างเพิ่มเติมในบริเวณที่ต้องการ การออกแบบจุดกลับรถในโครงการจึงจะออกแบบจุดกลับรถในถนนทางหลวงหรือถนนท้องถิ่นเดิมเป็นหลักเพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่
ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
- ห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ โดยอ้างถึงข้อคิดเห็นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีเคยเสนอไว้ตั้งแต่ช่วงการศึกษาก่อนหน้าเมื่อประมาณ 10 ปีก่อน ซึ่งในปัจจุบันสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีความรุนแรงมากขึ้น และเกิดเหตุการณ์ฝนตกหนักในระดับรอบการเกิดซ้ำสูง เช่น กรณีฝน 300 ปีในพื้นที่หาดใหญ่ จึงมีข้อกังวลว่าเกณฑ์หรือค่าทางสถิติที่ใช้ในการออกแบบระบบระบายน้ำในอดีตอาจไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน อีกทั้ง จังหวัดเพชรบุรีมีลักษณะฝนตกต่อเนื่องและเกิดน้ำท่วมขังได้ง่าย	- การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง นอกจากนี้ยังมีการศึกษารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เช่น พื้นที่รับน้ำในโครงการ สภาพการไหลของน้ำ ข้อมูลสถิติน้ำท่วม น้ำหลากในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่มาประกอบการออกแบบรายละเอียดต่อไป

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการน้ำ หากโครงการมีระดับถนนสูงกว่าพื้นที่ชุมชน อาจส่งผลให้น้ำสะสมและท่วมขังบริเวณโดยรอบ จึงขอให้โครงการชี้แจงแนวทางการป้องกันและรองรับผลกระทบในระยะยาว รวมถึงการทบทวนหลักเกณฑ์และสมมติฐานที่ใช้ในการออกแบบระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศและความเสี่ยงในอนาคต เนื่องจากเห็นว่าผลกระทบด้านน้ำท่วมอาจเป็นผลกระทบถาวรที่สำคัญต่อชุมชน	
- การพัฒนาโครงการควรคำนึงถึงการไม่กีดขวางทางน้ำระบบชลประทาน และไม่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของพื้นที่อำเภอหนองหญ้าปล้องเป็นพื้นที่ต้นน้ำที่ประสบปัญหาน้ำท่วมมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน พื้นที่บริเวณแนวถนนมักเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากระบบระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพและทางระบายน้ำอุดตัน ส่งผลให้เมื่อเกิดฝนตกหนัก น้ำจะท่วมพื้นที่อย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตร จึงเสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำคูคลอง หรือช่องทางระบายน้ำเพิ่มเติมในช่วงพื้นที่ลุ่มต่ำ เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเหมาะสมและลดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ	- ทางหลวงพิเศษฯ ที่ตัดผ่านคลองชลประทาน จะออกแบบเป็นสะพานข้ามคลองชลประทานและให้มีช่องลอดใต้สะพานสูงมากพอให้เรือที่สัญจรในคลองสามารถผ่านได้อย่างปลอดภัยตามระเบียบและมาตรฐานของกรมชลประทาน นอกจากนี้ ยังจะจัดให้มีการหารือกับกรมชลประทานเพื่อพิจารณาในแบบรายละเอียดบริเวณที่ตัดผ่านคลองนั้น ๆ ต่อไป - สำหรับโครงการที่มีแนวเส้นทางตัดขวางทิศทางการไหลของน้ำ จำเป็นต้องพิจารณารูปแบบโครงสร้างและระบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับ อย่างไรก็ตามการก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวจะส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างสูงขึ้นอย่างมาก ดังนั้นการศึกษาจึงมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างความเหมาะสมด้านวิศวกรรม งบประมาณ และการลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	
- ประชาชนจังหวัดเพชรบุรีจะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบจากโครงการในด้านใดบ้าง ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิต	- ในการออกแบบทางหลวงพิเศษฯ จะกำหนดตำแหน่งทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ ไว้ในบริเวณที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมต่อกับถนนสายหลักช่วยให้ผู้ใช้ทางมีทางเลือกในการเดินทาง เพิ่มความปลอดภัยด้วยการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ และกระจายความเจริญสู่พื้นที่รอบนอก พัฒนาเศรษฐกิจชุมชน เช่น พื้นที่จุดพักรถหรือด่านเก็บเงินสามารถจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าชุมชน (OTOP) ช่วยสร้างรายได้ให้คนในพื้นที่ ทั้งนี้ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง การสัญจรในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการกีดขวางระบบระบายน้ำเดิม ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบอย่างรอบด้าน เพื่อให้การก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ เกิดประโยชน์สูงสุด และส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และยังไม่ได้เข้าสู่ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ใช่หรือไม่	- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะประกอบด้วยขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และขั้นตอนการศึกษาผลการทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นศึกษา IEE เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับนำไปศึกษาในขั้น EIA ต่อไป ซึ่งการศึกษาขั้น IEE จะใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ 5 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้าง

