



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
เพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8
สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

เดือนกันยายน
2569

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม – ปากท่อ – ชะอำ หรือ (M8) เป็นหนึ่งในโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม เพื่อเร่งรัดโครงการขนาดใหญ่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว ตลอดจนเพื่อสนับสนุนนโยบายและเป็นการเตรียมความพร้อมของโครงการและให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน กรมทางหลวงจึงพิจารณาศึกษาส่วนต่อขยายของโครงข่ายโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม – ปากท่อ – ชะอำ หรือ (M8) ในรูปแบบของการศึกษาทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ชะอำ - ปรานบุรี

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สำรวจและออกแบบรายละเอียด ดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการมีความครบถ้วนสมบูรณ์ เหมาะสมสอดคล้องกับวิถีชีวิตและข้อห่วงกังวลของประชาชนมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ชะอำ – ปรานบุรี ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้อง และครบถ้วนสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อมเศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่อศึกษารวบรวม สำรวจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบัน ปริมาณการจราจร องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ และเข้าใจได้ในวงกว้าง รวมถึง จัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการโครงการ

- 1) เพิ่มศักยภาพและความคล่องตัว ในการเดินทางและการขนส่งสู่ภาคใต้ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 2) ยกระดับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่เชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศในพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจภาคใต้
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางทางถนนให้กับผู้ใช้ทาง และแบ่งเบาการจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4



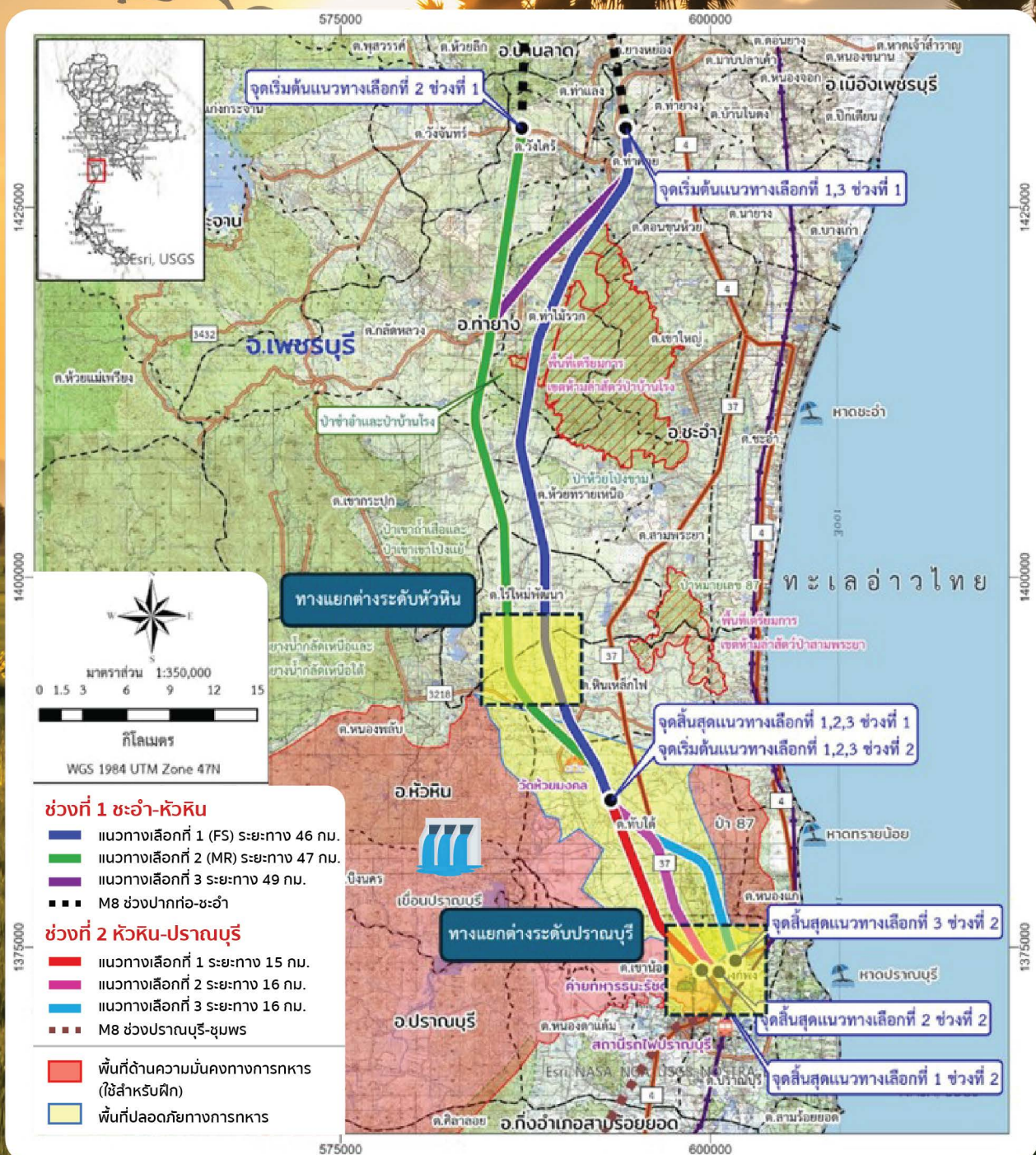
ระยะเวลาดำเนินงานของโครงการ

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

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยการศึกษาทบทวนครั้งนี้ได้พิจารณาแนวเส้นทางแนวเส้นทางตามงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษโดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางพร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง ชะอำ-ปราณบุรี มาร่วมในการศึกษาทบทวนแนวเส้นทางด้วย ครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ อำเภอท่ายาง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอท่ายาง	ตำบลวังไคร้ ตำบลท่ายาง ตำบลท่าค้อย ตำบลลัดหลวง ตำบลท่าไม้รวก และตำบลเขากระปุก
	อำเภอชะอำ	ตำบลห้วยทรายเหนือและตำบลไร่ใหม่พัฒนา
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	อำเภอหัวหิน	ตำบลหนองพลับ ตำบลหินเหล็กไฟ และตำบลทับใต้
	อำเภอปราณบุรี	ตำบลเขาน้อย และตำบลวังภวัง



แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวเส้นทางเลือกของโครงการได้มีการทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ – ชุมพร (ปี 2552) และการศึกษาความเหมาะสมฯ เส้นทาง MR1 เชียงราย – นราธิวาส (ปี 2566) ร่วมกับข้อจำกัดด้านพื้นที่ราชพัสดุซึ่งเป็นเขตปลอดภัยทางการทหารประกอบกับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของพื้นที่จึงพิจารณาแบ่งแนวเส้นทางโครงการเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 ชะอำ-หัวหิน

จุดเริ่มต้นโครงการจะกำหนดต่อจากจุดสิ้นสุดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ปรานบุรีช่วง ปากท่อ - ชะอำ ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว บริเวณ กม. 119+000 จะพิจารณา 3 แนวเส้นทางเลือก

► **แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน)** แนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชะอำ-ชุมพร

มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 บริเวณ ต.ท่าค้อย อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี แนวเส้นทางตรงลงมาด้านทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทเสียบคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 2 สายจากนั้นแนวเส้นทางอ้อมเขาหินลาดไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่สุสานเพชรแลนด์ในพื้นที่ ต.ท่าไม้รวก แนวเส้นทางเบี่ยงลงมาด้านทิศใต้บริเวณใกล้กับอ่างเก็บน้ำเขาลูกช้างจากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงลงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตัดผ่านถนนโยธาธิการ บริเวณบ้านหนองโรง ต.เขากระปุก ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย พบ.1001 และ พบ.1010 ในพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ ตัดผ่านถนนโยธาธิการ จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาด้านทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย พบ.2069 บริเวณใกล้กับมูลนิธิกุศลสันติธรรมในพื้นที่ ต.ไร่ใหม่พัฒนา จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ บริเวณคลองไม้ตาย ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3218 จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหารในช่วงบริเวณ บ้านหนองซอ ต.หินเหล็กไฟ อ.หัวหิน ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ แนวเส้นทางกับทางหลวงหมายเลข 3219 และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.ที่ 165+000 บริเวณ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร

ข้อดี

สภาพภูมิประเทศผ่านพื้นที่ราบเป็น ส่วนใหญ่ก่อสร้างได้ง่ายกว่าบริเวณภูเขาและจุดเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 37 มีระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร สะดวกต่อการเชื่อมต่อพื้นที่เข้าสู่ ตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน

