

สรุปผล การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจ
และออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี



กรมทางหลวง

กรมทางหลวง ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด และ บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วงชะอำ - ปราณบุรี โดยดำเนินการจำนวน 5 เวที

การประชุมดังกล่าวจัดขึ้นระหว่างวันที่ 15 – 17 กันยายน 2569 จำนวน 5 เวที ควบคู่กับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดีข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ สำหรับนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีประสิทธิภาพต่อไป โดยสามารถสรุปภาพบรรยากาศการประชุม ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ได้ดังนี้

เวทีที่ 1 จัดขึ้นเมื่อ วันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา ปลัดอาวุโสอำเภอท่ายาง เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 58 คน



การลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา
ปลัดอาวุโสอำเภอท่ายาง
กล่าวเปิดการประชุม



ภาพบรรยากาศการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

สรุปผล การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจ
และออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี



กรมทางหลวง

เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่าสาย ชั้น 3 อ.ท่าสาย จ.เพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา ปลัดอาวุโสอำเภอท่าสาย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายพอล อุทัยศรี รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรีฝ่ายปฏิบัติการเป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 90 คน



การลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา
ปลัดอาวุโสอำเภอท่าสาย
กล่าวเปิดการประชุม



นายพอล อุทัยศรี
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
ฝ่ายปฏิบัติการ
กล่าวรายงาน



ภาพบรรยากาศการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น



เวทีที่ 3 วันพุธที่ 16 กันยายน 2569 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องเรียน 2 ศูนย์ฝึกอบรมอาฟเฟอร์ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายแก้ว คงวงศ์ นายอำเภอชะอำ เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายพอล อุทัยศรี รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรีฝ่ายปฏิบัติการ เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน



การลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายแก้ว คงวงศ์
นายอำเภอชะอำ
กล่าวเปิดการประชุม



นายพอล อุทัยศรี
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
ฝ่ายปฏิบัติการ
กล่าวรายงาน



ภาพบรรยากาศการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท เอสอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด



บริษัท แมโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

สรุปผล การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจ
และออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

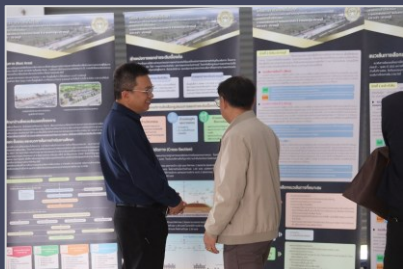


กรมทางหลวง

วันที่ 4 วันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจากนายมนตรี มานิชพงษ์ ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ) เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายเศรษฐ์ จันทอาด รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) ฝ่ายปฏิบัติการ เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน



การลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายมนตรี มานิชพงษ์
ปลัดอำเภอหัวหิน
กล่าวเปิดการประชุม



นายเศรษฐ์ จันทอาด
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) ฝ่ายปฏิบัติการ
กล่าวรายงาน



ภาพบรรยากาศการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น

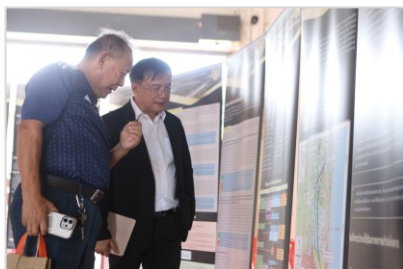


ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น

วันที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจากนายราม สิงห์ไศภิชฐ์ นายอำเภอปราณบุรี เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และนายเศรษฐ์ จันทอาด รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) ฝ่ายปฏิบัติการ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 44 คน



การลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายราม สิงห์ไศภิชฐ์
นายอำเภอปราณบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายเศรษฐ์ จันทอาด
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) ฝ่ายปฏิบัติการ
กล่าวรายงาน



ภาพบรรยากาศการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท เอสอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด



บริษัท แมโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เเวทีที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ และจราจร	
- สอบถามถึงรายละเอียดการกำหนดจุดพักรถ (Rest Stop) ในพื้นที่ตำบลท่าค้อย เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ตำบลวังไคร้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก	- ปัจจุบันทางโครงการอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาการกำหนดแนวเส้นทาง เนื่องจากจำเป็นต้องใช้แนวเส้นทางที่มีความชัดเจนเป็นข้อมูลฐานก่อน จึงยังไม่สามารถระบุตำแหน่งพิกัดที่แน่นอนของจุดพักรถ (Rest Stop) ในพื้นที่ตำบลท่าค้อย ได้อย่างไรก็ดี การจัดตั้งจุดพักรถมีข้อกำหนดมาตรฐานของทางหลวงพิเศษรองรับอยู่แล้ว เช่น การกำหนดระยะห่างขั้นต่ำระหว่างจุดบริการทุก 10 หรือ 30 กิโลเมตร ทั้งนี้ ข้อเสนอเรื่องตำแหน่งพิกัดที่ชัดเจนจะนำมาเสนอในการประชุมครั้งถัดไป หลังจากได้ข้อสรุปเรื่องแนวเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- มีข้อกังวลต่อการเลือกใช้แนวเส้นทางเลือกบริเวณจุดตัดบ้านท่าหัวลบ ตำบลวังไคร้ และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 8001 เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ตัดผ่านและแบ่งแยกพื้นที่ทำกิน เช่น ที่นาและสวน ออกเป็นสองฝั่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางและการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ - ต้องการทราบตำแหน่งและระยะห่างของทางลอดหรือทางเชื่อมสำหรับข้ามทางคูขนาน เนื่องจากข้อมูลดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนและอาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการสัญจรของชุมชน	- บริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านถนนสาธารณะ และแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งทางโครงการจะออกแบบทางลอด ลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม หรือสะพานช่วงสั้นตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ โดยให้มีความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 3.00-3.50 เมตร เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้งานถนนเดิมได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ทั้งนี้ บริเวณที่จะออกแบบทางลอดหรือสะพาน ทางโครงการจะลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ที่จะใช้งานในพื้นที่ดังกล่าวอย่างเหมาะสม ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ภายหลังจากการคัดเลือกและได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว โครงการจะออกแบบรายละเอียดเพื่อกำหนดตำแหน่งและระยะห่างของทางลอดที่แน่ชัดต่อไป
- การกำหนดจุดเริ่มต้นจากตำบลวังไคร้ ในแนวทางเลือกที่ 2 (เส้นสีเขียว) คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ขอเสนอแนะให้พิจารณาเลือกแนวทางเลือกที่ 1 (เส้นสีน้ำเงิน) หรือแนวทางเลือกที่ 3 (เส้นสีม่วง) เป็นแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินการแทน	- ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ มีปัจจัยในการคัดเลือกทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านวิศวกรรม (2) ด้านการลงทุน และ (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ชุมชน ศาสนสถาน โบราณสถาน สุสาน ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น อ่างเก็บน้ำ แนวเสาไฟฟ้า คลองชลประทาน และท่อประปาใต้ดิน รวมถึงพื้นที่ข้อจำกัดทางกายภาพอย่างแนวเขตภูเขา ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการตัดผ่านโครงสร้างพื้นฐานเดิม เช่น ท่อประปาใต้ดิน โครงการจะกำหนดมาตรการทางวิศวกรรมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อโครงสร้างดังกล่าวให้น้อยที่สุด นอกจากนี้ กระบวนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม จะพิจารณาจากแนวทางที่ได้รับคะแนนการประเมินรวมทั้ง 3 ด้านสูงสุด ซึ่งรวมถึงการนำผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนในพื้นที่มาประกอบการพิจารณาด้วย
- ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ จะพิจารณาจากมูลค่าการก่อสร้างที่ต่ำที่สุดหรือไม่	- การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม จะพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่ได้รับคะแนนการประเมินรวมทั้ง 3 ด้านสูงสุด ได้แก่ (1) ด้านวิศวกรรม (2) ด้านการลงทุน และ (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มิได้พิจารณาจากมูลค่าการก่อสร้างเพียงอย่างเดียว
- เสนอให้ก่อสร้างเป็นรูปแบบทางยกระดับเพื่อข้ามผ่านพื้นที่เกษตรกรรม	- เนื่องจากการก่อสร้างทางยกระดับใช้งบประมาณสูงและเทคนิคในการก่อสร้างที่ซับซ้อนกว่าถนนระดับดินทั่วไป โดยส่วนใหญ่จะใช้ในกรณีที่มีความจำเป็นสูงสุด การสร้างทางยกระดับซ้อนทับไปตามแนวถนนเดิมจึงเป็นวิธีเพิ่มช่องจราจรเพื่อระบายระยะไกล หรือก่อสร้างทางยกระดับในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านสภาพภูมิประเทศ เช่น ข้ามแม่น้ำหรือหุบเขา หรือผ่านพื้นที่ดินอ่อนหรือน้ำท่วมขัง หรือก่อสร้างทางยกระดับผ่านจุดตัดที่หนาแน่นหรืออันตราย เป็นต้น
- เนื่องจากแนวทางเลือกที่ 1 (เส้นสีน้ำเงิน) จะผ่านพื้นที่สุสานเพชรแลนด์ทางผู้ศึกษาได้ดำเนินการแจ้งไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวหรือไม่	- ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมแจ้งไปยังผู้ดูแลสุสานดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- แนวเส้นทางโครงการที่อยู่ในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้ จะพาดผ่านบริเวณหรือหมู่บ้านใดบ้าง	- จุดเริ่มต้นของแนวทางเลือกที่ 2 (เส้นสีเขียว) จะอยู่บริเวณอู่วังไคร้การาจ ใกล้กับบ้านน้ำเพชรคาราโอเกะ สหกรณ์เครดิตยูเนี่ยนบ้านหนองกระทุ่มพัฒนา อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนศึกษาข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทาง และจะนำผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมมานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป



สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
- มีข้อกังวลว่าการก่อสร้างถนนบริเวณจุดตัดลำห้วยแม่ประจันต์ อาจกระทบต่อการระบายน้ำและเพิ่มความเสี่ยงต่อปัญหาน้ำท่วมในช่วงฤดูน้ำหลาก - เสนอให้โครงการสำรวจและศึกษาข้อมูลแหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น ห้วย หนอง คลอง และบึง ในพื้นที่ตำบลอย่างละเอียด เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในอนาคต	- ที่ปรึกษารับข้อรับข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำต่อไป ทั้งนี้บริเวณที่แนวโครงการตัดผ่านคลองหรือลำน้ำธรรมชาติ หากเป็นลำน้ำที่มีความกว้างมากจะออกแบบเป็นสะพานข้ามคลอง โดยออกแบบไม่ให้ตอม่อสะพานอยู่ในลำน้ำเพื่อลดการกีดขวางการไหลของน้ำ สำหรับบริเวณลำน้ำขนาดเล็กออกแบบเป็นท่อลอดคอนกรีตขนาดต่าง ๆ ตามความเหมาะสมของพื้นที่การรับน้ำเพื่อระบายน้ำและเป็นทางส่งน้ำเพื่อการเกษตร นอกจากนี้ บริเวณที่สภาพภูมิประเทศที่เป็นที่ลุ่มต่ำ ในอนาคตอาจเกิดน้ำท่วมขัง ก็มีการออกแบบท่อระบายน้ำเพิ่มเติมเพื่อรับรองปริมาณน้ำที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต
แหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี	
- ขอให้มีการนำเสนอแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี ที่พบในระยะ 500 เมตรของแนวเส้นทางโครงการด้วย เนื่องจากทางสำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) ได้ดำเนินการตอบกลับข้อมูลการตรวจสอบแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี ที่พบในระยะ 500 เมตร ของแนวเส้นทางโครงการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และขอให้โครงการให้ความสำคัญกับการตรวจสอบและอนุรักษ์โบราณสถานในพื้นที่ เนื่องจากที่ผ่านมาการดำเนินโครงการทั้งในเส้นทางชะอำ-ปราณบุรี และชะอำ-ปากท่อ ยังขาดความครอบคลุมข้อมูลด้านโบราณสถานอย่างสมบูรณ์ทั้ง 2 ระยะ	- ที่ปรึกษารับข้อรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการต่อไป โดยจะประสานกับกรมทางหลวงในการรับหนังสือที่ตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) เพื่อนำมาเพิ่มเติมรายละเอียดสำหรับการศึกษาต่อไป ทั้งนี้ โครงการได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี เนื่องจากประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดให้ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรือ อุทยานประวัติศาสตร์ฯ ในระยะทาง 500 เมตร ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ และจราจร	
- เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2 (เส้นสีเขียว) ซึ่งเห็นว่าค่อนข้างมีความเหมาะสม	- ที่ปรึกษารับข้อรับข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาและคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการต่อไป ซึ่งที่ปรึกษาจะมานำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการอีกครั้งในการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 ประมาณเดือนธันวาคม 2569
- ต้องการทราบจุดพักรถของโครงการ	- ปัจจุบันทางโครงการอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาการกำหนดแนวเส้นทางเนื่องจากจำเป็นต้องใช้แนวเส้นทางที่มีความชัดเจนเป็นข้อมูลฐานก่อน จึงยังไม่สามารถระบุตำแหน่งพิกัดที่แน่นอนของจุดพักรถ (Rest Stop) และศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ได้ อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งจุดพักรถและศูนย์บริการทางหลวงดังกล่าว มีข้อกำหนดมาตรฐานของทางหลวงพิเศษรองรับอยู่แล้ว เช่น จุดพักรถต้องมีระยะห่างจากศูนย์บริการทางหลวงหรือสถานที่บริการทางหลวงอื่นประมาณ 10 ถึง 30 กิโลเมตร ศูนย์บริการทางหลวง ต้องมีระยะห่างจากศูนย์บริการทางหลวงอื่นประมาณ 60 ถึง 100 กิโลเมตร ทั้งนี้ ข้อสรุปเรื่องตำแหน่งพิกัดที่ชัดเจนจะนำมาเสนอในการประชุมครั้งถัดไป หลังจากได้ข้อสรุปเรื่องแนวเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- ปัจจุบันทางโครงการได้มีการพิจารณาแนวเส้นทางแล้วหรือยัง ยังสามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนได้อีกหรือไม่	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยการประชุมในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อทางเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทาง ข้อคิดเห็นดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางในขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ ในการประชุมครั้งถัดไป จะมีการนำเสนอแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมสูงสุด ซึ่งผ่านการเปรียบเทียบและประเมินผลอย่างเป็นระบบ ทั้งในมิติด้านวิศวกรรม การลงทุน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- เสนอให้ที่ปรึกษาพิจารณากำหนดจุดทางลอด ให้มีระยะห่างที่เหมาะสมและถี่ขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนเรื่องเส้นทางตัดผ่านที่แบ่งแยกชุมชน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการสัญจรและการทำมาหากินของประชาชนสองฝั่งถนน	- บริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านถนนสาธารณะ และแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งทางโครงการจะออกแบบทางลอด ลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม หรือสะพานช่วงสั้นตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ โดยให้มีความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 3.00-3.50 เมตร เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้งานถนนเดิมได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ทั้งนี้ บริเวณที่จะออกแบบทางลอดหรือสะพาน ทางโครงการจะลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ถนนในพื้นที่ดังกล่าวอย่างเหมาะสม



สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เเวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- โครงการดังกล่าวมีประสิทธิผลในการบรรเทาความหนาแน่นของการจราจรในจังหวัดเพชรบุรีเพียงใด	- จากการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรในปัจจุบัน พบว่า การเดินทางมุ่งหน้าสู่ภาคใต้ส่วนใหญ่ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลัก โดยมีปริมาณจราจรบางส่วนสัญจรเข้าสู่พื้นที่อำเภอชะอำ อำเภอหัวหิน และใช้ทางหลวงหมายเลข 37 ทั้งนี้ หากมีการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) จะสามารถดึงดูดปริมาณจราจรจากโครงข่ายทางหลวงระดับดินให้มาใช้บริการมอเตอร์เวย์ได้ ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดปริมาณการจราจรบนเส้นทางเดิมลงได้ประมาณร้อยละ 20-50 - ในกรณีที่ไม่มีโครงการ คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2580 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 จะสูงถึงประมาณ 90,000 คันต่อวัน แต่หากมีการดำเนินโครงการ มอเตอร์เวย์จะสามารถเบี่ยงเบน ปริมาณการจราจรได้ประมาณ 19,000 คันต่อวัน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบน ทางหลวงหมายเลข 4 และ ทางหลวงหมายเลข 37 ลดลงประมาณร้อยละ 21-50
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
- ทางโครงการได้สำรวจและพิจารณาแนวทางเยียวยาประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน รวมถึงที่อยู่อาศัยภายหลังการเวนคืนหรือไม่	- ในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ได้มีการพิจารณาเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด โดยหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัย อาคารบ้านเรือน สถานที่ราชการ ศาสนสถาน (วัด โบสถ์ มัสยิด) สุสาน แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง รวมถึงอ่างเก็บน้ำและเขื่อน ทั้งนี้ แนวเส้นทางส่วนใหญ่จะเลี่ยงไปใช้พื้นที่เกษตรกรรมแทน - สำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงมีมาตรการจ่ายค่าชดเชยอย่างเหมาะสม ซึ่งครอบคลุมทั้งค่าที่ดิน อาคารสิ่งปลูกสร้าง และไม่ยึดดิน/พืชผลทางการเกษตร โดยการประเมินมูลค่าไม่ยึดดินนั้น ไม่เพียงแต่คิดตามราคาต้นทุนจริง แต่ยังนำมูลค่าผลผลิตที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและโอกาสการขาดรายได้มารวมคำนวณ เพื่อให้ได้รับการชดเชยที่ยุติธรรมที่สุด
ด้านอื่น ๆ	
- ควรพิจารณากำหนดสัดส่วนพื้นที่จำหน่ายสินค้า OTOP บริเวณจุดพักรถ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ได้เข้ามาบริหารจัดการและจำหน่ายสินค้าชุมชน	- การออกแบบพื้นที่ใช้สอยภายในจุดพักรถ (Rest Stop) และศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) มีการออกแบบพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้า อาหารและเครื่องดื่ม เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ หากชุมชนในพื้นที่มีความประสงค์จะนำสินค้าท้องถิ่นเข้าจำหน่าย สามารถรวมกลุ่มในรูปแบบวิสาหกิจชุมชนเพื่อยื่นข้อเสนอขอใช้พื้นที่จำหน่ายสินค้าภายในพื้นที่บริการทางหลวงดังกล่าวได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด
- ขอความอนุเคราะห์ขยายความเกี่ยวกับถนนบริการขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Frontage Road) ในประเด็นสิทธิการใช้งานของประชาชน การเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และแนวเขตพื้นที่การให้บริการตลอดเส้นทางโครงการ	- รูปตัดทางหลวงของโครงการ ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ความกว้างเขตทาง 70 เมตร โดยมีการปิดกั้นรั้วสองข้างทางเพื่อความปลอดภัยในการใช้ความเร็วสูง ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชนหรือถนนท้องถิ่นเดิม จะพิจารณาขยายเขตทางเพิ่มเพื่อทำเป็นทางบริการ โดยมีความกว้างเขตทางด้านละ 15 เมตร โดยเป็นทางคู่ขนานแบบสองทิศทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ถือครองที่ดินข้างเคียงให้มีทางเข้า-ออก และสามารถสัญจรได้ตามปกติโดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม
- โครงการดังกล่าวนี้จะเริ่มดำเนินการเมื่อใด	- โครงการดังกล่าวยังคงอยู่ในระยะเริ่มต้น โดยมีแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็นขั้นตอน ดังนี้ ในช่วงปี พ.ศ. 2569-2570 เป็นระยะการสำรวจ จัดทำแบบรายละเอียด (Blueprint) การประมาณการราคาก่อสร้าง และการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2571-2573 จะเป็นการเสนอรายงาน EIA ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อพิจารณาอนุมัติ เมื่อผ่านการอนุมัติรายงาน EIA กรมทางหลวงจะดำเนินโครงการสำรวจอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน เพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและจ่ายเงินค่าทดแทนในช่วงปี พ.ศ. 2574-2575 จากนั้นจะเข้าสู่ระยะการก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2576-2579 และเปิดให้บริการต่อไป ทั้งนี้ แผนการดำเนินงานข้างต้นขึ้นอยู่กับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีของภาครัฐ หากได้รับการจัดสรรงบประมาณตามแผนที่กำหนดไว้ โครงการจะสามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาดังกล่าว - หากไม่มีปัจจัยภายนอกอื่นส่งผลกระทบต่อแผนการดำเนินงาน คาดว่าโครงการดังกล่าวจะดำเนินการแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่วางไว้ในระยะยาวประมาณ 10 ปี



สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 3

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ และจราจร	
- ต้องการทราบตำแหน่งที่ตั้งของจุดเชื่อมต่อ ทางขึ้น-ลง ของโครงการในเขตพื้นที่ตำบลไร่ใหม่พัฒนา ตำบลห้วยทรายเหนือ และตำบลเขากระปุก	- ปัจจุบันทางโครงการอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาการกำหนดแนวเส้นทาง เนื่องจากจำเป็นต้องใช้แนวเส้นทางที่มีความชัดเจนเป็นข้อมูลฐานก่อน จึงยังไม่สามารถระบุตำแหน่งของทางขึ้น-ลงได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามตำแหน่งของทางขึ้น-ลงที่ชัดเจน จะนำมาเสนอในการประชุมครั้งถัดไป หลังจากได้ข้อสรุปเรื่องแนวเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- ในอดีต อำเภอชะอำถือเป็นเมืองท่องเที่ยวหลักที่มีศักยภาพสูง อย่างไรก็ตาม ปัญหาด้านการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ทั้งในด้านความปลอดภัยและปัญหาการจราจรติดขัด ได้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว และนำไปสู่การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม คาดการณ์ว่าสถานะเศรษฐกิจในพื้นที่อาจมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีขึ้นภายในระยะเวลา 10 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ ตำแหน่งจุดขึ้น-ลง เดิมที่เน้นเชื่อมต่อกับอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี ซึ่งมีระยะทางใกล้เคียงกันนั้น อาจไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรหนาแน่นในเขตเมืองหัวหินได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังส่งผลให้กระจายความเจริญและนักท่องเที่ยวเข้าสู่พื้นที่อำเภอชะอำไม่ทั่วถึง ดังนั้น เพื่อเป็นการกระจายปริมาณการจราจรและกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคการท่องเที่ยว จึงขอเสนอให้โครงการพิจารณาความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมและงบประมาณ ในการเพิ่มทางขึ้น-ลง บริเวณพื้นที่อำเภอชะอำ เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของคนในพื้นที่ และอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเข้าถึงพื้นที่ชะอำได้โดยตรง	- สำหรับจุดเชื่อมต่อต่างระดับบริเวณใกล้เคียงอำเภอชะอำ ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของพื้นที่โครงการ ในเขตอำเภอยางาย ซึ่งอยู่ห่างจากตำบลไร่ใหม่พัฒนาไปทางทิศเหนือประมาณ 10 กิโลเมตร ในส่วนของการเข้าใช้บริการถนนโครงการมีรายละเอียดดังนี้: ● การเดินทางไปทิศเหนือ (มุ่งหน้ากรุงเทพฯ): ผู้ใช้เส้นทางสามารถเข้าใช้จุดเชื่อมต่อต่างระดับบริเวณอำเภอชะอำ ● การเดินทางไปทิศใต้ (มุ่งหน้าภาคใต้): สามารถเข้าใช้จุดเชื่อมต่อต่างระดับบริเวณอำเภอหัวหิน ● การเดินทางเข้าสู่พื้นที่หาดชะอำ: สามารถสัญจรผ่านจุดเชื่อมต่อต่างระดับบริเวณอำเภอชะอำ แล้วเชื่อมต่อเข้ากับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชายหาดชะอำต่อไป
- เนื่องจากบริเวณตำบลไร่ใหม่พัฒนาเป็นที่ตั้งของศูนย์บริการทางหลวง จึงควรพิจารณาจัดตั้งจุดเชื่อมต่อทางแยกต่างระดับ (Interchange) บนเส้นทางมอเตอร์เวย์ ในบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติม	- กระบวนการดำเนินงานในขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวงและหารือร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่เกี่ยวกับการกำหนดตำแหน่งทางขึ้น-ลง ตำแหน่งศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) และตำแหน่งจุดพักรถ (Rest Stop) ให้มีความเหมาะสม - สำหรับการกำหนดตำแหน่งจุดพักรถและศูนย์บริการทางหลวง จะต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานระยะทางของกรมทางหลวง ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นโครงการต่อเนื่องจากช่วงปากท่อ-ชะอำ ซึ่งกรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 2 ชุด ดำเนินการศึกษาควบคุมและประสานงานร่วมกัน ได้แก่ ช่วงปากท่อ-ชะอำ และช่วงชะอำ-ปราณบุรี - จากการศึกษาสภาพพื้นที่ในเบื้องต้น คาดว่าแนวเส้นทางช่วงปากท่อ-ชะอำ จะมีจุดขึ้น-ลง บริเวณทิศเหนือของเขตป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งใกล้เคียงกับจุดเริ่มต้นโครงการของช่วงชะอำ-ปราณบุรี ทั้งนี้ เมื่อได้ข้อสรุปแนวเส้นทางที่ชัดเจนแล้ว จึงจะดำเนินการกำหนดตำแหน่งจุดขึ้น-ลง และตำแหน่งจุดพักรถตามเกณฑ์มาตรฐานของกรมทางหลวงในลำดับถัดไป
- หากเริ่มต้นเดินทางจากอำเภอชะอำ สามารถเข้าใช้บริการถนนโครงการได้ที่จุดเชื่อมต่อหรือด่านเก็บค่าผ่านทางใด	- สำหรับการเข้าใช้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ผู้ใช้เส้นทางจำเป็นต้องเข้า-ออก ณ จุดเชื่อมต่อสำคัญที่กำหนดไว้ เช่น อำเภอชะอำ อำเภอหัวหิน และอำเภอปราณบุรี ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบจราจร หากผู้เดินทางมีจุดหมายปลายทางมุ่งหน้าสู่กรุงเทพมหานคร ขอแนะนำให้เข้าใช้บริการ ณ จุดเชื่อมต่ออำเภอชะอำ เพื่อความสะดวกและเหมาะสมแก่การเดินทางมากที่สุด
- ต้องการทราบเกณฑ์และวิธีการสำรวจ เพื่อกำหนดแนวเส้นศูนย์กลางของโครงการ (Centerline) จากหมุดหลักฐานอ้างอิง (Control Monument/Benchmark) รวมถึงขั้นตอนและวิธีการวัดระยะอ้างอิงเพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นศูนย์กลางดังกล่าว	- การสำรวจเพื่อกำหนดแนวเส้นศูนย์กลางของโครงการจากหมุดหลักฐานอ้างอิง เป็นการสำรวจเพื่ออ้างอิงพิกัดและค่าระดับจากหมุดหลักฐานอ้างอิง เพื่อให้แนวถนนมีตำแหน่งที่ถูกต้องแม่นยำ รวมไปถึงการอ้างอิงพิกัดเพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นศูนย์กลางของโครงการ ทั้งนี้ การติดตั้งหมุดหลักฐานในพื้นที่ เป็นเพียงการกำหนดจุดพิกัดอ้างอิงสำหรับการสำรวจเก็บข้อมูลรายละเอียดสภาพภูมิประเทศ อาทิ ระดับความสูง-ต่ำของพื้นที่ แนวถนนเดิม ลำน้ำ คลอง และสิ่งปลูกสร้างของประชาชน เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบการจัดทำแผนที่ภูมิประเทศและใช้เป็นข้อมูลฐาน สำหรับงานออกแบบทางวิศวกรรม ทั้งนี้ การลงพื้นที่หมุดดังกล่าวมิใช่การกำหนดแนวเขตสายทางของโครงการ เนื่องจากโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมและยังไม่ได้มีการสรุปแนวเส้นทางที่แน่ชัด