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- สอบถามถึงช่องทางการขอรับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับเดิม โดยให้ข้อมูลว่าเคยมีการสอบถามและยื่นคำร้องขอเอกสารดังกล่าวแล้ว แต่ยังไม่เคยได้รับหรือมีโอกาสเข้าถึงรายงานฉบับดังกล่าว จึงขอทราบแนวทางและหน่วยงานที่สามารถติดต่อเพื่อขอรับเอกสาร	- ปัจจุบันรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถเข้าถึงได้ผ่านระบบ Smart EIA Plus (https://eia.onep.go.th) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยประชาชนสามารถดาวน์โหลดเอกสารได้จาก Smart EIA Plus นอกจากนี้ ยังสามารถติดต่อขอรับข้อมูลหรือรายงานฉบับดังกล่าวได้ที่ กรมทางหลวง เนื่องจากเป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อสาธารณะ
- จากการส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบพื้นที่โบราณสถานก่อนหน้านี้ ปัจจุบันโครงการได้พิจารณาคัดเลือกเหลือเพียง 2 แนวทางเลือกใช่หรือไม่ เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับเอกสารที่แนบมากับหนังสือเดิม พบว่าจุดเริ่มต้นของโครงการมีความแตกต่างจากเดิม จึงเห็นว่าหากมีการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทาง ควรมีการจัดส่งข้อมูลหรือหนังสือเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบอีกครั้ง เนื่องจากการปรับแนวเส้นทางอาจส่งผลต่อพื้นที่โบราณสถานและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้อง	- จากกรณีที่กรมทางหลวงได้มีหนังสือสอบถามข้อมูลด้านโบราณคดีไปก่อนหน้านี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำหนังสือเพื่อขอตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมอีกครั้ง เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ เพื่อให้แนวเส้นทางและขอบเขตการศึกษามีความสอดคล้องกันระหว่างส่วนต่าง ๆ ของการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 13-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้ยังไม่สะดวกต่อการเข้าถึงของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการและการแจ้งกำหนดการประชุมส่วนใหญ่ดำเนินการผ่านผู้นำชุมชน ทำให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจำนวนมากไม่ได้รับทราบข้อมูลหรือไม่มีโอกาสเข้าถึงกระบวนการรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึง จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่จัดประชุมหรือรับฟังความคิดเห็นในบริเวณที่ประชาชนได้รับผลกระทบโดยตรง และปรับปรุงแนวทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ โดยแจ้งข้อมูลไปยังประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงให้มากยิ่งขึ้น	- การประชุมในครั้งถัดไปจะเป็นการจัดประชุมในพื้นที่ตามแนวศึกษาของโครงการ โดยจะลงพื้นที่ตามองค์การบริหารส่วนตำบลและชุมชนต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระการเดินทางของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาและกรมทางหลวงจะลงพื้นที่เพื่อนำเสนอรูปแบบทางวิศวกรรมและรับฟังความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การบริหารจัดการน้ำในช่วงฤดูน้ำหลาก ระบบระบายน้ำสองข้างทาง การเชื่อมต่อและการสัญจรของประชาชนทั้งสองฝั่งของแนวโครงการ ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการศึกษาในระยะต่อไป โดยการประชุมครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ
- เพื่อให้ประชาชนมีสิทธิในการรับรู้ข้อมูลและมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจอย่างเหมาะสม	ชี้แจงแนวทางการศึกษาโครงการและเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกมิติ ทั้งนี้ ยืนยันว่าทุกข้อคิดเห็นและข้อกังวลของประชาชนจะได้รับการรับฟังและนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาอย่างครบถ้วน