ข้อเสีย

แนวเส้นทางช่วง ต.ท่าไม้รวก ประชิดเขาหินลาดและพื้นที่เตรียมการเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบ้านโรง ทำให้แนวเส้นทางวางตัวขวางทางน้ำธรรมชาติซึ่งแนวเขาเสี่ยงต่อการเกิดน้ำป่าไหลหลากซึ่งจะต้องออกแบบระบบระบายน้ำข้ามทางหลวงให้ถี่และครอบคลุมมากกว่าปกติ หรืออาจจะต้องพิจารณาเป็นสะพานยกเพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำตัดผ่านพื้นที่ชุมชนที่เริ่มขยายตัวและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงขึ้น

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

มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 บริเวณ ต.วังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี แนวเส้นทางตรงลงไปทางด้านทิศใต้ ตัดผ่านคลองแม่ประจันต์ บริเวณบ้านท่าหัวลบ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท สาย พบ.8001 ในพื้นที่ ต.ท่าไคร้ แนวเส้นทางตรงต่อมาทางทิศใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท สาย พบ.4019 ในพื้นที่ ต.ท่าไม้รวก และรวมกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีม่วง) บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 3410 ในพื้นที่ ต.กลัดหลวง แนวเส้นทางตรงลงมาทางทิศใต้ตัดผ่านแม่น้ำเพชรบุรี และเบี่ยงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.4002 บริเวณบ้านโรง ต.เขากระปุก จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงมาตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.1010 ในพื้นที่ ต.ห้วยทรายเหนือ แนวเส้นทางเบี่ยงมาทางทิศใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย พบ.1001 ตัดผ่านถนนโยธาธิการ บริเวณบ้านไร่ใหม่พัฒนา ต.ไร่ใหม่พัฒนา แนวเส้นทางตรงต่อมาทางทิศใต้ ตัดผ่านคลองไม้ตายซึ่งเป็นเขตแบ่งระหว่างจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากพื้นที่ด้านความมั่นคงทางการทหารในช่วงบริเวณ บ้านหนองเสือด้า ต.หินเหล็กไฟ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3218 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3219 และ ไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.ที่ 166+000 บริเวณ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

ข้อดี

เป็นทางเลี่ยงเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนและบ้านเรือนประชาชนและสามารถในการแก้ปัญหาความขัดแย้งเดิมในพื้นที่ได้และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า

ข้อเสีย

แนวเส้นทางมีระยะห่างจากโครงข่ายทางหลักต้องออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีความยาวมากเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายต้องเวนคืนที่ดินก่อสร้างทางเชื่อมกับ ทางหลวงหมายเลข 4 / ทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทางมากกว่า 10 กิโลเมตร

▶ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีม่วง)

มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ประมาณ กม.119+000 ต.ท่าคอย อ.ท่าช้าง จ.เพชรบุรี แนวเส้นทางจะเป็นแนวเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) ประมาณ 1.50 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงออกจากแนวทางเลือกที่ 1 มาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ บริเวณ กม.120+500 ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสายคลองชลประทานที่มาจากเขื่อนเพชรบุรี 2 สาย จากนั้นแนวเส้นทางเลียบแนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3410 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3410 อีกครั้ง บริเวณบ้านท่าลาว ต.ท่าไม้รวก จากนั้นแนวเส้นทางจะไปรวมกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 3410 ในพื้นที่ ต.กลัดหลวง และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.168+000 บริเวณ ๓๓.๓๖๖ ไร่ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

ข้อดี

ทางเลี่ยงเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวและบ้านเรือนประชาชน สามารถในการแก้ปัญหาความขัดแย้งเดิมในพื้นที่ได้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า และอยู่ห่างจากพื้นที่ป่าและแนวภูเขา ทำให้ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินน้อยกว่า

ข้อเสีย

แนวเส้นทางมีระยะห่างจากโครงข่ายทางหลัก ต้องออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีความยาวมากเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายและ ต้องเวนคืนที่ดินก่อสร้างทางเชื่อมกับ ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทางมากกว่า 10 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2 หัวหิน-ปราณบุรี

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

▶ แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีแดง)

แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางตรงลงมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ และขนานกับถนนทางหลวงหมายเลข 37 ทางด้านทิศตะวันตก แนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย ปข.1037 ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท สาย ปข.2030 จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.15+000 บริเวณบ้านวังยาว ต.วังคัพ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นที่โล่ง ทำเกษตรกรรม ปลูกสับปะรด กล้วย ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร

ข้อดี

ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และเป็นแนวถนนตัดใหม่ การก่อสร้างถนนระดับดินทำให้ค่าก่อสร้างถูกกว่าค่าก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข 37

ข้อเสีย

บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการอยู่ใกล้จากทางขึ้น-ลงทางหลวงพิเศษ เนื่องจากสภาพพื้นที่จำกัด ด้านทิศตะวันออกใกล้กับทางหลวงหมายเลข 37 ด้านทิศตะวันตกใกล้กับค่ายทหารธนบุรี

▶ แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีชมพู)

แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบทสาย ปข.1037 และไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 37 (กม.38+000) ประมาณ กม.6+500 บริเวณใกล้กับโรงผสมคอนกรีต นองเล็กสถาปัตย์ ซึ่งปัจจุบันกำลังก่อสร้างขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร และมีทางบริการทั้ง 2 ข้าง แนวเส้นทางกับไปตามถนนทางหลวงหมายเลข 37 ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย ปข.2030 จากนั้นแนวเส้นทางกับไปตามถนนทางหลวงหมายเลข 37 เป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.16+000 บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาว ต.วังคัพ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นที่โดยทั่วไปมีอาคารบ้านเรือนกระจายอยู่ริมถนนทั้ง 2 ฝั่ง ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร

ข้อดี

ในช่วงที่ทับทางหลวงหมายเลข 37 ก่อสร้างสะพานยกระดับตรงกลางโดยใช้เขตทางเดิม 80 เมตร ทำให้ลดการเวนคืนที่ดินของประชาชนที่อยู่ประชิดทางหลวงหมายเลข 37

ข้อเสีย

ค่าก่อสร้างสูงกว่า เนื่องจากก่อสร้างสะพานยกระดับเป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร

▶ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า)

แนวเส้นทางต่อจากช่วงที่ 1 ในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.ห้วยหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางจะเป็นแนวเดียวกันกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีชมพู) เป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร จากนั้น ประมาณ กม.5+000 แนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 37 (กม.37+000) จากนั้นแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย ปข.2004 บริเวณใกล้กับโรงเรียนบ้านทับใต้ จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงลงมาทางทิศใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย ปข.1001 บริเวณ SoKa Villa ไปประชิดเขตป่า 87 จากนั้นแนวเส้นทางตรงลงไปทางทิศใต้ขนานกับป่า 87 เป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร และตัดกับทางหลวงชนบท สาย ปข.1001 อีกครั้ง และไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.16+000 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 (กม.249+500) ในพื้นที่ ต.วังก้ง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ สภาพพื้นที่ทั่วไป มีอาคารบ้านเรือนสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร

ข้อดี

เนื่องจากเป็นแนวถนนตัดใหม่ การก่อสร้างถนนระดับดินทำให้ค่าก่อสร้างถูกกว่าค่าก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข 37 และสภาพดินแข็งใกล้แนวภูเขา มีความมั่นคงสูง ช่วยประหยัดงบประมาณ งานฐานรากและ โครงสร้างสะพาน

ข้อเสีย

ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนที่เริ่มขยายตัวคำจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงขึ้น

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม



ด้านวิศวกรรม

- ความยาวของแนวเส้นทาง
- ระยะทางจากด่านเก็บค่าผ่านทางถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ
- ความเหมาะสมด้านลักษณะทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
 - ความยุ่งยากในการก่อสร้างเช่นจำนวนคลองจำนวนทางหลวงที่แนวเส้นทางตัดผ่าน การตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ด้านความเชื่อและศาสนา พื้นที่สุสานซึ่งส่งผลกระทบต่อกระบวนการก่อสร้างในพื้นที่ เป็นต้น
 - จำนวนสาธารณูปโภคที่ต้องโยกย้ายเช่นเสาไฟฟ้า,เสาส่งไฟฟ้าแรงสูงระบบท่อส่งก๊าซ เป็นต้น
 - ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างเช่นการปิดถนนการเบี่ยงการจราจรในถนนเดิม เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เป็นต้น



ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน
 - จำนวนจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินที่สำคัญที่แนวเส้นทางตัดผ่าน (แหล่ง)
- ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางบก
 - จำนวนพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ เขตห้ามล่าสัตว์ป่า ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน (แหล่ง)
- ผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืน
 - จำนวนขนาดเนื้อที่เวนคืน (ไร่)
 - จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (หลัง)
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
 - จำนวนพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือก (แหล่ง)
 - จำนวนบ้านเรือน ที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือก (หลัง)
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
 - จำนวนโครงสร้างทางยกระดับ (แหล่ง)

ตำแหน่งทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

การศึกษาโครงการได้มีการกำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทาง โครงการตัดผ่าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับหัวหิน และทางแยกต่างระดับปราณบุรี โดยจะคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีศักยภาพในการดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการ ซึ่งมีประสิทธิภาพสอดคล้องการจราจรระหว่างแนวเส้นทางโครงการกับทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับหัวหิน

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

ทางแยกต่างระดับปราณบุรี

ตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.วังก้ง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อรองรับการจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4 และ อ.ปราณบุรี ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญเป็นจำนวนมาก

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น



ด้านวิศวกรรม

- รูปร่างเรขาคณิตทางแนวราบ
- ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย
- ความเหมาะสมด้านจราจร
- ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน



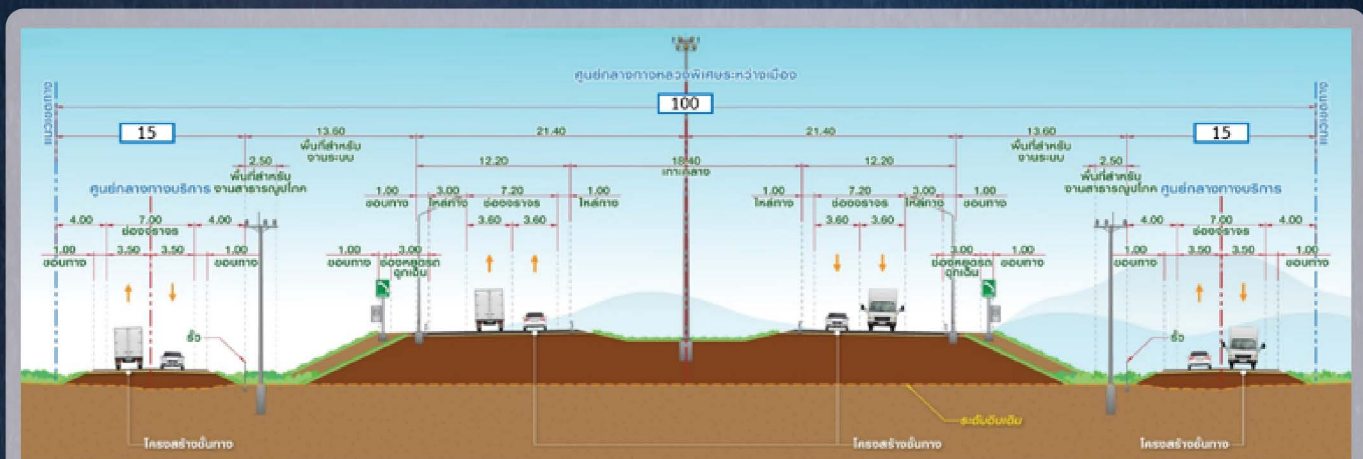
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน

การออกแบบรูปตัดทาง (Cross-Section)

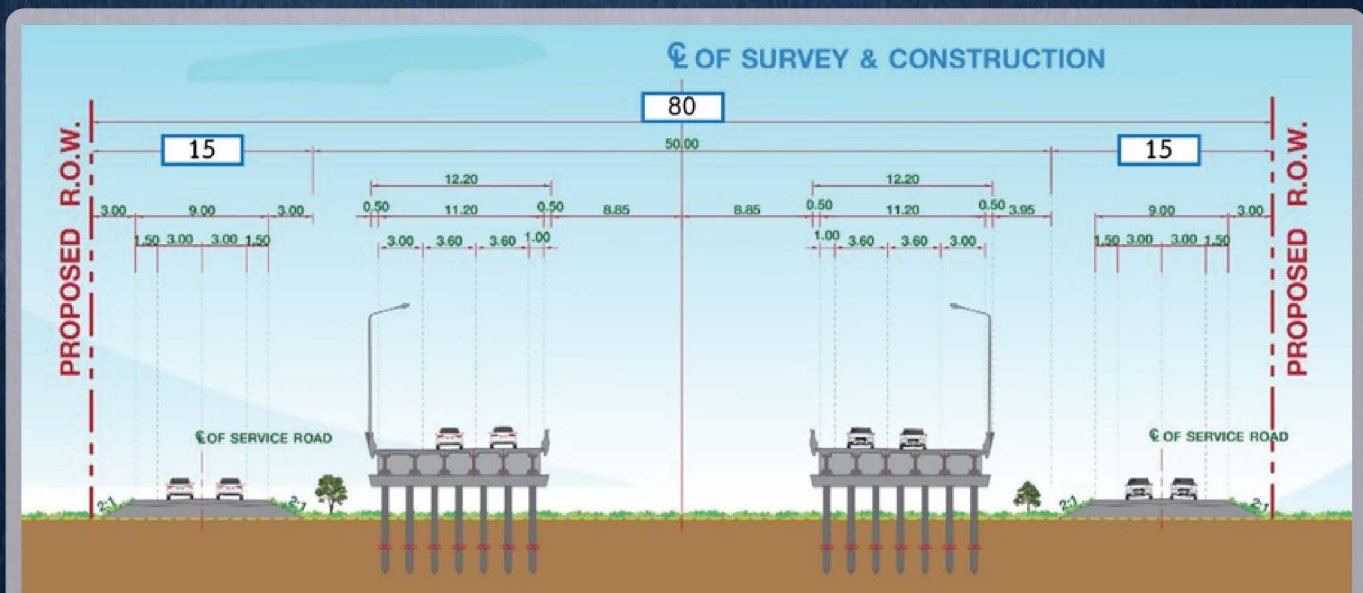
รูปตัดทางหลวงทั่วไปจะออกแบบตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง โดยกำหนดความกว้างเขตทางเท่าที่จำเป็น (ประมาณ 100 เมตร) ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ภูเขาที่มีความจำเป็นต้องตัดเขาก่อสร้างลาดหลังทางอาจจำเป็นต้องใช้เขตทางกว้างขึ้น

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 ในกรณีมีทางบริการออกแบบทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร แบบสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านละ 1.00 เมตร



ตัวอย่างรูปตัดทางทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ

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



ตัวอย่างรูปตัดสะพานยกระดับ

ที่พักริมทาง (Rest Area)

ที่พักริมทางมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดแวะพักการเดินทางให้บริการข้อมูลการเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยว 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 และในพื้นที่ ต.ทับใต้ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์



ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบ
ศูนย์บริการทางหลวง



ภาพแสดงตัวอย่างแนวคิดการออกแบบ
จุดพักรถ



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การพัฒนาโครงการ เข้าข่ายประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินงานที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 โดยเข้าข่าย ประเภทโครงการลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษทุกขนาด

ขอบเขต ขั้นตอน และแนวทางในการดำเนินงานศึกษา

ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในโครงการ จะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับ “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)” และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569)” ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงาน กรมทางหลวง เพื่อให้การศึกษาและรายงานมีความถูกต้อง ครบถ้วนและสร้างประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนโดยมีขอบเขตขั้นตอนและแนวทางในการดำเนินงานศึกษาที่สำคัญ ดังนี้

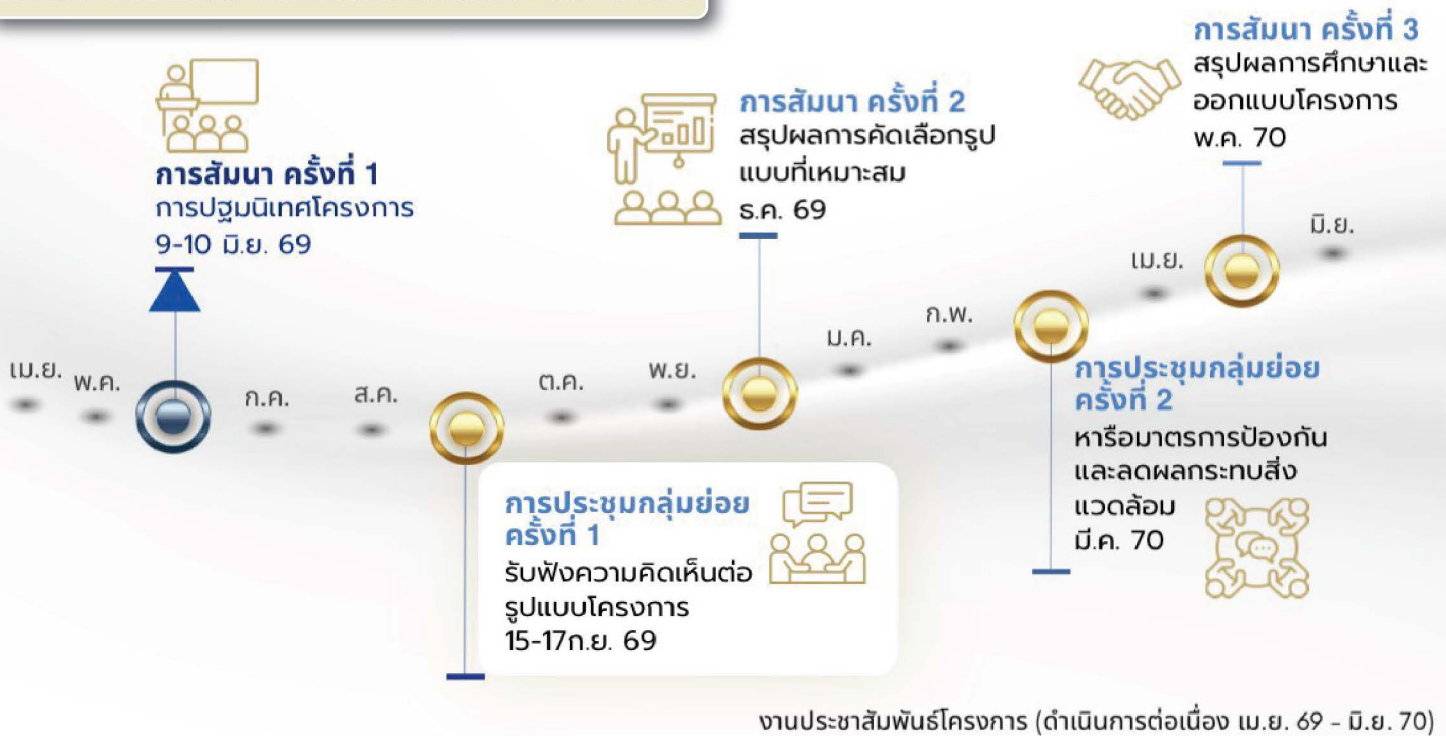
ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 31 ปัจจัย

	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	1. ภูมิฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล	7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน
	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำ	
	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5. การเกษตรกรรม	6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน
	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. การแบ่งแยก 5. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	7. สุขภาพ 8. ความปลอดภัยในสังคม 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน/โบราณคดีฯ 11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและ การประชาสัมพันธ์โครงการ

ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นหรือได้รับการชี้แจงข้อมูล ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ เพื่อนำมาประกอบการออกแบบรายละเอียดและการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

วันที่ 21 – 29 เมษายน 2569

เข้าพบเพื่อแนะนำโครงการและปรึกษาหารือหัวหน้าหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจำนวน 2 เวที จำนวน 271 คน ได้แก่

เวทีที่ 1 (พื้นที่จังหวัดเพชรบุรี) จำนวน 179 คน

วันอังคารที่ 9 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องนพรัตน์ ชั้น 2 โรงแรมรอยัลโดมอน ตำบลไร่ส้ม อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี

เวทีที่ 2 (พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) จำนวน 93 คน

วันพุธที่ 10 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องสมอเรียง หัวหิน แกรนด์ โฮเทล แอนด์ พลาซ่า ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

และ ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม รวมทั้ง 2 เวที จำนวน 271 คน



ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารโครงการ



website

www.m8chaam-pranburi.com



Line @142smwj

M8chaam-pranburi



Facebook

M8chaam-pranburi

ผู้รับผิดชอบโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668- 75 ต่อ 24038

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด

152 ซอย 24 ร่มเกล้า แขวงมีนบุรี
เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร 10510

นายจิรวัฒน์ ปัญญาโตนะ
วิศวกรงานทาง

โทรศัพท์ : 02 915 0983



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ่ง จำกัด

68/9 ซอย พัฒนาการ 20 แขวง 4
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

รศ.ดร.ลัดดา ตันวานิชกุล

ผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรและขนส่ง

โทรศัพท์ : 02 101 6501



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

20 ซอย รัชดาภิเษก 36 รัชดาภิเษก
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

นายอรินทร์ โสมบ้านกวย

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ : 02 939 0511 ต่อ 5