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เนื่องจากสภาพภูมิประเทศทางทิศตะวันตกของพื้นที่โครงการเป็นเทือกเขาตะนาวศรี การก่อสร้างแนวถนนในบริเวณดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อคันทางมีลักษณะเป็นสิ่งที่กีดขวางการไหลของน้ำ ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนทิศและกระจุกตัวอยู่เฉพาะในช่องทางน้ำเดิม ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอัตราการไหลและความเร็วของน้ำในลำน้ำสาขา ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อปัญหาอุทกภัยและกระทบต่อประชาชนบริเวณพื้นที่รับน้ำใกล้เคียง ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะให้โครงการทำการศึกษาอุทกวิทยาเชิงลึกเพิ่มเติม และพิจารณาออกแบบโครงสร้างควบคุมทางน้ำ เช่น ประตูระบายน้ำหรืออาคารชะลอน้ำ ในจุดที่มีความเสี่ยง เพื่อลดความเร็วและควบคุมปริมาณการไหลของน้ำไม่ให้กระทบต่อพื้นที่ท้ายน้ำ	โครงการรับข้อเสนอแนะไปประกอบการออกแบบต่อไป ทั้งนี้ ทางโครงการจะทำการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวและตามขวางของถนนบริเวณแนวร่องน้ำเดิมที่มีอยู่ในแนวของโครงการ เพื่อรวบรวมและระบายน้ำให้ไหลลงสู่คลอง แม่น้ำ หรือลำห้วยที่เส้นทางตัดผ่าน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกั้นการไหลของน้ำ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อคันทาง ก่อให้เกิดความเสียหายต่อปัญหาอุทกภัยและกระทบต่อประชาชนบริเวณพื้นที่รับน้ำใกล้เคียง

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 4

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ และจราจร	
ไม่มีความกังวลต่อการพัฒนาโครงการ เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกทั้งหมดตั้งอยู่ห่างจากบริเวณวัด จึงคาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใด ๆ ต่อพื้นที่ดังกล่าว	วัดหนองคร่ำตั้งอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีน้ำเงิน) โดยตัววัดอยู่ห่างจากแนวเส้นทางดังกล่าวไปทางทิศตะวันตกประมาณ 200 เมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ทั้งนี้ การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมจะคำนึงถึงการลดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว เช่น ชุมชน ศาสนสถาน โบราณสถาน เป็นสำคัญ เพื่อให้การพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนในพื้นที่อย่างน้อยที่สุด
สอบถามถึงหลักเกณฑ์และหน่วยงานหรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายในการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถรับทราบแนวทางการดำเนินงานและนำข้อมูลไปชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับบริเวณที่โครงการจะพาดผ่านได้อย่างชัดเจน	ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ มีปัจจัยในการคัดเลือกทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านวิศวกรรม (2) ด้านการลงทุน และ (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการลดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ชุมชน ศาสนสถาน โบราณสถาน สุสาน ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น อ่างเก็บน้ำ แนวเสาส่งไฟฟ้า คลองชลประทาน และท่อประปาใต้ดิน รวมถึงพื้นที่ข้อจำกัดทางกายภาพอย่างแนวเขตภูเขา ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการตัดผ่านโครงสร้างพื้นฐานเดิม เช่น ท่อประปาใต้ดิน โครงการจะกำหนดมาตรการทางวิศวกรรมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อโครงสร้างดังกล่าวให้น้อยที่สุด นอกจากนี้ กระบวนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม จะพิจารณาจากแนวทางที่ได้รับคะแนนการประเมินรวมทั้ง 3 ด้านสูงสุด ซึ่งรวมถึงการนำผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนในพื้นที่มาประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ผู้พิจารณาความเหมาะสมและคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกประกอบด้วยที่ปรึกษาผู้ทำการศึกษาและคณะกรรมการการกับการทำงาน กรมทางหลวง เป็นผู้พิจารณา
เนื่องจากปัจจุบันความไม่ชัดเจนของแนวเส้นทางส่งผลให้เกิดความกังวลต่อประชาชนในพื้นที่	ปัจจุบันทางโครงการอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม และจะนำผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมมาเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
สอบถามรูปแบบการจัดการจราจรและโครงสร้างทางกายภาพบริเวณทางแยกต่างระดับและด่านเก็บค่าผ่านทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอหัวหิน โดยเฉพาะบริเวณหมู่บ้านหนองยายอ่วม (รูปแบบที่ 3) และเสนอให้พิจารณาออกแบบทางลงในลักษณะที่เอื้อต่อการจอดรถและการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจริมทาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นของชุมชน	สำหรับการจัดการจราจรบริเวณแนวสายทางเชื่อมต่อจากถนนโครงการ กำหนดให้เป็นระบบควบคุมการเข้าออกสมบูรณ์ (Fully Controlled Access) โดยหลังจากผู้ใช้งานผ่านกระบวนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางแล้วรถจะวิ่งบนสายทางเชื่อมต่อที่มีรั้วกั้นกันตลอดแนวเขตทาง เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการทำความเร็ว จนกว่าจะเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่ายถนนท้องถิ่นระดับดินเดิม ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดเขตรับผิดชอบของทางหลวงพิเศษ ระหว่างแนวสายทางเชื่อมต่อดังกล่าวจึงไม่สามารถรองรับการพาณิชยกรรมหรือการค้าขายริมทางได้อย่างไรก็ตาม โครงการได้จัดให้มีพื้นที่จุดพักรถ (Rest Stop) และศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ซึ่งมีพื้นที่อาคารพาณิชย์และร้านค้าบริการไว้รองรับ หากชุมชนในพื้นที่มีความประสงค์จะนำสินค้าท้องถิ่นเข้าจำหน่าย สามารถรวมกลุ่มในรูปแบบวิสาหกิจชุมชนเพื่อยื่นขอเสนอขอใช้พื้นที่จำหน่ายสินค้าภายในพื้นที่บริการทางหลวงดังกล่าวได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด
โครงการมีการกำหนดจุดเชื่อมต่อ ทางขึ้น-ลง ในเขตพื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟหรือไม่	การกำหนดตำแหน่งจุดขึ้น-ลง ของโครงการ จำเป็นต้องรอผลการสรุปแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจนก่อน จึงจะสามารถดำเนินขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด และกำหนดจุดขึ้น-ลง เป็นลำดับต่อไป