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วงชะอำ-ปราณบุรี จะมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 หรือไม่ และหากมีจะเชื่อมต่อบริเวณใด	- ตำแหน่งจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 หรือทางหลวงหมายเลข 37 ยังอยู่ระหว่างการศึกษา สำหรับการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศเพื่อแนะนำโครงการและนำเสนอแนวเส้นทางในภาพรวม โดยหากมีความคืบหน้าจะนำเรียนให้ทราบอย่างต่อเนื่อง และรายละเอียดเพิ่มเติมจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- มีความกังวลต่อผลกระทบจากโครงการมอเตอร์เวย์ โดยยกตัวอย่างกรณีพื้นที่จังหวัดชลบุรีที่มีการก่อสร้างแนวรั้วกั้นตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะเกษตรกร ต้องเดินทางอ้อมและเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร รวมถึงส่งผลกระทบต่อร้านค้าชุมชนและวิถีชีวิตของประชาชน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ แต่เสนอให้คำนึงถึงผลกระทบต่อการเดินทางและการดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่ควบคู่กันไป	- โครงการมอเตอร์เวย์เป็นระบบทางหลวงพิเศษที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีรั้วและเขตทางสำหรับควบคุมการเข้า-ออก ทั้งนี้ รูปแบบการออกแบบมอเตอร์เวย์ในปัจจุบันได้คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนมากขึ้น โดยมีการพิจารณาจัดทำถนนขนานข้างมอเตอร์เวย์ตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ อำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชน หากแนวเส้นทางส่งผลให้พื้นที่ถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง โครงการจะพิจารณาจัดให้มีถนนคู่ขนานทั้งสองด้าน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ใกล้เคียงกับสภาพเดิม และลดผลกระทบต่อชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ รั้วกั้นจะติดตั้งเฉพาะบริเวณเส้นทางหลักของมอเตอร์เวย์ ส่วนทางบริการจะไม่มีการกั้นรั้ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ยังสามารถเข้า-ออกและสัญจรได้ตามปกติ - มอเตอร์เวย์เป็นทางหลวงพิเศษที่ออกแบบรองรับความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้น ความปลอดภัยจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการออกแบบ จึงจำเป็นต้องมีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางเพื่อป้องกันการตัดผ่านของรถหรือบุคคลซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
- แนวเส้นทางโครงการไม่ได้พาดผ่านพื้นที่ตำบลหนองพลับโดยตรง แต่จะเชื่อมต่อบริเวณแยกห้วยมงคลซึ่งเป็นจุดตัดสำคัญของพื้นที่ใช่หรือไม่ จึงมีความกังวลว่าพื้นที่ตำบลหนองพลับอาจไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการดังกล่าว	- ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษารวมรวบข้อมูลเบื้องต้น แนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบันเป็นผลการศึกษาเดิม และยังไม่ได้กำหนดตำแหน่งแนวเส้นทางอย่างชัดเจนในระดับรายละเอียด ทั้งนี้ รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
- แนวเส้นทางเบื้องต้นคาดว่าจะพาดผ่านพื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟและตำบลทับใต้ รวมถึงมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยรอบแนวเส้นทางประมาณ 500 เมตร ทั้งนี้ มีความกังวลต่อผลกระทบด้านวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ แม้จะเข้าใจถึงความจำเป็นในการจัดทำรั้วกั้นเพื่อความปลอดภัยของมอเตอร์เวย์ก็ตาม	- หลังจากที่ทางโครงการได้ทำการคัดเลือกได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว จะทำการสำรวจสภาพปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางอย่างละเอียดอีกครั้ง และจะพิจารณาออกแบบให้มีทางบริการอยู่นอกรั้วคู่ขนานกับเส้นทางหลักของโครงการในบริเวณที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น บริเวณที่ผ่านชุมชน เป็นต้น หรือ ออกแบบให้มีทางลอดหรือยกข้ามบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับถนนท้องถิ่นเดิมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งสองฝั่งของเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านการแบ่งแยกพื้นที่ต่อไป
- พื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟและตำบลทับใต้เป็นพื้นที่ขยายตัวของเมือง และปัจจุบันมีการลงทุนซื้อขายที่ดินและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงเสนอให้โครงการเร่งกำหนดแนวเส้นทางที่ชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนพัฒนาและแจ้งแนวทางแก่ผู้ประกอบการหรือผู้ที่จะเข้ามาพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม	- ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษารวมรวบข้อมูลเบื้องต้น แนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบันเป็นผลการศึกษาเดิม และยังไม่ได้กำหนดตำแหน่งแนวเส้นทางอย่างชัดเจนในระดับรายละเอียด ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) หากคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้นและได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม จะทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นถัดไป โดยคำนึงถึงมาตรฐานในการออกแบบและความเหมาะสมด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
- แนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ค่ายทหารหรือไม่ และจะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ตำบลเขาจ้าวหรืออำเภอปราณบุรี ทั้งนี้ จากข้อมูลเบื้องต้นที่ระบุว่าแนวเส้นทางผ่านบริเวณวัดห้วยมงคลและมุ่งหน้าไปยังตำบลเขาน้อย จึงต้องการทราบแนวเส้นทางที่ชัดเจน รวมถึงพื้นที่ที่โครงการจะพาดผ่านในระดับหมู่บ้าน	- แนวเส้นทางเบื้องต้นของทั้ง 2 แนวทางเลือก มีความจำเป็นต้องพาดผ่านพื้นที่ห้วยมงคล เนื่องจากเป็นแนวเชื่อมต่อในทิศตะวันออก-ตะวันตก โดยบางแนวทางเลือกอาจพาดผ่านบริเวณด้านหัวเขื่อน ขณะที่บางแนวทางเลือกอาจพาดผ่านบริเวณด้านท้ายอ่างเก็บน้ำ ทั้งนี้ รายละเอียดแนวเส้นทางในระดับหมู่บ้านหรือชุมชน จะต้องมีการตรวจสอบและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมต่อไป
- แนวทางเลือกทั้ง 2 แนวเส้นทางตามแผนที่มีลักษณะเป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง และมีระยะทางแตกต่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร จึงเห็นว่าควรรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้สัญจรในเส้นทางเดิม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
- เสนอให้โครงการพิจารณาการกำหนดตำแหน่งจุดพักรถและศูนย์บริการทางหลวงอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ทั้งจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากปัจจุบันมีการเสนอพื้นที่ศูนย์บริการบริเวณอำเภอชะอำซึ่งอยู่ใกล้เขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทั้งนี้ เสนอให้พิจารณาจัดให้มีศูนย์บริการทางหลวงหรือพื้นที่จำหน่ายสินค้าชุมชนเพิ่มเติม เพื่อส่งเสริมผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นและสร้างโอกาสในการจำหน่ายสินค้าแก่ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวเส้นทางต่อเนื่องเป็นระยะทางยาว อันจะช่วยสนับสนุนเศรษฐกิจชุมชนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่	- ข้อกำหนดกรมทางหลวงสำหรับที่พักริมทาง (Rest Area) แบ่งขนาดและมาตรฐานออกเป็น 3 ระดับ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทาง เพื่ออำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ดังนี้ 1. ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2. สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 3. จุดพักรถ (Rest Stop) - การกำหนดตำแหน่งที่พักริมทาง มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา เช่น ขนาดพื้นที่ ระยะห่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งนี้ ที่พักริมทางแต่ละประเภทสามารถจัดสรรพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าชุมชน เพื่อเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในพื้นที่

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
- แนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) หรือไม่	- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) โดยมีแนวเส้นทางต่อเนื่องจากบางใหญ่ ผ่านจังหวัดนครปฐม และมุ่งหน้าสู่พื้นที่ปากท่อ ชะอำ และปราณบุรี
- โครงการช่วงเชื่อมต่อจากชะอำไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) ได้ดำเนินการสำรวจและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วหรือไม่	- ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 8 (M8) ส่วนที่เชื่อมต่อจากชะอำไปทางหลวงพิเศษฯ หมายเลข 81 (M81) ได้ดำเนินการสำรวจและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปแล้วในการศึกษาก่อนหน้านี้ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ (1) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ช่วงนครปฐม-ปากท่อ) ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในปี 2557 ระยะทาง 61.895 กิโลเมตร ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน ปี 2565 ศึกษาทบทวนการออกแบบ รายละเอียด ปี 2568 ปรับรูปแบบเป็นสะพานบกและจัดเตรียมแบบและเอกสารประกวดราคา (2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ช่วงปากท่อ-ชะอำ) ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปี 2557 ระยะทาง 48.00 กิโลเมตร ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน ปี 2565 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาทบทวนการออกแบบรายละเอียด ปี 2569

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
- ขอเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาศึกษาแนวเส้นทางหรือโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ตำบลบึงนคร รวมถึงแนวเส้นทางเชื่อมต่อชายแดนในอนาคต เนื่องจากพื้นที่ยังขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสาธารณูปโภค โดยเฉพาะถนนลาดยางและระบบไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันมีประชาชนอาศัยอยู่ในพื้นที่รวม 12 หมู่บ้าน	- ตำบลบึงนครไม่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งนี้หากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ แล้วเสร็จจะสามารถรองรับการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางใหม่ตามแนวสีเขียว (แนว MR1) เนื่องจากเห็นว่าเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมและมีระยะทางค่อนข้างตรง ทั้งนี้ เสนอให้พิจารณารูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ เช่น ทางยกระดับ ทางต่างระดับ หรืออุโมงค์ ในจุดที่มีความจำเป็น เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความสะดวกในการคมนาคม	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป หากคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้น และได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม จะทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นถัดไป โดยคำนึงถึงมาตรฐานและความเหมาะสมด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
- มีข้อห่วงใยเกี่ยวกับการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ โดยขอให้มีการตรวจสอบข้อมูลเส้นทางน้ำ สถิติน้ำป่าไหลหลาก และปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่อย่างรอบด้าน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดหรือพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน	- การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง นอกจากนี้ยังมีการศึกษารวมรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เช่น พื้นที่รับน้ำในโครงการ สภาพการไหลของน้ำ ข้อมูลสถิติน้ำท่วม น้ำหลากในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่มาประกอบการออกแบบรายละเอียดต่อไป