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 4 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
มีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน โดยเฉพาะที่ดินแปลงขนาดเล็กประมาณ 2-3 ไร่ ซึ่งมีลักษณะแคบและยาวขนานกับแนวเขตทางหลวงกว้างประมาณ 100 เมตร อาจส่งผลให้ต้องเวนคืนทั้งแปลง จึงสอบถามถึงมาตรการเยียวยาหรือแนวทางการจัดหาที่อยู่อาศัยและพื้นที่รองรับการย้ายถิ่นฐานนอกเหนือจากการจ่ายค่าชดเชยตามกฎหมาย เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อประชาชนอย่างรอบด้าน	- สำหรับการประเมินผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม จึงยังไม่สามารถระบุขอบเขตและจำนวนแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบที่แน่นอนได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนของกรมทางหลวง จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ในกรณีที่ที่ดินถูกเวนคืนหมดทั้งแปลง เจ้าของอสังหาริมทรัพย์จะได้รับค่าทดแทนที่ดินตามราคาประเมินและราคาตลาด พร้อมทั้งสิทธิในการได้รับเงินทดแทนเพิ่มเติม ได้แก่ เงินทดแทนกรณีต้องโยกย้ายที่อยู่อาศัยหรือออกจากพื้นที่ทั้งหมด (เงินทดแทนพิเศษตามกฎหมาย) ในอัตราไม่เกิน 50,000 บาท รวมถึงเงินเพิ่มพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่าที่ดิน เพื่อเป็นการเยียวยาและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งแปลง ในกรณีพื้นที่ที่ถูกเวนคืนเหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่า 5 วา (หรือน้อยกว่า 10 เมตร) หรือเหลือพื้นที่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ใช้งานไม่ได้ เช่น ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย หรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ต่อได้ เจ้าของที่ดินสามารถใช้สิทธิยื่นคำร้องขอให้กรมทางหลวงซื้อที่ดินส่วนที่เหลือทั้งแปลงได้ - การประชุมในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางเลือกของโครงการจำนวน 3 ทางเลือก และรับฟังความคิดเห็นเบื้องต้นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินเปรียบเทียบตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดอย่างเป็นรูปธรรม กระบวนการดำเนินงานอยู่ในขั้นตอนศึกษา รูปแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น ทั้งนี้ คณะผู้ศึกษาจะนำเสนอสรุปแนวเส้นทางที่ได้รับคัดเลือกในการประชุมครั้งต่อไป และหลังจากกำหนดแนวเส้นทางขอบเขตชัดเจนแล้ว จะเข้าสู่ขั้นตอนการสำรวจรายละเอียดรายละเอียด เพื่อเชิญผู้ได้รับผลกระทบเข้าร่วมหารือ รวบรวมข้อห่วงกังวล และกำหนดมาตรการเยียวยาในรายละเอียดต่อไป
ต้องการทราบหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าชดเชยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และในกรณีที่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบไม่ยินยอมให้เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ประชาชนจะมีช่องทางในการคุ้มครองสิทธิหรืออุทธรณ์ตามกฎหมายอย่างไร	สำหรับการดำเนินงานด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงมีกระบวนการและหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 วิธีหลัก คือ การประเมินประเมินและการเวนคืน ทั้งนี้ การประเมินมูลค่าค่าทดแทน (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และพืชผล) จะพิจารณาจากองค์ประกอบสำคัญ 5 ประการ ได้แก่ ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อประโยชน์แห่งรัฐ ราคาประเมินเพื่อการจัดเก็บภาษี มูลค่าการจ้างงาน สภาพทางกายภาพและตำแหน่งที่ตั้งของที่ดิน และราคาซื้อขายจริงในพื้นที่ใกล้เคียงรัศมี 2 กิโลเมตร ณ วันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีผลบังคับใช้ (คาดว่าประมาณปี พ.ศ. 2574-2575) กระบวนการกำหนดราคาจะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัด (หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย) เป็นประธาน ร่วมกับผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานที่ดิน กรมธนารักษ์ เกษตรจังหวัด พาณิชยจังหวัด และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ หากผู้ได้รับการประเมินไม่พึงพอใจกับมูลค่าค่าทดแทนดังกล่าวสามารถใช้สิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้โดยตรงตามขั้นตอนทางกฎหมาย โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายทางคดี เพื่อให้คณะกรรมการอุทธรณ์พิจารณาทบทวนความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง จะเข้าร่วมชี้แจงรายละเอียดในขั้นตอนการประชุมครั้งต่อไป
ด้านชีวอนามัยและความปลอดภัย	
มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับสวัสดิภาพและความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ระหว่างดำเนินโครงการก่อสร้างถนน โดยเฉพาะความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ซึ่งแม้พื้นที่โครงสร้างหลักจะอยู่ด้านบน แต่กิจกรรมการก่อสร้างและการปฏิบัติงานของเครื่องจักรหนักที่ระดับพื้นดินจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยและการสัญจรของประชาชนในพื้นที่เป็นระยะเวลานาน ขอให้กรมทางหลวง บริษัทที่ปรึกษา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้กำหนดมาตรการด้านชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและลดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะนี้ไปดำเนินการศึกษา ประเมินผลกระทบ และกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 4 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านอื่น ๆ - ปัจจุบันพื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟมีอัตราการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาเชิงพื้นที่อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสิทธิถือครองและการเปลี่ยนมือของอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่องตลอดช่วงเวลาก่อนเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างจึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้ถือครองที่ดินรายใหม่ที่อาจขาดการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวเขตโครงการ สิทธิการได้รับค่าทดแทน หรือข้อจำกัดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงขอเสนอแนะให้กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาวางแผนการประชาสัมพันธ์และการสื่อสารข้อมูลโครงการเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้แก่ผู้ถือครองอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบันและผู้ที่เข้ามาถือครองใหม่ในอนาคต อันเป็นการป้องกันอุปสรรคและข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นในขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	- โครงการฯ ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่น โดยมีแผนการดำเนินงานตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ ดังนี้ ● การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1): เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ดำเนินการไปเมื่อวันที่ 9-10 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ● การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1): เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกพัฒนาดนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสีย ในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ดำเนินการไปเมื่อวันที่ 15-17 กันยายน พ.ศ. 2569 ● การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) : เพื่อนำเสนอสรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมหรือสรุปรูปแบบการพัฒนาดนโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาของโครงการ สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป กำหนดการประมาณเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569 ● การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2): เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้เกิดความเหมาะสมและกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มากที่สุด กำหนดการประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2570 ● การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3): เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น กำหนดการประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2570 - พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านช่องทางออนไลน์ต่าง ๆ ของโครงการอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ได้แก่ ● เว็บไซต์โครงการ: www.m8chaam-pranburi.com ● Line Official Account: ID : @142smwj ● เฟซบุ๊ก (Facebook fan page): M8chaam-pranburi