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เห็นว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังมีความหนาแน่นของชุมชนไม่มาก จึงคาดว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอาจอยู่ในระดับจำกัด รวมถึงปัญหาน้ำหลากในพื้นที่ไม่น่ารุนแรง หากมีการวางแผนระบบระบายน้ำอย่างเหมาะสม โดยที่ผ่านมาในพื้นที่ไม่เคยเกิดน้ำท่วมขนาดใหญ่ มีเพียงปัญหาน้ำฝนรอระบายในพื้นที่เกษตรกรรมบางส่วน	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป
- สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควรให้ความสำคัญกับพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มพื้นที่ป่ามรดกโลกแก่งกระจาน โดยเสนอให้เพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับผลดีของโครงการต่อการอนุรักษ์ การเข้าถึงพื้นที่ และการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ควบคู่กับการชี้แจงว่าโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่ามรดกโลกดังกล่าว	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อไป
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	
- ประเด็นที่ประชาชนยังมีความกังวลมากที่สุดคือเรื่องการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับแนวเส้นทาง ขณะเดียวกันในพื้นที่เริ่มมีการเข้ามาซื้อที่ดินของภาคเอกชนจำนวนมาก ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่าโครงการมอเตอร์เวย์จะเป็นทางเลือกสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล จึงเสนอให้เร่งดำเนินโครงการโดยเร็ว และคาดว่าในการประชุมครั้งถัดไปจะมีข้อคิดเห็นและข้อซักถามจากประชาชนเพิ่มเติมมากขึ้น	- รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้นและได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 จะสามารถระบุลึกลงไปได้ถึงข้อมูลการเวนคืน เช่น ชื่อเจ้าของที่ดินสิ่งปลูกสร้าง เนื้อที่ที่ถูกเวนคืน ทางโครงการจะติดต่อกับเจ้าของที่ดินอย่างใกล้ชิด รวมถึงส่งหนังสือเชิญประชุมและสัมภาษณ์ทำแบบสอบถามรายแปลง เพื่อแจ้งข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง

ตารางที่ 13-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- การประชุมในครั้งนี้ยังเป็นการนำเสนอภาพรวมของโครงการ เนื่องจากแนวเส้นทางที่ชัดเจนยังอยู่ระหว่างการศึกษา จึงคาดว่าการประชุมกลุ่มย่อยในครั้งถัดไปจะสามารถลงรายละเอียดและสะท้อนประเด็นปัญหาในแต่ละพื้นที่ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น	- ทางโครงการจะนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รวมทั้งรูปแบบการพัฒนาโครงการอีกครั้งในการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 ซึ่งตามแผนจะประชุมประมาณเดือนธันวาคม 2569 และจะจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เพื่อหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประมาณเดือนมีนาคม 2570
ด้านอื่น ๆ	
- สอบถามถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินดำเนินโครงการ เสนอให้โครงการเร่งดำเนินการโดยเร็ว เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อสู่ 14 จังหวัดภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นและเกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ไม่เฉพาะในช่วงเทศกาล และขอให้เร่งกำหนดแนวเส้นทางให้มีความชัดเจนโดยเร็ว เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและกำหนดพื้นที่สำรองสำหรับโครงการได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดข้อจำกัดด้านการพัฒนาในอนาคตและประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง	- โครงการมีแนวโน้มได้รับการพัฒนาในระดับสูง เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ระยะเวลาในการดำเนินโครงการจะขึ้นอยู่กับความพร้อมในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา ออกแบบ และการจัดสรรงบประมาณ

14. 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 ปัญญาโตนะ วิศวกรงานทาง
โทรศัพท์ : 0 2915 0983

บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด

68/9 ซอย พัฒนาการ 20 แยก 4
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
รศ.ดร.ลัดดา ตันวาณิชกุล 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