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เวทีที่ 5

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ และจราจร	
- ขอเสนอให้ปรับปรุงรูปแบบการออกแบบทางหลวงสายปราณบุรี เนื่องจากจุดเชื่อมต่อบริเวณตำบลวังก้งพวงรองรับปริมาณจราจรจาก 4 ทิศทาง (ได้แก่ หัวหิน ทับใต้ บายพาส และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 (M8)) ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสมช่วงค่ายธนะรัชต์ถึงอำเภอปราณบุรี จึงขอเสนอให้ปรับแผนการออกแบบโดยขยายแนวเส้นทางให้เลยตัวตลาดอำเภอปราณบุรีและทางเข้าเขื่อนปราณบุรี พร้อมทั้งก่อสร้างเป็นทางยกระดับช่วงผ่านเขตอำเภอบางส่วน เพื่อให้การจราจรจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สอดคล้องกับโครงข่ายหลัก และเกิดความคุ้มค่าสูงสุดต่อสถิติการลงทุน - โครงข่ายถนนปัจจุบันประสบปัญหาการสะสมตัวของยานพาหนะบริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น และสถิติปริมาณจราจรจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงเทศกาลหยุดยาว หากกำหนดจุดสิ้นสุดของโครงการทางหลวงพิเศษไว้ก่อนถึงทางแยกสัญญาณไฟจราจรหน้าค่ายธนะรัชต์ ปริมาณจราจรจากหลายสายทางจะเกิดการกระจุกตัวและสร้างปัญหาคอขวดสะสมต่อเนื่องไปยังทางแยกหน้าอำเภอบางส่วนและทางแยกตลาดปราณบุรี ดังนั้นจึงขอเสนอให้คณะผู้ศึกษาวิเคราะห์และคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยพิจารณาขยายจุดสิ้นสุดโครงการให้พ้นทางแยกสัญญาณไฟจราจรสุดท้ายของพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายจราจรและลดผลกระทบติดขัดได้อย่างยั่งยืน	- โครงการศึกษานี้เป็นการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (M8) ช่วงชะอำ-ปราณบุรี เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งต่อเนื่องไปจนถึงจังหวัดชุมพร โดยในการออกแบบช่วงชะอำ-ปราณบุรี กำหนดจุดสิ้นสุดโครงการไว้บริเวณทางแยกต่างระดับปราณบุรี ในอนาคตจะมีการศึกษาออกแบบต่อเนื่องจากปราณบุรีไปถึงจังหวัดชุมพร ซึ่งต้องมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมต่อไปเช่นเดียวกัน

ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารโครงการ



website
www.m8chaam-pranburi.com



Line @142smwj
M8chaam-pranburi



Facebook
M8chaam-pranburi



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
(ด้านวิศวกรรม และการมีส่วนร่วมของประชาชน)
152 ซอย 24 ร่มเกล้า แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี
กรุงเทพมหานคร 10510
นายจิรวัฒน์ ปัญญาโตนะ วิศวกรงานทาง
โทรศัพท์: 0 2915 0983
นางสาวพิมพ์ชนก ปิตยานุวัฒน์ ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน
การมีส่วนร่วมของประชาชน
โทรศัพท์ 09 3389 1478



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติง จำกัด
(ด้านจราจร)
68/9 ซอย พัฒนาการ 20 แขวง 4
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
รศ.ดร.ลัดดา ตันวานิชกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรและขนส่ง
โทรศัพท์: 0 2101 6501



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม)
20 ซอย รัชดาภิเษก 36 รัชดาภิเษก
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
นายอรินทร์ โสมบ้านกวย ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์: 0 2939 0511 ต่อ 5



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติง จำกัด



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด