



กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุม ประชุมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม – ปรานบุรี
ช่วง ปากท่อ – ชะอำ

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พี ดี เวิลด์วอเพนท คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



สารบัญ

สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ก
สารบัญตาราง	ข
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. สภาพปัญหาและความจำเป็น	2
3. ความสำคัญของโครงการ	2
4. วัตถุประสงค์	
4.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
4.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	3
5. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
6. พื้นที่ศึกษา	3
7. ขอบเขตการศึกษา	7
8. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	8
8.1 สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	8
8.2 การทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา	11
9. การทบทวนแนวเส้นทางของโครงการ	14
9.1 การศึกษาแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	14
9.2 แนวเส้นทางเลือกโครงการ	14
10. แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ	17
10.1 รูปตัดถนนโครงการ	17
10.2 ทางแยกต่างระดับ	20
10.3 การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษ	22
10.4 ที่พักริมทาง	23
11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	24
11.1 งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	26
11.2 งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)	28
11.3 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม	29
12. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน	42
12.1 พื้นที่ศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย	42
12.2 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	43
12.3 การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	46
13. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	50
14. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	51



สารบัญญรูป

รูปที่		หน้า
6-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
7 -1	ขอบเขตการศึกษาของโครงการ	7
8-1	แผนที่โครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ	9
8-2	ภาพถ่ายโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ	10
8-3	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรายวันเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง	13
9-1	แนวเส้นทางคัดเลือกของโครงการ	16
10-1	รูปตัดทั่วไปของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 ช่วงปากท่อ-ชะอำ (ตามการศึกษาเดิม ปี พ.ศ. 2557)	17
10-2	รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70.00 เมตร	18
10-3	รูปที่ 10-3 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทางรวม 100.00 เมตร	18
10-4	รูปตัดช่วงยกระดับของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 50.00 เมตร	19
10-5	รูปที่ 10-5 รูปตัดช่วงยกระดับของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 80.00 เมตร	19
10-6	ทางแยกต่างระดับปากท่อ	20
10-7	ทางแยกต่างระดับเขาย้อย	21
10-8	ทางแยกต่างระดับท่ายาง	21
10-9	ตัวอย่างการลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษ	22
10-10	ตัวอย่างจุดพักรถ (Rest Stop)	23
10-11	ตัวอย่างสถานที่บริการทางหลวง (Service Area)	23
11-1	ข้อกำหนดและแนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	24
11-2	ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	26
11-3	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา	28
11-4	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	31
11-5	แหล่งโบราณสถานในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	32
11-6	พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	34
11-7	พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 และวันที่ 22 สิงหาคม 2543 และวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	35
11-8	การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	36
11-9	ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	39
12-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	45
12-2	ภาพกิจกรรมการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	48



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
6-1	พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการ	5
11-1	การตรวจสอบประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	29
11-2	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร	30
11-3	แหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร	30
11-4	การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร : แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)	37
11-5	การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร : แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)	38
11-6	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร : แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)	40
11-7	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร : แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)	41



1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน โครงข่ายคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและภาคกลางสู่ภาคใต้ของประเทศไทย พึ่งพาทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นหลัก ซึ่งเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่รองรับทั้งการเดินทางท่องเที่ยว การสัญจรของประชาชน และการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงสู่พื้นที่เศรษฐกิจและท่าเรือสำคัญ ถนนสายนี้จึงมีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของประเทศ ทว่าด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนเส้นทางสายหลักนี้เพิ่มสูงขึ้นจนเกินขีดความสามารถในการรองรับ จนเกิดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมอย่างรุนแรงและเรื้อรัง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่อง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นคอขวดจากการใช้ทางร่วมกันระหว่างรถเดินทางไกลและรถท้องถิ่น ประกอบกับข้อจำกัดในการขยายผิวจราจรบนแนวเส้นทางเดิม

กรมทางหลวง จึงได้เร่งผลักดันการพัฒนาโครงข่ายทางเลือกใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและบรรเทาความหนาแน่นของการจราจร โดยบรรจุโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม - ปากท่อ - ชะอำ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย รวดเร็ว และปลอดภัย โดยแยกปริมาณจราจรระยะไกลออกจากระบบจราจรท้องถิ่น อันจะช่วยเพิ่มความคล่องตัว ลดระยะเวลาและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

แม้ว่าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 จะเคยผ่านการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในปี พ.ศ. 2557 และศึกษาเพิ่มเติมในปี พ.ศ. 2565 อย่างไรก็ตามบริบททางเศรษฐกิจ สังคม สภาพพื้นที่ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการขยายตัวของชุมชนในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้รายละเอียดผลการศึกษาดังกล่าวบางส่วนไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิลดีไซน์ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีรี ดี เวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินงานทบทวนความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดใหม่ในปี พ.ศ. 2569 ภายใต้โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วงปากท่อ - ชะอำ เพื่อปรับปรุงแนวเส้นทางและรูปแบบทางวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

การดำเนินงานในครั้งนี้นี้ มุ่งเน้นการลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมให้ได้มากที่สุด อีกทั้งยังมุ่งเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควบคู่ไปกับการศึกษาด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม โดยในปัจจุบันซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้นโครงการ จึงกำหนดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อแนะนำภาพรวมโครงการ ได้แก่ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน แนวเส้นทาง พื้นที่ศึกษา แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น และแผนการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม สำหรับนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรายละเอียดโครงการให้มีความครอบคลุม สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น และนำไปสู่การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเติบโตร่วมกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมได้อย่างยั่งยืนต่อไป



2. สภาพปัญหาและความจำเป็น

ปัจจุบัน "ถนนเพชรเกษม" (ทางหลวงหมายเลข 4) เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกหลักเพียงเส้นทางเดียวที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร ภาคกลาง และภาคใต้ ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดและปัญหาสำคัญ ดังนี้

- **ปัญหาการจราจรติดขัดสะสม** : ในช่วงเทศกาล วันหยุดยาว หรือวันหยุดสุดสัปดาห์ ปริมาณการเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้ามวลขนจะมารวมกันบนถนนเพชรเกษม ทำให้เกิดปัญหาการจราจรเป็นอัมพาตและมีท้ายแถวสะสมเป็นระยะทางยาว
- **คอขวดของการคมนาคมสู่ภาคใต้** : สภาพสายทางของถนนเพชรเกษมในปัจจุบันมีจุดตัด ทางแยก และจุดกลับรถระดับบาราบจำนวนมาก ซึ่งนอกจากจะลดความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางแล้ว ยังเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงบ่อยครั้ง
- **ความเสี่ยงด้านระบบโลจิสติกส์** : การพึ่งพาเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียวขัดต่อหลักการกระจายความเสี่ยง (Redundancy) หากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือการปิดการจราจร ระบบขนส่งสินค้า และการเดินทางสู่ภาคใต้ทั้งหมดจะถูกตัดขาดทันที

3. ความสำคัญของโครงการ

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 ช่วง ปากท่อ - ชะอำ มีนัยสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลากหลายมิติ ดังนี้:

- **การยกระดับโครงข่ายโลจิสติกส์และการค้า** : ช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้า (Logistics Costs) ระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ส่งเสริมการค้าชายแดนและรองรับการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต
- **การส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว** : พื้นที่ชะอำ หัวหิน และจังหวัดภาคใต้ตอนบนเป็นจุดหมายปลายทางหลักของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทางหลวงพิเศษสายนี้จะช่วยให้การเดินทางท่องเที่ยวมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และคาดการณ์เวลาได้ ซึ่งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคโดยตรง
- **แยกปริมาณจราจรเพื่อความปลอดภัย** : ตัวโครงการถูกออกแบบให้เป็นระบบปิด (Closed System) มีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ ไม่มีจุดตัดราบ ทำให้สามารถแยกการจราจรที่ต้องการความเร็วสูง (Through Traffic) ออกจากการจราจรท้องถิ่น ช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ
- **สอดคล้องกับสถานะปัจจุบัน** : การศึกษาทบทวนในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ รูปแบบก่อสร้าง ทางขึ้น - ลง และแนวเวนคืนที่ดิน จะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้ทาง โดยส่งผลกระทบต่อชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

4.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

4.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

4.1.2 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

4.1.3 เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลการศึกษาโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเข้าใจ ที่ถูกต้อง เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง



4.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

4.2.1 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินงาน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

4.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ จากกลุ่มเป้าหมาย และนำความคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการ

5. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **ด้านผู้ใช้ทาง :** สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ และภาคกลางมุ่งสู่ภาคใต้ ได้ด้วยความเร็วที่สม่ำเสมอ ประหยัดเวลา และลดอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง
- **ด้านเศรษฐกิจชาติ :** เกิดการจ้างงานและการลงทุนในภาคก่อสร้างระหว่างดำเนินโครงการ และกระตุ้น การขยายตัวของเมือง ย่านพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรมตลอดแนวเส้นทางหลังเปิดให้บริการ
- **ด้านภาพรวมระบบคมนาคม :** เป็นการเติมเต็มโครงข่ายกระจายปริมาณจราจร (Traffic Dispersion) ลดภาวะสะสมบนถนนเพชรเกษมและถนนพระราม 2 ทำให้โครงข่ายถนนไทยมีความยืดหยุ่นและมีเสถียรภาพ สูงขึ้นตามมาตรฐานสากล

6. พื้นที่ศึกษา

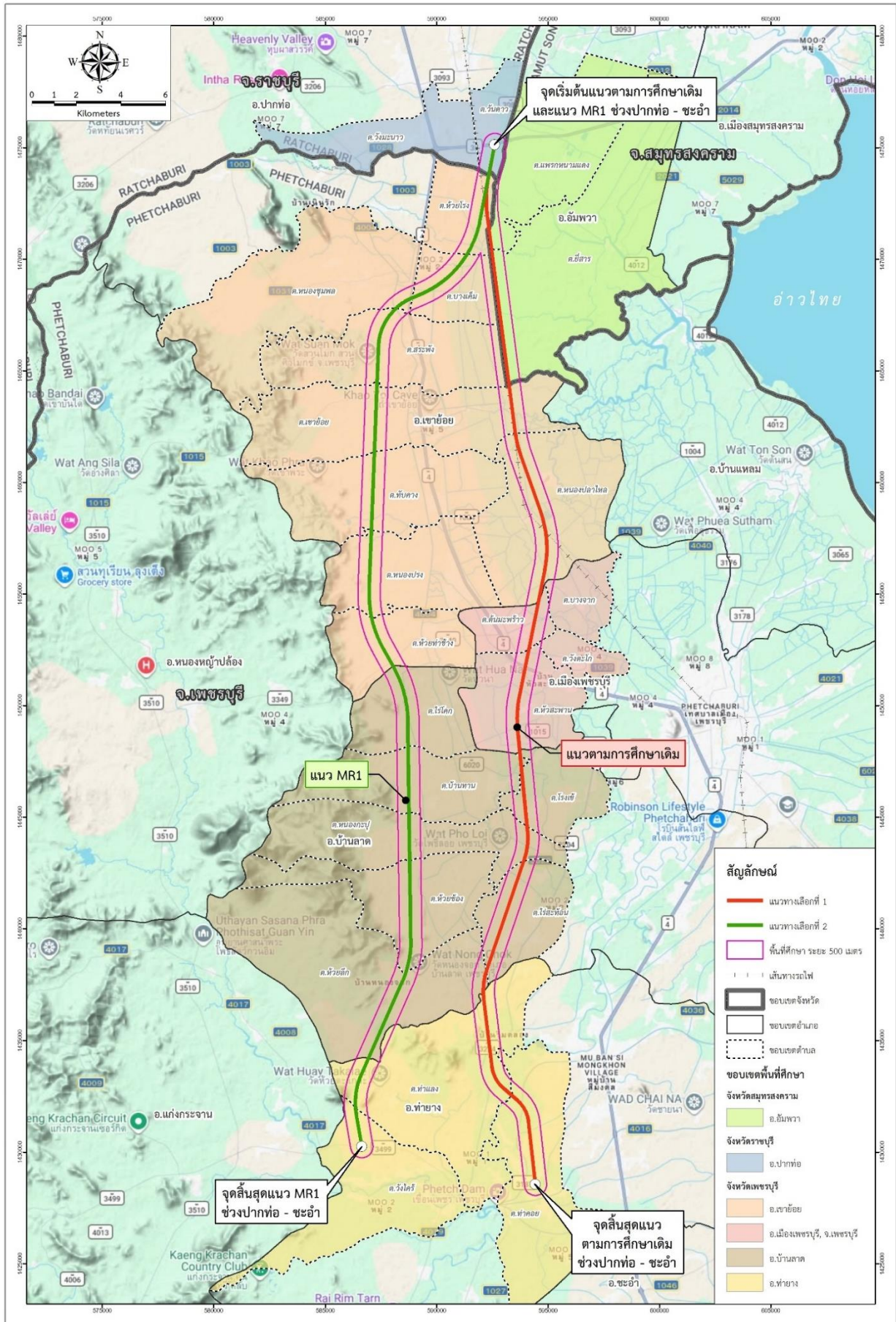
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบ รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ของประชาชน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยการศึกษาทบทวนครั้งนี้ได้พิจารณานำแนวเส้นทาง โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) ช่วง ปากท่อ-ชะอำ มาร่วมในการศึกษา ทบทวนแนวเส้นทางด้วย ครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี อำเภอเขาย้อย อำเภอเมืองเพชรบุรี อำเภอบ้านลาด และอำเภอท่าาย จังหวัดเพชรบุรี โดยพื้นที่ศึกษา ของแต่ละแนวเส้นทางเลือก ดังแสดงในรูปที่ 6-1 ได้แก่

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.71+750 และจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.119+746 ระยะทาง ประมาณ 47.996 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 19 ตำบล (18 เขตการปกครอง) 39 หมู่บ้าน แสดงดังตารางที่ 6-1

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.71+750 และจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.119+565 ระยะทาง ประมาณ 47.815 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 17 ตำบล (16 เขตการปกครอง) 29 หมู่บ้าน แสดงดังตารางที่ 6-2



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ



ตารางที่ 6-1 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทาง
สมุทรสงคราม	อัมพวา	แพรทนามแดง	1) หมู่ที่ 4 บ้านแพรทนามแดง	องค์การบริหารส่วนตำบลแพรทนามแดง	1
		ยี่สาร	2) หมู่ที่ 3 บ้านต้นลำแพน	องค์การบริหารส่วนตำบลยี่สาร	1
ราชบุรี	ปากท่อ	วังมะนาว	3) หมู่ที่ 2 บ้านห้วยโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลวังมะนาว	1, 2
		วันดาว	4) หมู่ที่ 2 บ้านหนองเสือ	องค์การบริหารส่วนตำบลปากท่อ	1, 2
เพชรบุรี	เขาย้อย	ห้วยโรง	5) หมู่ที่ 2 บ้านถนนทราย	องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยโรง	2
			6) หมู่ที่ 3 บ้านกาจับ		2
			7) หมู่ที่ 4 บ้านห้วยโรงล่าง		1, 2
		บางเค็ม	8) หมู่ที่ 1 บ้านกล้วย	องค์การบริหารส่วนตำบลบางเค็ม	2
			9) หมู่ที่ 6 บ้านล่าง		1, 2
		สระพัง	10) หมู่ที่ 1 บ้านสระพัง	องค์การบริหารส่วนตำบลสระพัง	2
			11) หมู่ที่ 2 บ้านหนองไผ่		2
		เขาย้อย	12) หมู่ที่ 1 บ้านห้วยกระแตก	เทศบาลตำบลเขาย้อยพัฒนา	2
			13) หมู่ที่ 2 บ้านเขาย้อย (บน)		2
			14) หมู่ที่ 6 บ้านน้อย		1
		ทับคา	15) หมู่ที่ 1 บ้านดอนทราย		2
			16) หมู่ที่ 4 บ้านทับคาบน		2
	หนองปลาไหล	17) หมู่ที่ 1 บ้านเขาสมอระบั้ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปลาไหล	1	
		18) หมู่ที่ 2 บ้านหนองปลาไหล		1	
		19) หมู่ที่ 5 บ้านท่าเรือ		1	
	หนองปรัง	20) หมู่ที่ 1 บ้านหนองจิก	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรัง	2	
		21) หมู่ที่ 4 บ้านหนองปรัง		2	
	ห้วยท่าช้าง	22) หมู่ที่ 4 บ้านน้ำป่อ	องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยท่าช้าง	2	
		23) หมู่ที่ 5 บ้านบ่อรวก		2	
	หนองชุมพล	24) หมู่ที่ 1 บ้านเนิน	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองชุมพล	2	
	เมืองเพชรบุรี	บางจาก	25) หมู่ที่ 3 บ้านใหม่	องค์การบริหารส่วนตำบลบางจาก	1
		ต้นมะพร้าว	26) หมู่ที่ 2 บ้านหนองกะปิ	องค์การบริหารส่วนตำบลต้นมะพร้าว	1
		หัวสะพาน	27) หมู่ที่ 5 บ้านดอนขุนแขวน	เทศบาลตำบลหัวสะพาน	1
28) หมู่ที่ 6 บ้านหนองตาหลับ			1		
29) หมู่ที่ 7 บ้านดอนเจ้าฟ้า			1		
30) หมู่ที่ 8 บ้านหัวดอน			1		
31) หมู่ที่ 9 บ้านหัวดอน			1		
32) หมู่ที่ 10 บ้านหัวสะพาน			1		
33) หมู่ที่ 14 บ้านตรอกหัวสะพาน		1			
วังตะโก		34) หมู่ที่ 2 บ้านสมอหลัก	เทศบาลตำบลหัวสะพาน	1	



ตารางที่ 6-1 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แนวเส้นทาง	
3 จังหวัด	6 อำเภอ	บ้านทาน	35) หมู่ที่ 2 บ้านไร่สัตว์	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านทาน	1	
			36) หมู่ที่ 6 บ้านดงห้วยหลวง		2	
		โรงเข้	37) หมู่ที่ 2 บ้านนาดอก	องค์การบริหารส่วนตำบลโรงเข้	1	
		หนองกะปุก	38) หมู่ที่ 2 บ้านไร่แค	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกะปุก	1	
			39) หมู่ที่ 5 บ้านหนองกะปุก		2	
			40) หมู่ที่ 7 บ้านไร่ตะแกง		1	
		ห้วยซ้อง	41) หมู่ที่ 2 บ้านเที่ยงคอม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกะปุก	2	
			42) หมู่ที่ 3 บ้านหนองโสน		2	
		บ้านลาด	ไร่สะท้อน	43) หมู่ที่ 1 บ้านไร่มะนาว	องค์การบริหารส่วนตำบลไร่สะท้อน	1
				44) หมู่ที่ 2 บ้านไร่ใหญ่		1
				45) หมู่ที่ 3 บ้านไร่สะท้อน		1
				46) หมู่ที่ 5 บ้านไร่กร่าง		1
				47) หมู่ที่ 6 บ้านหนองแก		1
				48) หมู่ที่ 8 บ้านไร่หัวโลด		1
		ไร่โคก	49) หมู่ที่ 2 บ้านกวย	องค์การบริหารส่วนตำบลไร่โคก	2	
			50) หมู่ที่ 3 บ้านนาไม้พู่		2	
			51) หมู่ที่ 5 บ้านไร่สนาม		2	
			52) หมู่ที่ 6 บ้านนาคะแสน		2	
		ห้วยลึก	53) หมู่ที่ 3 บ้านห้วยลึก	องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยลึก	1, 2	
		ท่ายาง	ท่าแลง	54) หมู่ที่ 4 บ้านน้ำลาด	เทศบาลตำบลท่าแลง	1
				55) หมู่ที่ 5 บ้านห้วยตะแกะ		2
				56) หมู่ที่ 6 บ้านท่าแลง		1
				57) หมู่ที่ 7 บ้านแม่เปือ		1
				58) หมู่ที่ 8 บ้านหนองน้ำถ้าย		1
			ท่าคอย	59) หมู่ที่ 1 บ้านท่าตันโพธิ์	เทศบาลตำบลท่ายาง	1
				60) หมู่ที่ 2 บ้านวังขุนด่าน		1
				61) หมู่ที่ 3 บ้านท่าคอย		1
62) หมู่ที่ 4 บ้านหนองปลวก	1					
วังไคร้	63) หมู่ที่ 3 บ้านวังไคร้		องค์การบริหารส่วนตำบลวังไคร้	2		
3 จังหวัด	6 อำเภอ	27 ตำบล	63 หมู่บ้าน	25 เขตการปกครอง		

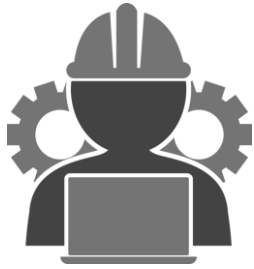
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

หมายเหตุ : แนวเส้นทางเลือกที่ 1 หมายถึง แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)

แนวเส้นทางเลือกที่ 2 หมายถึง แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)

7. ขอบเขตการศึกษา

การดำเนินงานศึกษาโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน (4 เมษายน 2569 – 27 มิถุนายน 2570) โดยมีขอบเขตของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 7-1



1. งานด้านวิศวกรรม

- งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- งานศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนา
- การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์
- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบระบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
- งานออกแบบโครงสร้างขั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่นๆ (ถ้ามี)
- งานระบบระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า
- งานสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
- งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- การถ่ายทอดเทคโนโลยี



2. งานด้านสิ่งแวดล้อม

มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 31 ปัจจัย

ครอบคลุม 4 ด้าน ประกอบด้วย

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
- คุณค่าคุณภาพชีวิต



3. งานการมีส่วนร่วม

ของประชาชน

- ประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ
- การจัดประชุมเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ และความคิดเห็นจากประชาชน ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย
 - จัดการประชุมสัมมนา จำนวน 3 ครั้ง
 - ประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง

รูปที่ 7-1 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ



8. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

8.1 สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูล โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการรวบรวม พบว่า ถนนโดยรอบพื้นที่ประกอบไปด้วย ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4, 35, 37, 3204, 3349 และ 3499 แสดงดังรูปที่ 8-1 ถึง รูปที่ 8-2 ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม มีจุดเริ่มต้นที่แยกท่าพระ กรุงเทพมหานครและสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางรวมประมาณ 1,277 กิโลเมตร โดยตลอดแนวเส้นทางมีจุดตัดกับทางหลวงสายรองที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ในพื้นที่จังหวัดราชบุรีตัดกับทางหลวงหมายเลข 3087 และ 3208 ขณะที่ในจังหวัดเพชรบุรีตัดกับทางหลวงหมายเลข 3177 และ 3510 ซึ่งมีบทบาทในการเชื่อมโยงการเดินทางระดับท้องถิ่น มี 2-10 ช่องจราจร

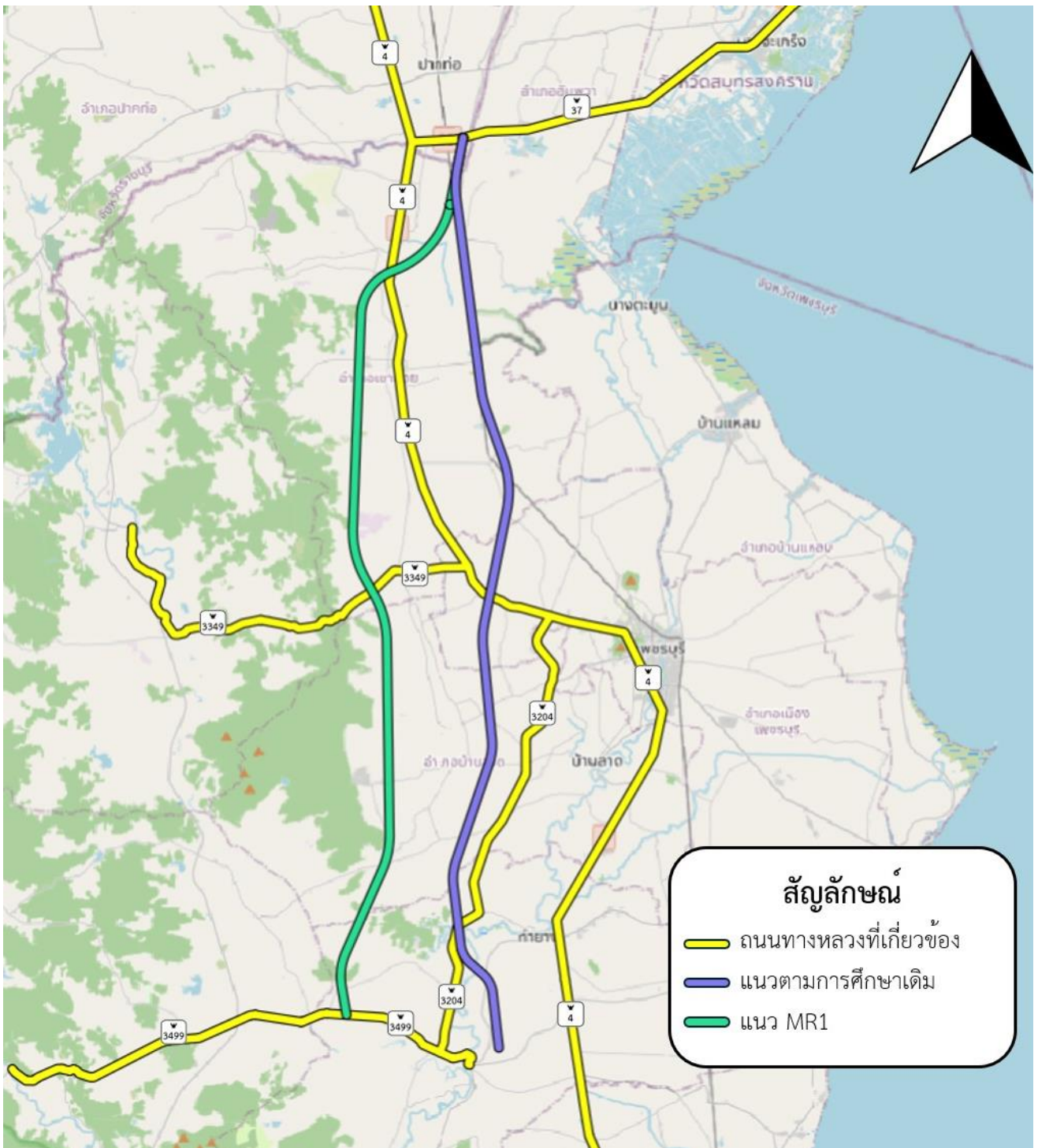
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 ถนนพระราม 2 มีระยะทางรวมประมาณ 84 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นในพื้นที่แขวงบางมด เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร และสิ้นสุดที่ ต.วังมะนาว อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี มีจุดตัดสำคัญกับถนนและทางหลวงหลายสาย เช่น ถนนเอกชัย-บางบอน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3091 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 325 รวมถึงจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักลงสู่ภาคใต้ มี 6-10 ช่องจราจร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 เป็นทางหลวงสายรองในพื้นที่ภาคตะวันตก มีระยะทางรวมประมาณ 47 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นที่ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี และสิ้นสุดในพื้นที่ ต.วังก้ง อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ มี 2-4 ช่องจราจร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3204 เป็นทางหลวงสายรองในพื้นที่ภาคตะวันตก โดยจุดเริ่มต้นในพื้นที่ ต.เวียงคอก อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี และสิ้นสุดในพื้นที่ ต.ท่าแลง อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) มีระยะทางรวมประมาณ 25 กิโลเมตร มี 2-4 ช่องจราจร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3349 เป็นทางหลวงสายรองในพื้นที่ภาคตะวันออก มีระยะทางรวมประมาณ 24 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นในพื้นที่ ต.หนองหญ้าปล้อง อ.หนองหญ้าปล้อง จ.เพชรบุรี และสิ้นสุดใน ต.ต้นมะพร้าว อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี มี 2-4 ช่องจราจร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3499 เป็นทางหลวงสายรองในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง มีระยะทางรวมประมาณ 26 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นในพื้นที่ ต.ท่าคอก อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี และสิ้นสุดใน ต.แก่งกระจาน อ.แก่งกระจาน จ.เพชรบุรี มี 2-4 ช่องจราจร



รูปที่ 8-1 แผนที่โครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด
และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (กม. 128+000)



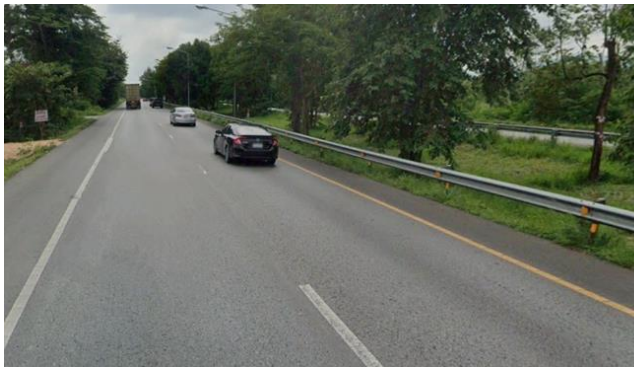
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (กม. 190+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (กม. 80+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (กม. 82+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 (กม. 3+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3204 (กม. 0+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3349 (กม. 9+000)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3499 (กม. 5+000)

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพถ่ายโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ



8.2 การทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งบันทึกสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทุกปี และจัดทำเป็นข้อมูลสถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ตลอดทั้งปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) จากข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันต่อปี (AADT) บนโครงข่ายหลักในการเดินทางตามแนวเส้นทางที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ จุดสำรวจต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษา และบริเวณใกล้เคียงทั้ง 13 ตำแหน่ง แสดงดังรูปที่ 8-3 ซึ่งมีข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ตำแหน่งที่ 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.64+387** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 72,562 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 27.30 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 93,247 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 32.98 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.83 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.111+587** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 40,422 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 14.25 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 33,620 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 11.90 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 ลดลง คิดเป็นร้อยละ -2.03 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.135+587** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 37,369 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 28.30 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 57,721 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 18.85 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.95 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.185+782** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 48,791 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 33.75 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 51,353 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 26.07 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.57 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.202+767** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 23,012 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 10.52 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 26,258 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 20.58 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 1.48 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กม.236+913** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 42,014 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 19.75 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 28,518 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 20.69 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2564 ลดลง คิดเป็นร้อยละ -6.25 ต่อปี



- **ตำแหน่งที่ 7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 9 กม.36+594** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 166,589 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 16.73 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 185,932 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 12.76 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 1.23 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 กม.62+150** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 76,964 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 53.77 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 64,247 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 50.69 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 ลดลง คิดเป็นร้อยละ -1.99 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 9 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 กม.24+550** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 87,690 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 43.59 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 143,116 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 37.38 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 5.59 ต่อปี

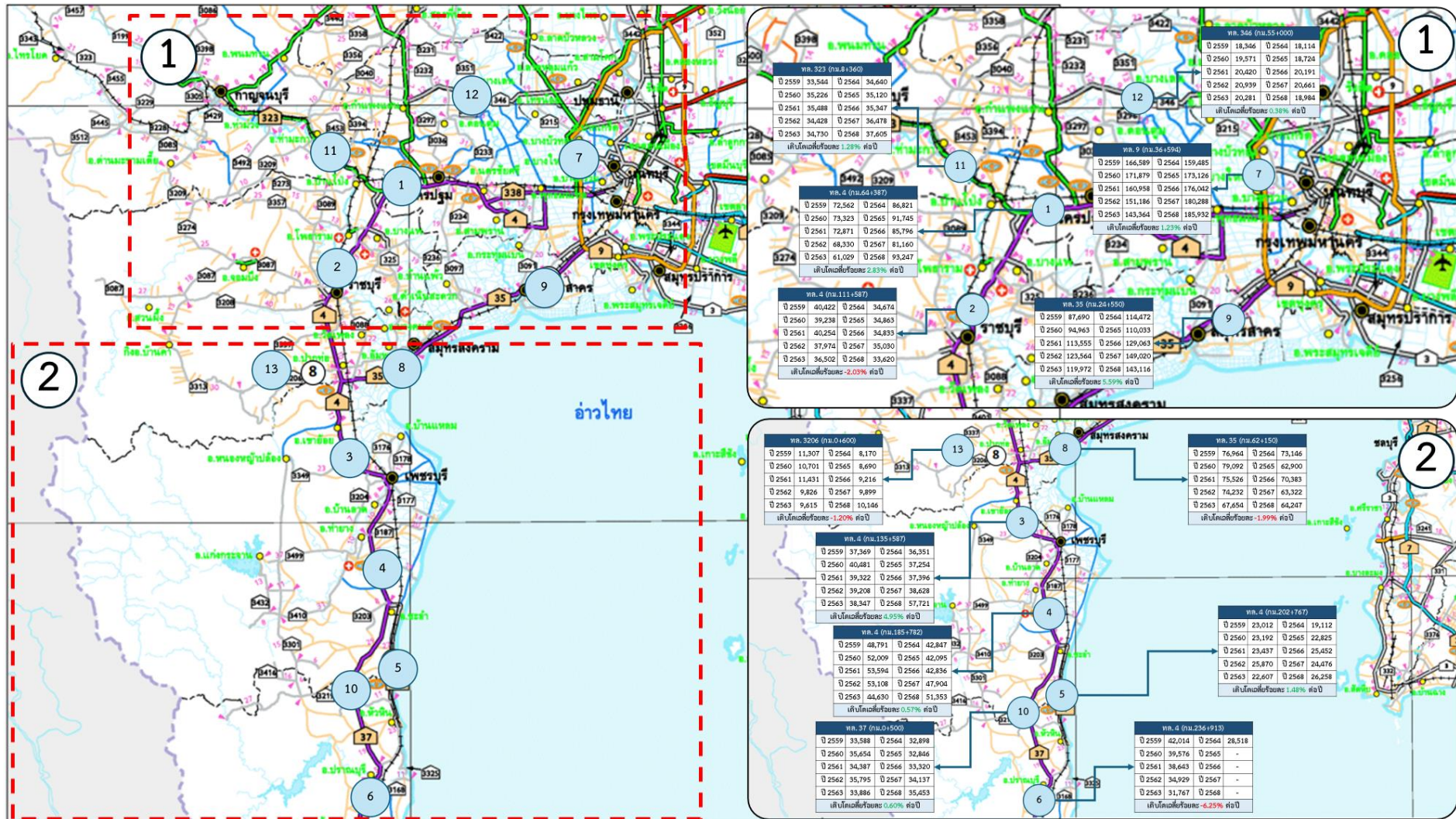
- **ตำแหน่งที่ 10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 กม.0+500** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 33,588 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 29.28 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 35,453 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 33.50 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.60 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 กม.8+360** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 33,544 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 16.50 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 37,605 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 22.25 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 1.28 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 กม.55+000** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 18,346 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 56.27 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 18,984 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 55.03 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.38 ต่อปี

- **ตำแหน่งที่ 13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3206 กม.0+600** ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 11,307 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 30.38 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 10,146 คันต่อวัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 27.48 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 ลดลง คิดเป็นร้อยละ -1.20 ต่อปี

ดังนั้น อัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 ที่เพิ่มขึ้น ประกอบไปด้วย ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 9, หลวงแผ่นดินหมายเลข 35, หลวงแผ่นดินหมายเลข 37, หลวงแผ่นดินหมายเลข 323 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 โดยคิดเป็นร้อยละต่อปี ได้ 1.86, 1.23, 2.60, 0.60, 1.28 และ 0.38 ตามลำดับ และอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 - 2568 ที่ลดลง ประกอบไปด้วยหลวงแผ่นดินหมายเลข 3206 คิดเป็นร้อยละ -1.20 ต่อปี



หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คั่นต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวกภัยกรมทางหลวง

รูปที่ 8-3 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรายวันเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง



9. การทบทวนแนวเส้นทางของโครงการ

9.1 การศึกษาแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการงานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ได้มีการศึกษาความเหมาะสมรวมทั้งดำเนินการออกแบบรายละเอียดเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อปี พ.ศ. 2557 แต่เนื่องจากสภาพแวดล้อมในพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจึงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม ทั้งสภาพพื้นที่โครงการ เศรษฐกิจและสังคม ปริมาณการจราจร โครงข่ายการคมนาคม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ โดยคำนึงถึงข้อจำกัดของพื้นที่และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาทำความเข้าใจสภาพพื้นที่ ซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์แนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ที่เหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ ในการกำหนดจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด และรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับแต่ละแนวเส้นทางเลือก

9.2 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

เนื่องจากในปัจจุบันสภาพแวดล้อมในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น ผลกระทบต่อชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่ ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการลงทุน การเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมสายใหม่ เป็นต้น ดังนั้นในการศึกษาทบทวนแนวเส้นทางของโครงการ ที่ปรึกษาจะนำแนวเส้นทางตามการศึกษาเดิมมาพิจารณาเพื่อตรวจสอบว่าสภาพพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่านยังคงมีความเหมาะสมหรือไม่

นอกจากนี้ทางกรมทางหลวงได้มีการปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพร้อมทั้งศึกษาบูรณาการแผนร่วมกับระบบราง โดยปรับแผนระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ในปี พ.ศ. 2559 เป็นแผนระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585) เพื่อให้กรมทางหลวงมีแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันและอนาคต โดยมุ่งเน้นถึงความจำเป็นลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาและรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในอนาคต และสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยได้มีการจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) เส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) เชียงราย-นราธิวาส แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2566 ซึ่งจากการตรวจสอบแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) เชียงราย-นราธิวาส ช่วง ปากท่อ-ชะอำ มีลักษณะโครงข่ายที่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางของโครงการ M8 ช่วง ปากท่อ-ชะอำ ดังนั้นที่ปรึกษาจะนำแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) เชียงราย-นราธิวาส ช่วงปากท่อ-ชะอำ มาดำเนินการศึกษาทบทวนและเปรียบเทียบร่วมกันเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดมาดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยแนวเส้นทางเลือกของโครงการแสดงดังรูปที่ 9-1 และมีรายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้นดังนี้

1) แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)

เป็นแนวเส้นทางตามการศึกษาความเหมาะสมเดิม โดยจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐมปากท่อ บริเวณทางแยกต่างระดับปากท่อ บนทางหลวงหมายเลข 35 จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศใต้ ขนานกับทางรถไฟสายใต้ประมาณ 11 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางรถไฟสายใต้ ถนนเพชรเกษม และทางหลวงหมายเลข 3204 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ยกกระดับข้ามแม่น้ำเพชรบุรี และมุ่งลงมาทางทิศใต้ข้ามถนนเลียยคลองชลประทาน ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3187 และมาบรรจบที่จุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 47.90 กิโลเมตร และมีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

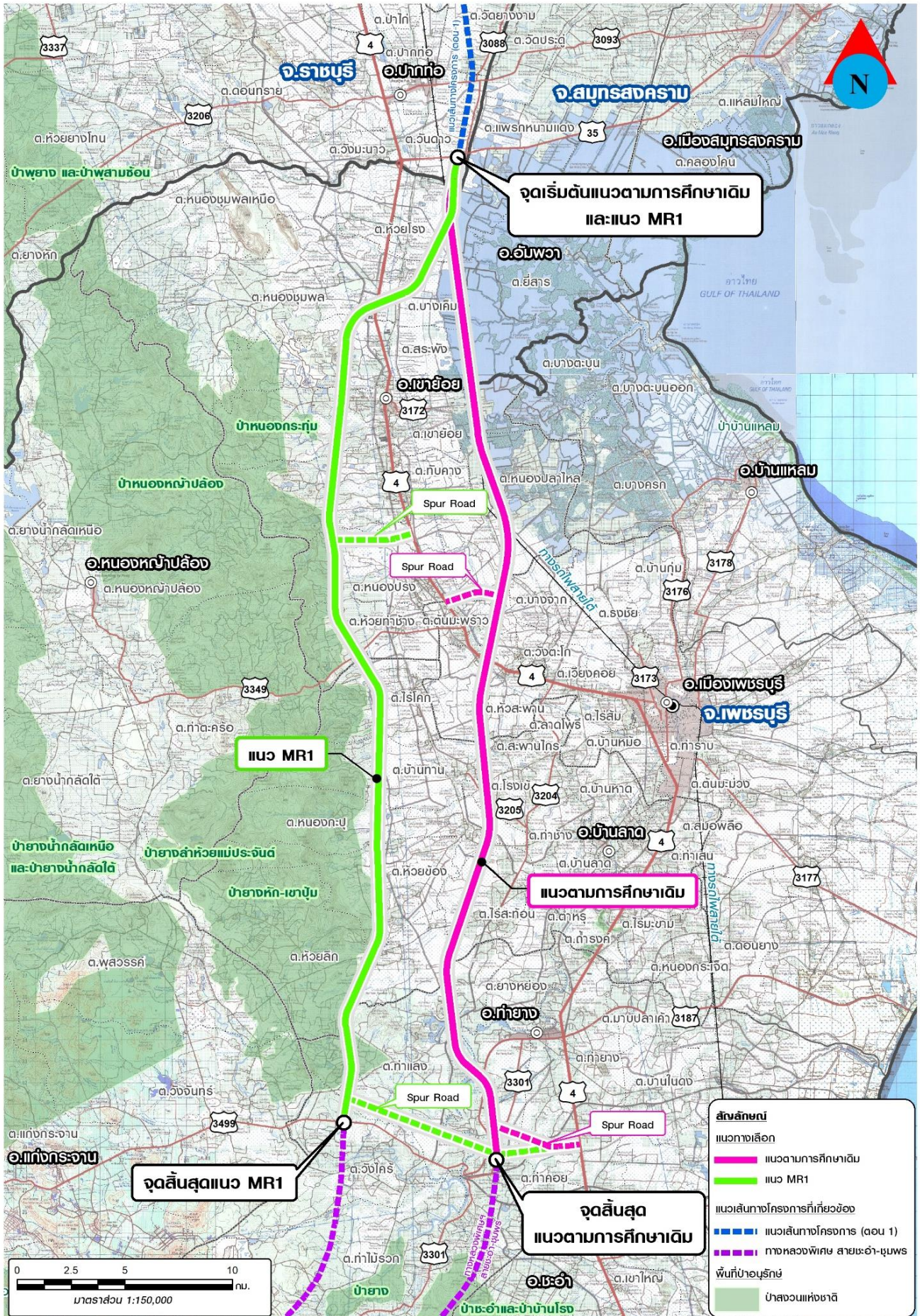


แนวทางการศึกษาเดิม	
ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> - เชื่อมต่อเข้าสู่ถนนเพชรเกษมเพื่อเดินทางต่อไปยังตัวเมืองเพชรบุรีและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น อ.ชะอำ อ.หัวหิน ได้โดยตรงผ่านโครงข่ายเดิม ระยะการเดินทางสั้นที่สุด - ลดพื้นที่เวนคืนช่วงที่ประชิดขนานกับทางรถไฟ โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับที่ใช้เขตทางกว้างเพียงแค่ 50 เมตร - ใช้เวลาในการเดินทางสั้นกว่า 	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่ขยายตัวสูงในช่วง 10 ปี - ผ่านพื้นที่อ่อนไหว (ป่าชายเลน) พื้นที่เกษตรกรรม และชลประทานหนาแน่น ต้องใช้โครงสร้างสะพานบยกยาวเพื่อลดผลกระทบ ทำให้งบประมาณสูง - พื้นที่บางช่วงมีสภาพเป็นดินอ่อน มีความเสี่ยงการทรุดตัวสูง - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างในเขตเมืองมีมูลค่าสูงมาก

2) แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)

เป็นแนวเส้นทางตามเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) เชียงราย-นราธิวาส ช่วงปากท่อ-ชะอำ โดยจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐมปากท่อ บริเวณทางแยกต่างระดับปากท่อ บนทางหลวงหมายเลข 35 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางรถไฟสายใต้ และถนนเพชรเกษม จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศใต้ และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3349 และมีแนวเส้นทางต่อเนื่องไปยัง อำเภอบ้านลาด ซึ่งแนวเส้นทางบริเวณนี้ผ่านพื้นที่ราบสูง ก่อนจะเข้าสู่อำเภอยายาง โดยแนวเส้นทางมุ่งลงทิศใต้ต่อเนื่อง และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 3499 ระยะทางประมาณ 47.80 กิโลเมตร และมีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

แนวเส้นทาง MR1	
ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> - เป็นทางเลือกเมืองที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนและบ้านเรือนประชาชน และสามารถในการแก้ปัญหาความขัดแย้งเดิมในพื้นที่ได้ - เปิดพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ฝั่งตะวันตกรองรับการขยายตัวของ อ.เมืองเพชรบุรี อ.บ้านลาด และ อ.แก่งกระจาน - สภาพดินแข็งใกล้แนวภูเขา มีความมั่นคงสูง ช่วยประหยัดงบประมาณงานฐานรากและโครงสร้างสะพาน - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินนอกเขตเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - แนวเส้นทางวางตัวขวางทางน้ำธรรมชาติขีดแนวเขาสีงต่อการเกิดน้ำป่าไหลหลาก ซึ่งจะต้องออกแบบระบบระบายน้ำข้ามทางหลวง ให้ถี่และครอบคลุมมากกว่าปกติหรืออาจจะต้องพิจารณาเป็นสะพานยกเพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ - แนวเส้นทางอยู่ห่างจาก ทล.4 มาก ทำให้ต้องก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ระยะทางยาวประมาณ 10 กม. ซึ่งเพิ่มงบประมาณรวมของโครงการและต้องบริหารจัดการเวนคืนในแนว Spur Road เพิ่มเติม - ไม่มีจุดเชื่อมต่อทางหลวงในพื้นที่โดยตรง ที่สามารถเข้า - ออก ทางหลวงพิเศษ ในพื้นที่ได้อย่างสะดวก ต้องเดินทางเป็นระยะทางไกล



รูปที่ 9-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

9.3 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ จะดำเนินงานโดยการเปรียบเทียบและให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ได้แนวเส้นทางและรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกันและแก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

10. แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ

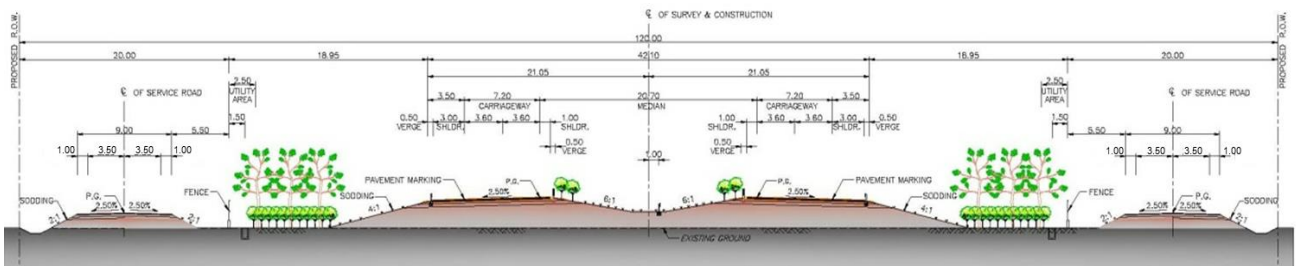
10.1 รูปตัดถนนโครงการ

สำหรับรูปแบบโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จากการออกแบบรายละเอียดเดิม ปี พ.ศ. 2557 ได้ออกแบบตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ โดยมีองค์ประกอบของหน้าตัดคันทางที่สำคัญ ดังนี้

ทางสายหลัก (Main Road) : ออกแบบเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร โดยมีการแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) กว้าง 20.70 เมตร ทั้งนี้ ได้ปรับเพิ่มความกว้างเขตทางสายหลักจากมาตรฐานทั่วไป 70.00 เมตร เป็น 80.00 เมตร เพื่อรองรับระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพ

ทางบริการ (Service Road) : สำหรับช่วงพื้นที่ที่มีการก่อสร้างทางบริการ ได้ออกแบบเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างด้านละ 1.00 เมตร โดยกำหนดเขตทางสำหรับทางบริการกว้างด้านละ 20.00 เมตร

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการก่อสร้างทางบริการขนานไปกับทางสายหลักทั้งสองฝั่ง โครงการจะมีขนาดเขตทางรวมทั้งสิ้น 120.00 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10-1



รูปที่ 10-1 รูปตัดทั่วไปของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 ช่วงปากท่อ-ชะอำ

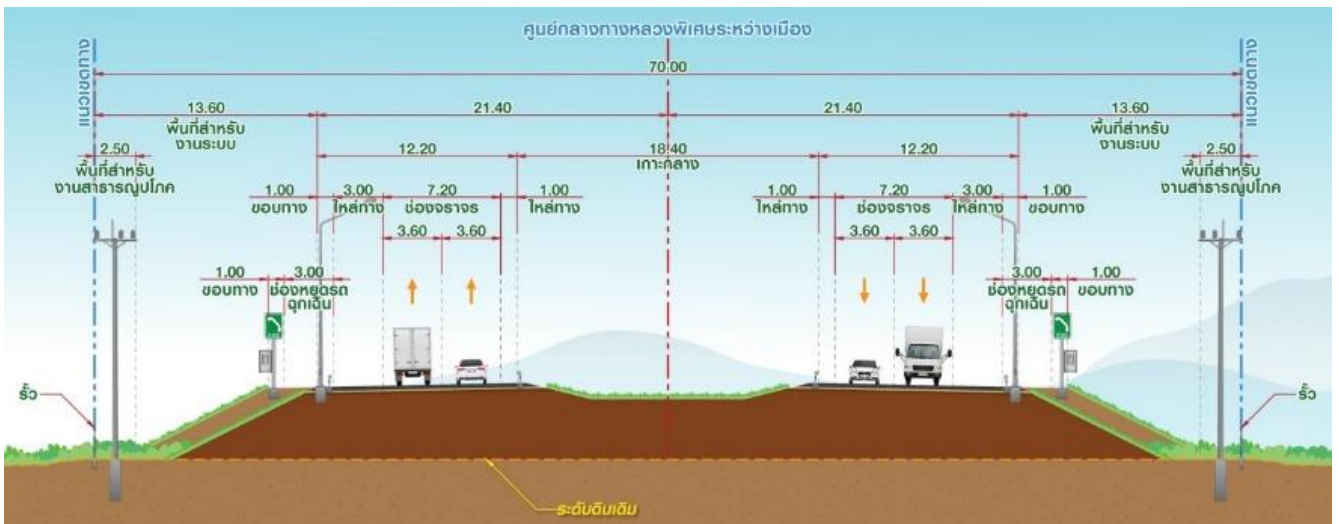
(ตามการศึกษาเดิม ปี พ.ศ. 2557)

จากผลการศึกษาเดิมในปี พ.ศ. 2557 ที่กำหนดให้เขตทางหลวงพิเศษกว้าง 80.00 เมตร และทางบริการสองข้างทาง กว้างด้านละ 20.00 เมตร (รวมความกว้างเขตทางทั้งหมด 120.00 เมตร) พบว่าส่งผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน และพื้นที่ทำกินของประชาชนเป็นจำนวนมาก

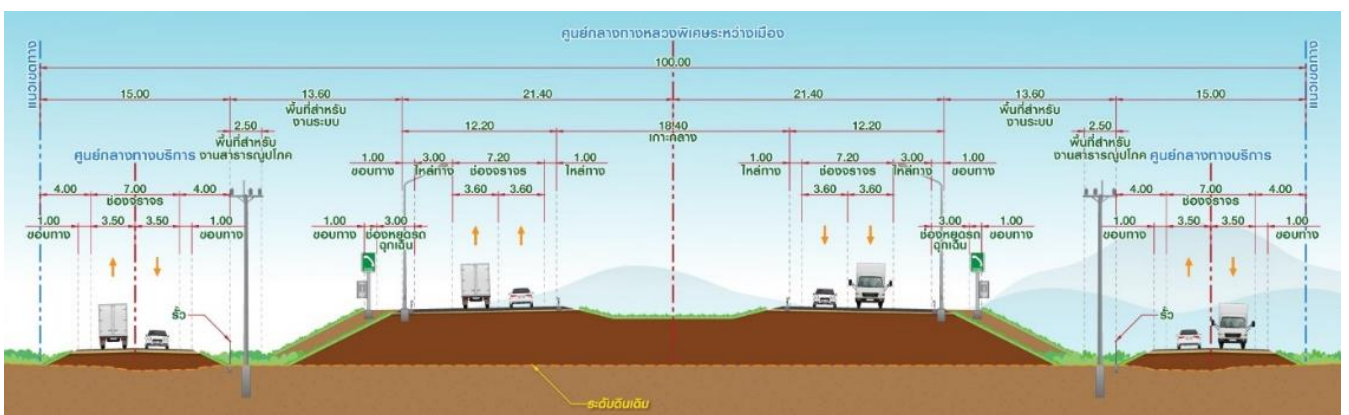
ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนและใช้พื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โครงการจึงได้ปรับปรุงรูปแบบ แนวคิดการออกแบบ ดังนี้

- **ทางหลวงพิเศษ :** ปรับลดความกว้างเขตทางจาก 80.00 เมตร เหลือ 70.00 เมตร
- **ทางบริการ :** ปรับลดความกว้างเขตทางจากเดิมด้านละ 20.00 เมตร เหลือด้านละ 15.00 เมตร
- **ระบบระบายน้ำ :** สำหรับพื้นที่ที่จำเป็นต้องขุดลาดแนวลำราง/ลำคลองเพิ่มเติมเพื่อการระบายน้ำ หรือจำเป็นต้องเบี่ยงแนวคลองเดิม จะพิจารณาขยายเขตทางเพิ่มเติมเฉพาะตำแหน่งที่จำเป็น

จากการปรับแนวคิดดังกล่าว ส่งผลให้เขตทางรวมของโครงการ (รวมทางหลวงพิเศษและทางบริการทั้งสอง ด้าน) ลดลงจาก 120.00 เมตร เหลือ 100.00 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10-2 และรูปที่ 10-3



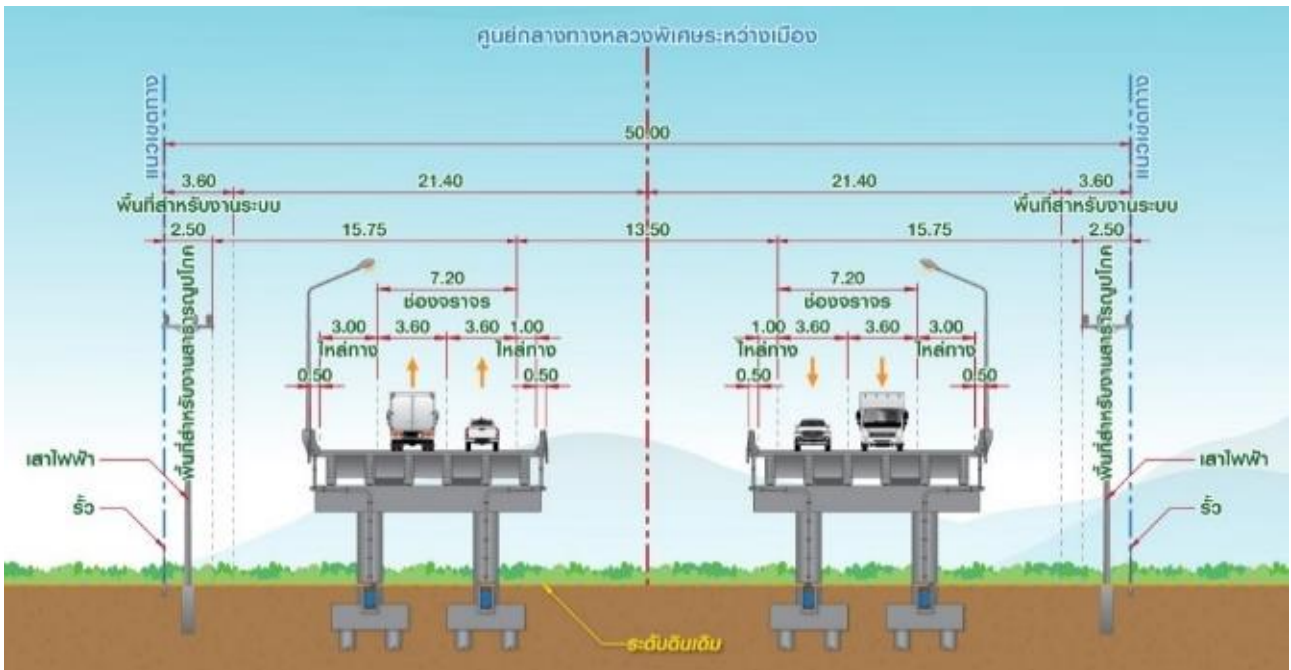
รูปที่ 10-2 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70.00 เมตร



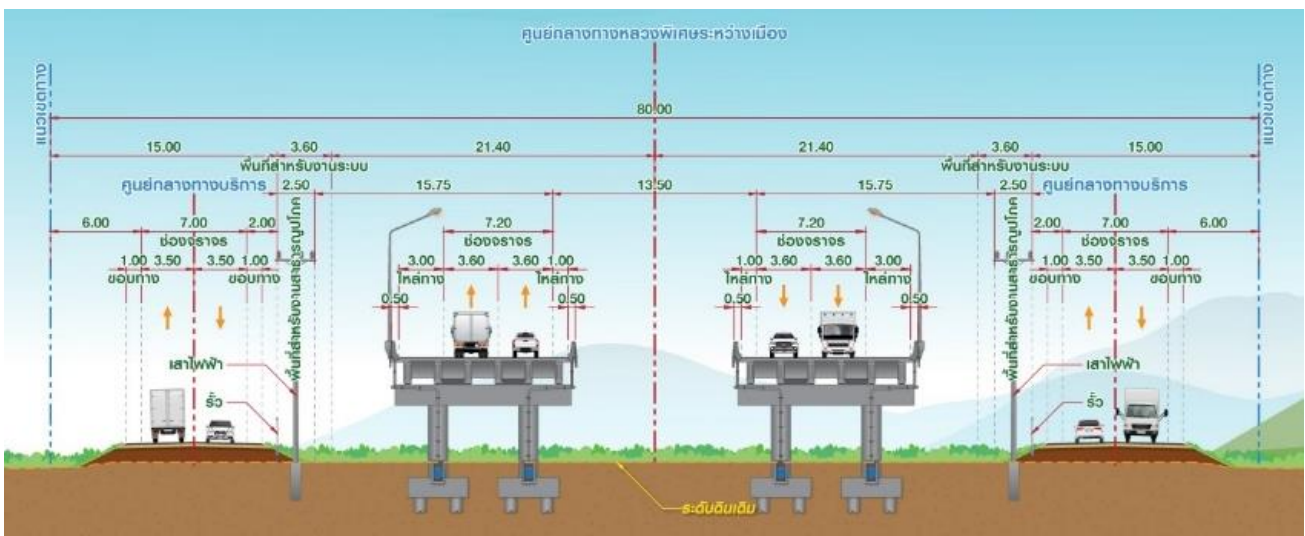
รูปที่ 10-3 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทางรวม 100.00 เมตร

สำหรับแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่สำคัญ เช่น ทางหลวงสายหลัก ทางรถไฟ พื้นที่ดินอ่อน ทางลาดชัน หรือหุบเขา จะออกแบบเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร บนเขตทางหลวงพิเศษกว้าง 50.00 เมตร

ในส่วนของทางบริการ (Service Road) จะออกแบบเป็นขนาด 2 ช่องจราจร แบบไป-กลับ ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างด้านละ 1.00 เมตร บนเขตทางบริการกว้างด้านละ 15.00 เมตร ซึ่งในกรณีที่มีทางบริการ ทั้งสองฝั่ง จะมีเขตทางรวมทั้งหมด 80.00 เมตร ตัวอย่างรูปแบบโครงการแสดงดังแสดงดังรูปที่ 10-4 ถึงรูปที่ 10-5



รูปที่ 10-4 รูปตัดช่วงยกระดับของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 50.00 เมตร



รูปที่ 10-5 รูปตัดช่วงยกระดับของทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 80.00 เมตร

10.2 ทางแยกต่างระดับ

สำหรับทางแยกต่างระดับในโครงการ จากการออกแบบรายละเอียดเดิม ปี 2557 ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีการกำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และมีศักยภาพในการดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการ ทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่

1) ทางแยกต่างระดับปากท่อ

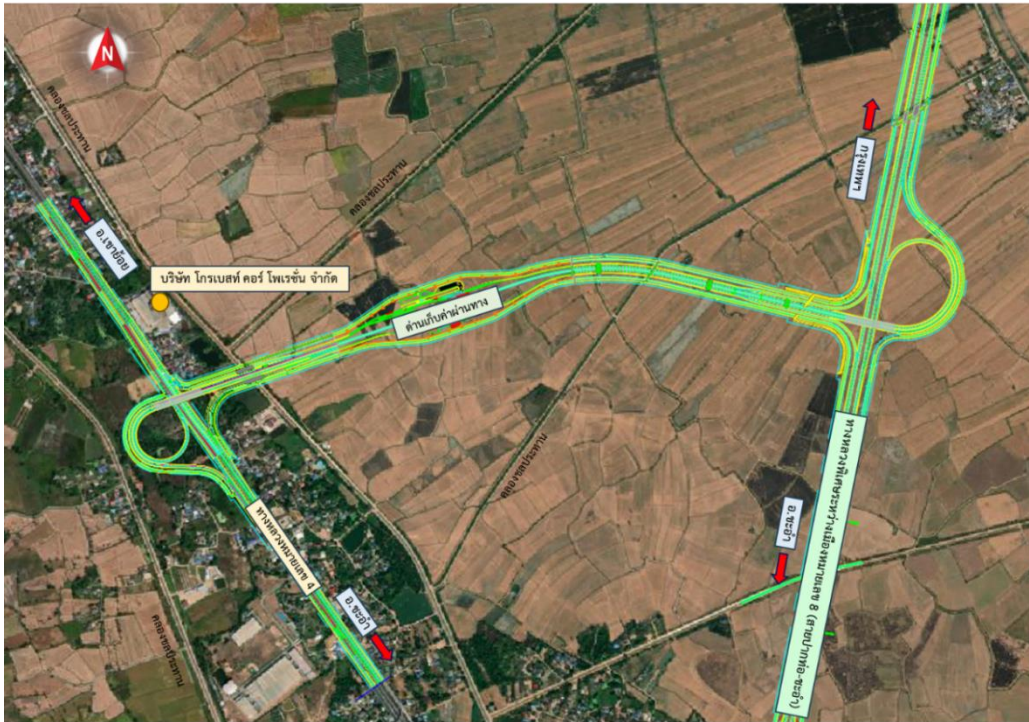
ทางแยกต่างระดับปากท่อตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.วันดาว อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับ ทางหลวงหมายเลข 35 เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.ปากท่อ และ อ.เมือง จ. สมุทรสงคราม รวมทั้งการจราจร จากกรุงเทพมหานคร ที่มาจากถนนพระราม 2 โดยรูปแบบแสดงดังรูปที่ 10-6



รูปที่ 10-6 ทางแยกต่างระดับปากท่อ

2) ทางแยกต่างระดับเขาย้อย

ทางแยกต่างระดับเขาย้อยตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.หนองปรัง อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.เขาย้อย และตัวเมืองเพชรบุรี โดยรูปแบบแสดงดังรูปที่ 10-7



รูปที่ 10-7 ทางแยกต่างระดับเขาย้อย

3) ทางแยกต่างระดับท่ายาง

ทางแยกต่างระดับท่ายางตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.ท่ายาง อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.ท่ายาง และเชื่อมต่อไปยังชะอำในอนาคต โดยรูปแบบแสดงดังรูปที่ 10-8



รูปที่ 10-8 ทางแยกต่างระดับท่ายาง

10.3 การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษ

เนื่องจากโครงการทางหลวงเป็นทางหลวงพิเศษ ซึ่งจะต้องมีการควบคุมทางเข้า/ออก ตลอดเส้นทาง โดยการก่อสร้างจะเป็นทางหลวงระดับพื้นดินที่ติดตั้งรั้วตลอดแนวเขตทางทั้งสองฝั่งหรือเป็นสะพานยกระดับ ซึ่งถนนช่วงที่เป็นทางหลวงระดับพื้นดิน บางจุดจะมีการตัดผ่านเส้นทางสัญจรเดิม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานระหว่างการสัญจรของสองฝั่งของทางหลวง ดังนั้นในการออกแบบจะทำการออกแบบปรับปรุงเส้นทางหรือทางหลวงเดิมเพื่อลดผลกระทบ จากการตัดผ่านของทางหลวงพิเศษ โดยมาตรฐานการออกแบบทางหลวงหรือทางบริการเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยตัวอย่างการลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษ แสดงดังรูปที่ 10-9 และรูปแบบการออกแบบทั่วไปจะประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

1) สะพานตามแนวทางหลวงพิเศษ

เป็นรูปแบบสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษข้ามถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหรือทางหลวงชนบท ที่มีมาตรฐานสูง และการสัญจรสูง และมีชุมชนหนาแน่น 2 ข้างทาง หากก่อสร้างสะพานตามแนวถนนสายหลักเพื่อข้ามทางหลวงพิเศษ อาจมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนพื้นที่ 2 ข้างทาง เนื่องจากต้องมีการก่อสร้างสะพานและจุดกลับรถ ดังนั้น จึงพิจารณาเป็นสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษ

2) สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Overpass)

หลักการออกแบบเป็นเช่นเดียวกับการออกแบบสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษ คือพิจารณาจุดตัด ถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหรือทางหลวงชนบทที่มีมาตรฐานสูงและการสัญจรสูง แต่ถนนสายหลักมีเขตทางเพียงพอ หรือไม่มีชุมชน 2 ข้างทางจะทำการออกแบบเป็นสะพานยกระดับ ข้ามทางหลวงพิเศษ ซึ่งรูปแบบนี้จะมีค่าก่อสร้างน้อยกว่าการก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษ

3) ทางบริการ (Service Road)

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลดได้สะพานทางหลวงพิเศษเพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้ดังเดิม



สะพานตามแนวทางหลวงพิเศษ



สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ



ทางบริการ

รูปที่ 10-9 ตัวอย่างการลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษ

10.4 ที่พักริมทาง

ที่พักริมทางมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดแวะพักรถการเดินทาง ให้บริการข้อมูลการเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง เช่น พื้นที่จอดรถ ห้องน้ำ ร้านค้า สถานีบริการเชื้อเพลิง การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางรถเดินทาง เป็นต้น ทั้งนี้จากการออกแบบรายละเอียดเดิมปี 2557 ได้กำหนดตำแหน่งที่พักริมทาง (Rest Area) ไว้ 2 แห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายทางหลวงที่จะมาเชื่อมต่อและปริมาณจราจรที่จะมาใช้บริการแต่ละแห่งของที่พักริมทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) จุดพักรถเขาย้อย (Rest Stop)

จุดพักรถเขาย้อยตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.หนองปลาไหล อ.เขาย้อย จ.เพชรบุรี เป็นที่พักริมทางประเภทจุดพักรถที่รองรับผู้ใช้ทางจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 และเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 35 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว-ปากท่อ



รูปที่ 10-10 ตัวอย่างจุดพักรถ (Rest Stop)

2) สถานที่บริการทางหลวงบ้านลาด (Service Area)

สถานที่บริการทางหลวงบ้านลาดตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.ไร่สะท้อน อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรีเป็นที่พักริมทางประเภทสถานที่บริการทางหลวงที่รองรับผู้ใช้ทางจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 และนักท่องเที่ยวไป-กลับ อ.หัวหิน และ อ.ชะอำ



รูปที่ 10-11 ตัวอย่างสถานที่บริการทางหลวง (Service Area)

11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ มีข้อกำหนดและแนวทางการศึกษา แสดงดังรูปที่ 11-1 และจะดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทาง ดังนี้



รูปที่ 11-1 ข้อกำหนดและแนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- 1) การทบทวนรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของกรมทางหลวง ปี 2568 (รายงานฯ เห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1008/ว23988 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2567)
- 2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568
- 3) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (สิงหาคม 2567)
- 4) ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
- 5) แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสุขภาพ : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (มีนาคม 2565)
- 6) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569

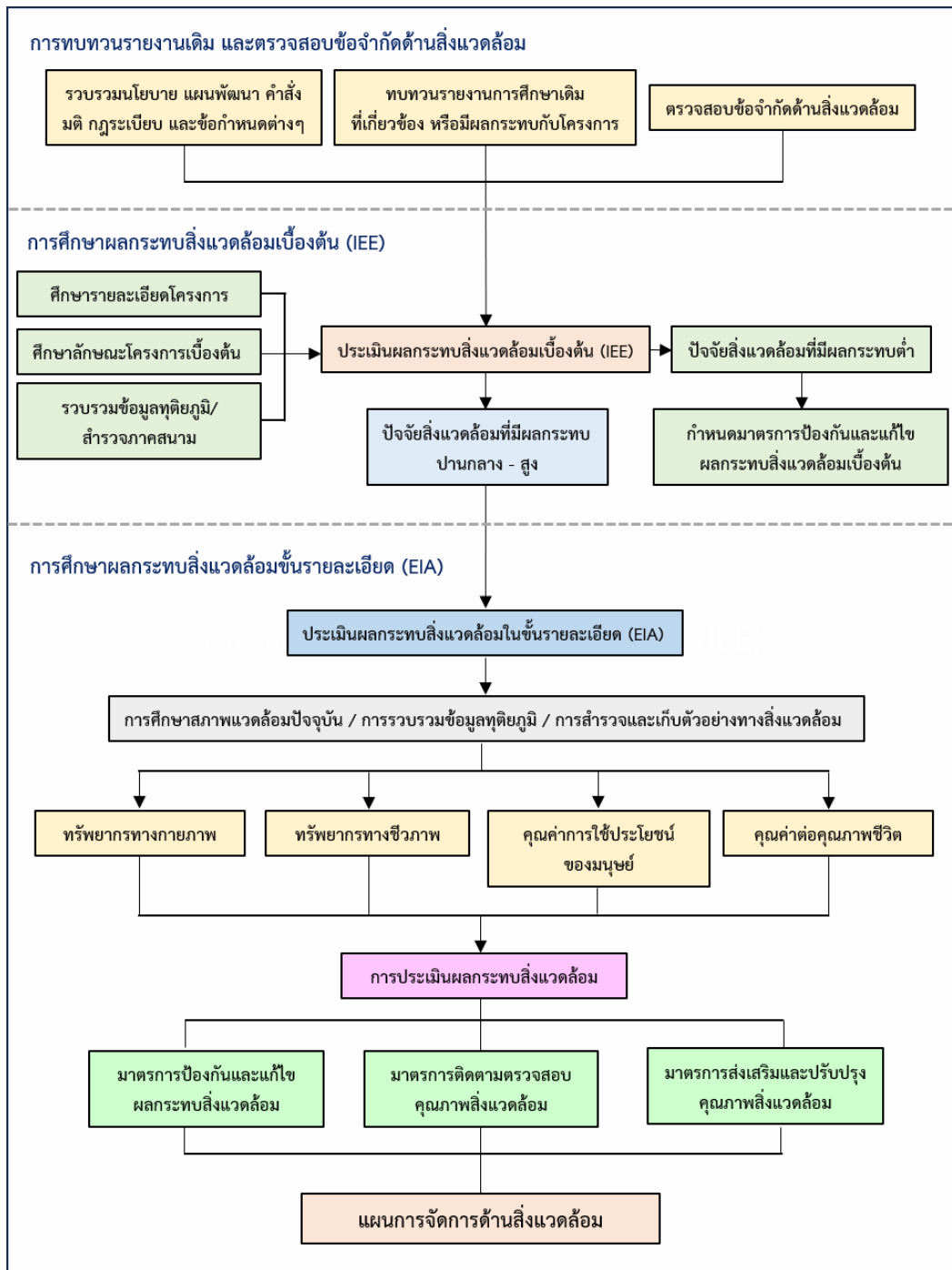


7) แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในครั้งนี้ จำแนกตามรายการข้อกำหนด (TOR) ได้ 2 ขั้นตอน (รูปที่ 11-2) ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 : เป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) ของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ เพื่อนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ ใช้เป็นเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการเปรียบเทียบทางเลือกต่อไป

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



รูปที่ 11-2 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

11.1 งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของงานศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ดังนี้

1) การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อย ข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง

2) การรวบรวม ตรวจสอบ ลักษณะและรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวเส้นทางเลือก ทำการรวบรวม ตรวจสอบลักษณะ และรายละเอียดโครงการของแต่ละแนวเส้นทางเลือกที่ได้กำหนดไว้ให้ครอบคลุมตลอดทั้งพื้นที่



ศึกษา โดยแบ่งพื้นที่พิจารณาโครงการออกเป็นช่วง ๆ ตามหลักกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ หรือ ลักษณะนิเวศที่ถนนโครงการตัดผ่าน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถใช้เป็นแนวทางประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น

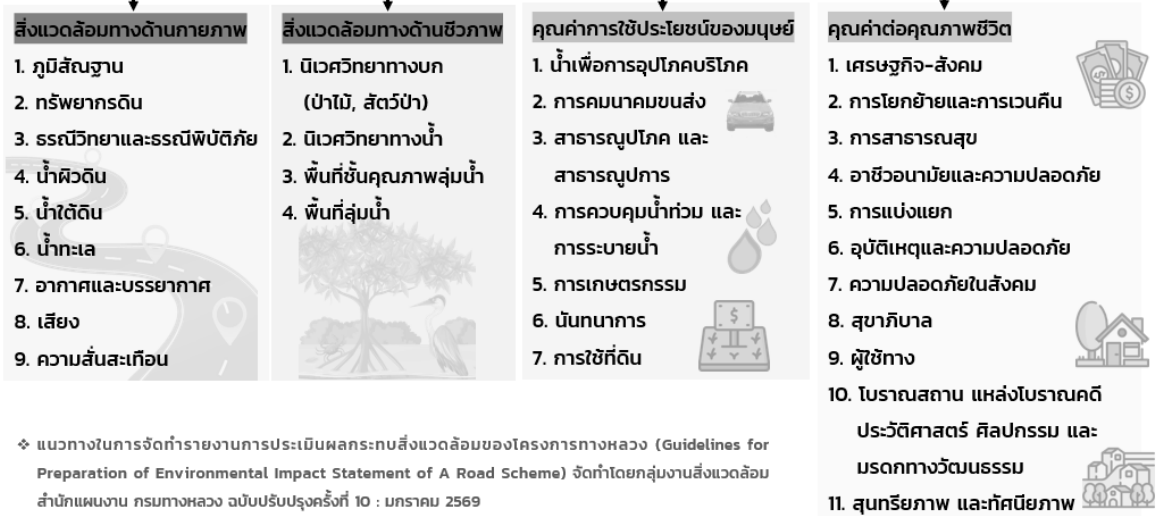
3) การเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวเส้นทางเลือก รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละแนวเส้นทางเลือก ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลักคือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำแนกเป็นปัจจัยย่อย 31 ปัจจัย (รูปที่ 11-3) ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างน้อยจากศูนย์กลางถนนข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นเป็นวงกว้าง

4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จะใช้วิธีการ Matrix ซึ่งจะประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ร่วมกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 31 ปัจจัย โดยกำหนดเกณฑ์การพิจารณาระดับของผลกระทบ แบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ ไม่มีผลกระทบ ผลกระทบระดับต่ำ ผลกระทบระดับปานกลาง และ ผลกระทบระดับสูง ร่วมกับการพิจารณาขนาดความสำคัญของเอกลักษณ์และโดดเด่น คุณค่าของทรัพยากร ความอ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบของทรัพยากร ความสนใจของสาธารณชน การได้รับความคุ้มครองทางกฎหมาย/ข้อห้ามต่าง ๆ ที่มีไว้คุ้มครองทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ซึ่งขนาดความสำคัญแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ ไม่มีความสำคัญ มีความสำคัญน้อย มีความสำคัญปานกลาง และมีความสำคัญมาก

5) การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จะสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก คือ มีระดับผลกระทบ และ/หรือความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง-สูง ปัจจัยหรือประเด็นดังกล่าวจะถูกนำไปกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละทางเลือกหรือรูปแบบ เพื่อนำไปเปรียบเทียบกับปัจจัยสำคัญอื่น ๆ เช่น ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และการลงทุน ในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสมของโครงการ

6) การนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบการในการศึกษา และการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) นำผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) มาใช้เป็นปัจจัยการคัดเลือกด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะคัดเลือกเอาเฉพาะปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีความแตกต่างกันระหว่างทางเลือกหรือรูปแบบ และสามารถนำมากำหนดระดับของน้ำหนักคะแนนที่แตกต่างกันได้ และเป็นปัจจัยที่ไม่ซ้ำซ้อนกับทางวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ เพื่อคัดเลือกทางเลือกหรือรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด นอกจากนี้จะนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือเป็นปัจจัยที่มีนัยสำคัญ มาทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก รวม 31 ปัจจัย



รูปที่ 11-3 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

11.2 งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) จะนำประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของทางเลือกหรือรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) มาดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ และประเมินเพิ่มเติมอย่างละเอียด

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม เป็นกระบวนการที่ครอบคลุมทั้งการสำรวจภาคสนาม การวัดค่าคุณภาพ และการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ ประเมินผลกระทบ (EIA) หรือจัดทำระบบฐานข้อมูล สามารถแบ่งวิธีการและแหล่งข้อมูลออกเป็นหลักๆ ดังนี้

- การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) การค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง และใช้ข้อมูลอ้างอิงที่น่าเชื่อถือ เช่น 1) ด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อม: ข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษ หรือสำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษในพื้นที่ 2) ด้านทรัพยากรธรรมชาติ : ข้อมูลสภาพป่าไม้ และแหล่งน้ำ จากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3) ด้านภูมิอากาศ: สถิติลม ฝน และอุณหภูมิ จาก กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นต้น

- การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจและตรวจวัดจริง แบ่งเป็น 4 ด้านหลัก ได้แก่ 1) ทรัพยากรกายภาพ เช่น ตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ 2) ทรัพยากรชีวภาพ เช่น สำรวจความหลากหลายทางชีวภาพ ประเมินชนิดพันธุ์ พืชและสัตว์ในพื้นที่ ตลอดจนระบบนิเวศ 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ เช่น การศึกษาการใช้ที่ดิน การเกษตรกรรม และการคมนาคม 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต เช่น สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ (Public Participation) และข้อมูลทางเศรษฐกิจ-สังคม

2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญมาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการ มาประกอบในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีหลายกิจกรรมที่อาจเป็นแหล่งกำเนิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยแสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบในเชิงปริมาณจากกิจกรรมของโครงการกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาของโครงการ ตามขนาดความรุนแรงของผลกระทบ (Magnitude)

- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitoring and Auditing) เนื่องจากการก่อสร้างและการดำเนินงานของโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการ



พัฒนาของโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ รวมทั้งกำหนดแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ ของโครงการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เป็นการตรวจสอบความเพียงพอและความเหมาะสมในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น และนำผลที่ได้มาปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ โดยระบุเป็นแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เวลาในการดำเนินการ งบประมาณ และผู้รับผิดชอบ

11.3 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

โครงการเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงในลำดับที่ 19 และทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่มีพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้น ถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง ในลำดับที่ 20.7 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 แสดงดังตารางที่ 11-1

ตารางที่ 11-1 การตรวจสอบประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	เข้าข่าย เนื่องจากโครงการมีลักษณะหรือรูปแบบเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร อยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 4 และชั้นที่ 5
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ไม่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเล ขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ไม่อยู่ใกล้ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาะหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทาง และพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาะหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้น ถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่าย พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร พบแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี

ที่มา : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ พ.ศ.2566 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



11.3.1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังตารางที่ 11-2 และรูปที่ 11-4

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 มีขนาดพื้นที่ 30,390 ไร่ (ร้อยละ 99.67) พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 มีขนาดพื้นที่ 59 ไร่ (ร้อยละ 0.19) และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 มีขนาดพื้นที่ 42 ไร่ (ร้อยละ 0.14)

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) : ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 มีขนาดพื้นที่ 22,873 ไร่ (ร้อยละ 72.71) พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 มีขนาดพื้นที่ 8,159 ไร่ (ร้อยละ 25.94) พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 มีขนาดพื้นที่ 339 ไร่ (ร้อยละ 1.08) พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 มีขนาดพื้นที่ 59 ไร่ (ร้อยละ 0.19) และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B มีขนาดพื้นที่ 26 ไร่ (ร้อยละ 0.08)

ตารางที่ 11-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร

แนวเส้นทางเลือก	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3	59	0.19
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4	42	0.14
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5	30,390	99.67
	รวม	30,491	100.00
แนวเส้นทางโครงข่าย MR1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B	26	0.08
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2	59	0.19
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3	339	1.08
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4	8,159	25.94
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5	22,873	72.71
	รวม	31,456	100.00

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2569

11.3.2 โบราณสถานและโบราณคดี

แหล่งโบราณสถาน ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังตารางที่ 11-3 และรูปที่ 11-5

ตารางที่ 11-3 แหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร

แนวทางเลือก	ชื่อ	แหล่ง	สถานภาพ	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)
แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม	วัดโพธิ์เรียง	โบราณสถาน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	101+473	253
แนวเส้นทางโครงข่าย MR1	วัดโพธิ์ (บางเค็ม)	โบราณสถาน	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	78+531	483
	เจดีย์สุคามณี	โบราณคดี	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	83+670	343

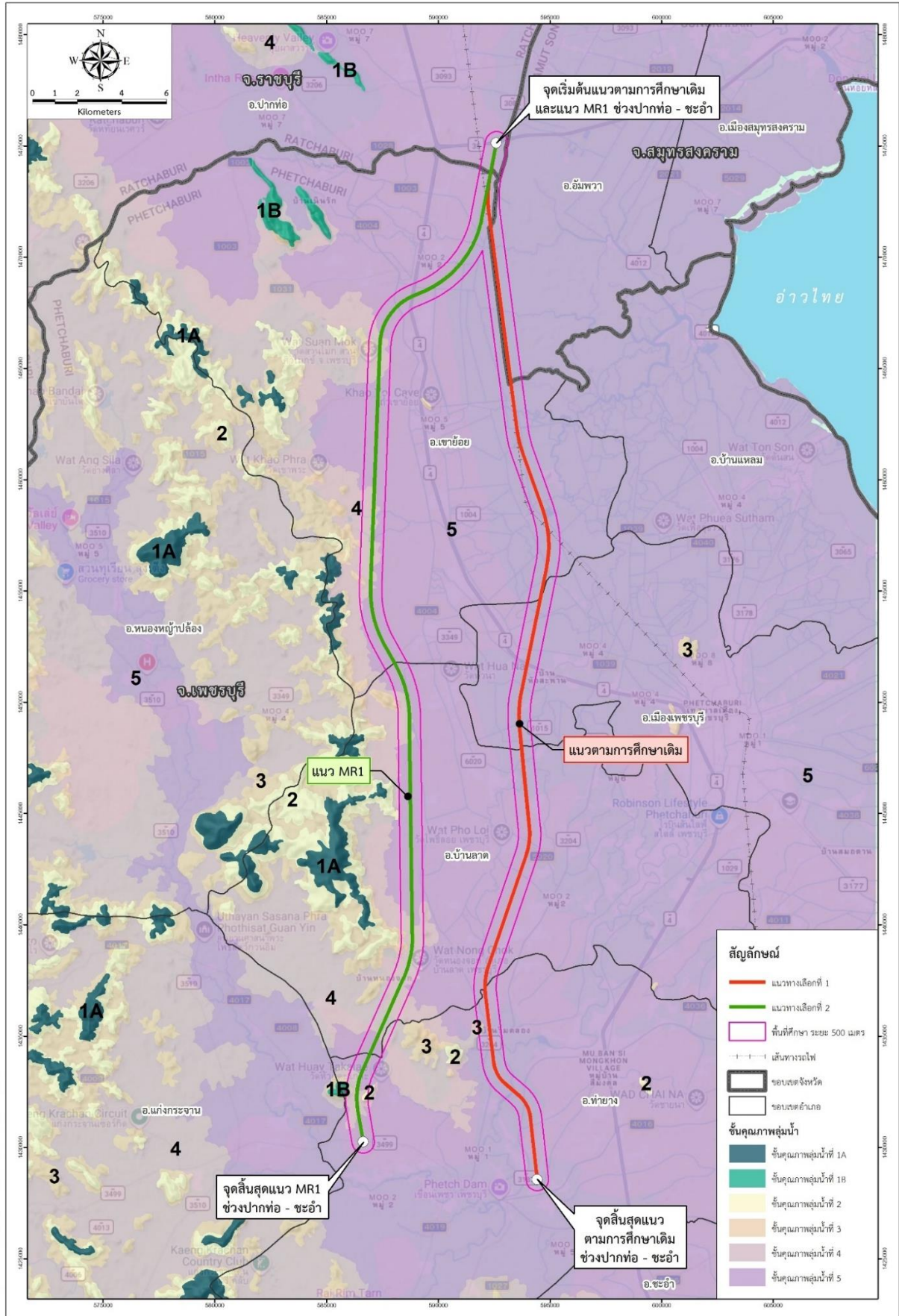
ที่มา : ระบบภูมิสารสนเทศ มรดกศิลปวัฒนธรรม GIS (www.gis.finearts.go.th) กรมศิลปากร. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2569

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : พบแหล่งโบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ วัดโพธิ์เรียง (กม.101+473) มีสถานภาพเป็นแหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 253 เมตร

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) : พบแหล่งโบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ วัดโพธิ์ (บางเค็ม) (กม.78+531) มีสถานภาพเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 483 เมตร



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ

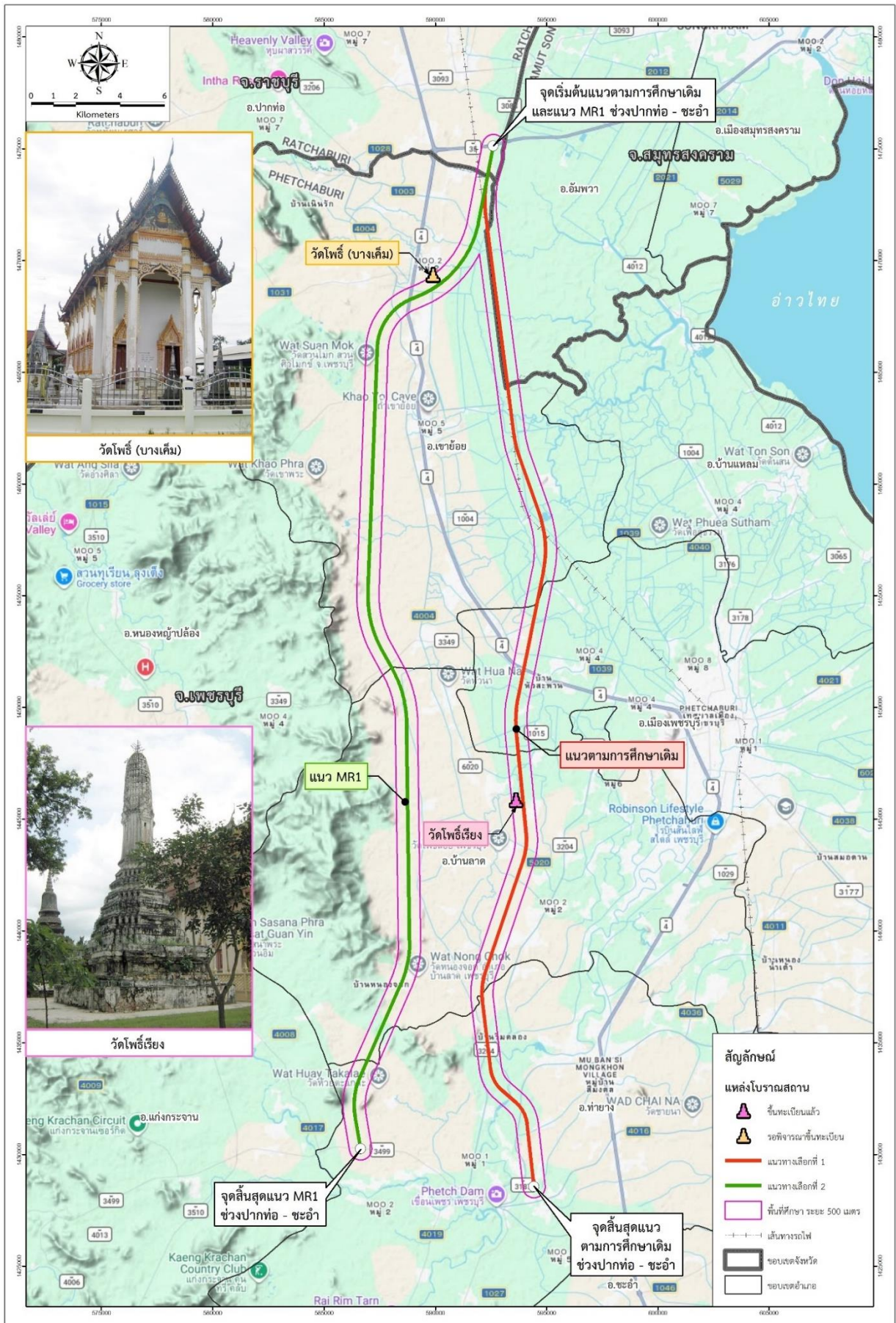


ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2569

รูปที่ 11-4 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



ที่มา : ระบบภูมิสารสนเทศ มรดกศิลปวัฒนธรรม GIS (www.gis.finearts.go.th) กรมศิลปากร. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2569.

รูปที่ 11-5 แหล่งโบราณสถานในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร



11.3.3 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 11-6

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : พื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP

(MR1) : พื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่

- ป่าสงวนแห่งชาติป่าบอมตะโก มีขนาดพื้นที่ 60 ไร่
- ป่าสงวนแห่งชาติป่ายางหัก-เขาป้อม มีขนาดพื้นที่ 4,379 ไร่
- ป่าสงวนแห่งชาติป่าหนองหญ้าปล้อง มีขนาดพื้นที่ 748 ไร่

11.3.4 พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2543

พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 และ วันที่ 22 สิงหาคม 2543 และวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 11-7

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : มีพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 และ วันที่ 22 สิงหาคม 2543 และวันที่ 17 ตุลาคม 2543 มีขนาดพื้นที่ 4,256 ไร่ ดังนี้

- พื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม 1 ตำบล กม.76+632 - 82+607 ระยะทาง 5.975 กิโลเมตร
- พื้นที่จังหวัดเพชรบุรี 5 ตำบล กม.82+607 - กม.82+656, กม.82+816 - กม.82+949, กม.83+427 - กม.83+721, กม.83+842 - กม.89+913 และ กม.84+139 - กม.84+208 ระยะทาง 0.616 กิโลเมตร

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) :

พื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2543

11.3.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 11-8 โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีพื้นที่มากที่สุดใน 3 อันดับแรก ดังนี้

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาข้าว มีขนาดพื้นที่ 14,748 ไร่ (ร้อยละ 48.37) รองลงมาคือสถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ มีขนาดพื้นที่ 7,026 ไร่ (ร้อยละ 23.04) และพื้นที่ปลูกกล้วย มีขนาดพื้นที่ 2,145 ไร่ (ร้อยละ 7.03) ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 11-4

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) : การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาข้าว มีขนาดพื้นที่ 15,122 ไร่ (ร้อยละ 48.07) รองลงมาคือทุ่งหญ้าสลับไม้พุ่ม/ไม้ละเมาะ มีขนาดพื้นที่ 3,255 ไร่ (ร้อยละ 10.35) และพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง มีขนาดพื้นที่ 2,128 ไร่ (ร้อยละ 6.77) ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 11-5

11.3.6 ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

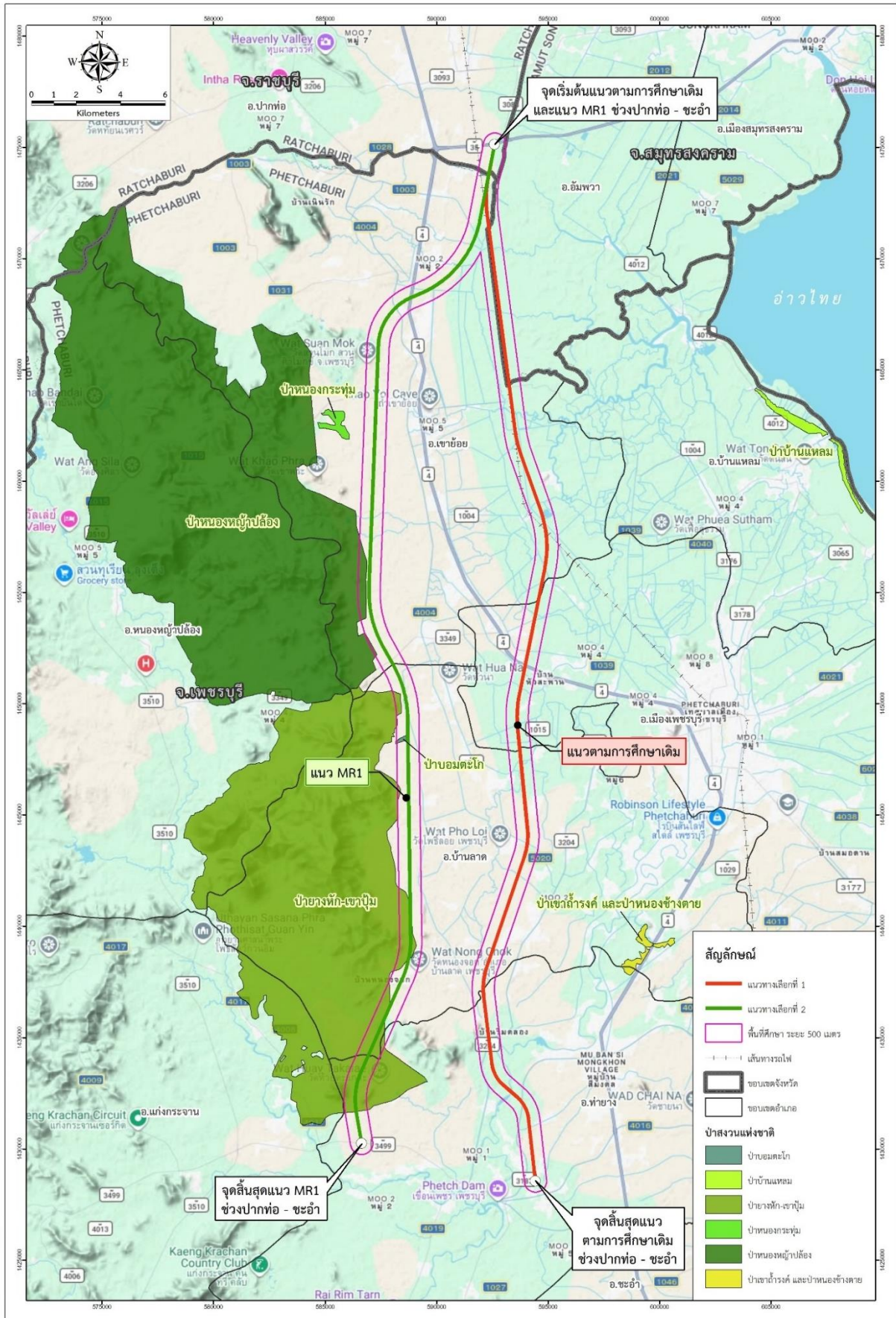
ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 11-9

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) : มีชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวนรวม 44 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 4 แห่ง สถานศึกษา 1 แห่ง และแหล่งชุมชน 39 แห่ง แสดงดังตารางที่ 11-6

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1) : มีชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวนรวม 37 แห่ง ประกอบด้วยศาสนสถาน 7 แห่ง สถานศึกษา 1 แห่ง และแหล่งชุมชน 29 แห่ง แสดงดังตารางที่ 11-7



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ

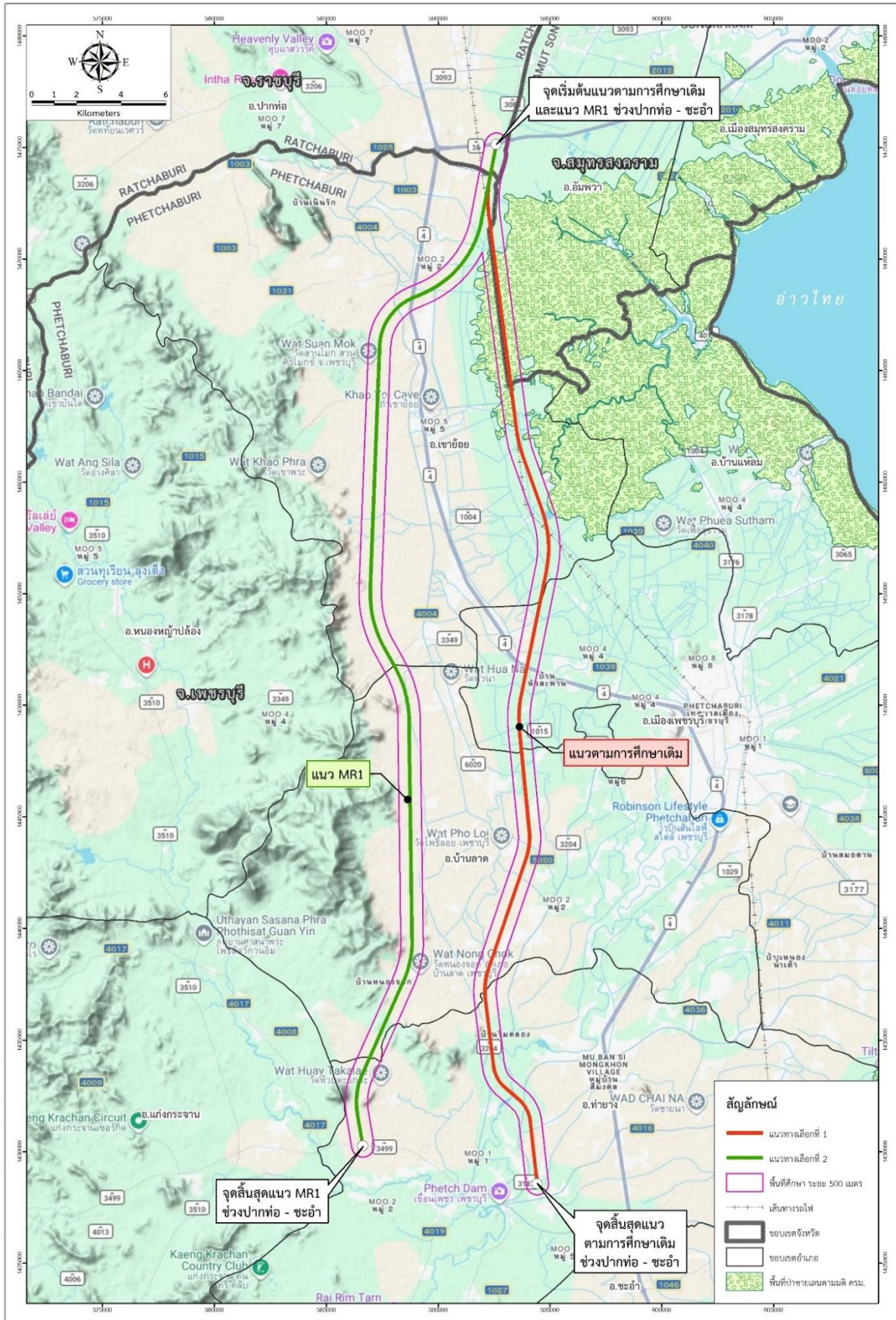


ที่มา : กรมป่าไม้, 2569

รูปที่ 11-6 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2569

รูปที่ 11-7 พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530

และวันที่ 22 สิงหาคม 2543 และวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร



ตารางที่ 11-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)

ลำดับ	LU_CODE	ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1	A100	นาร้าง	81	0.27
2	A101	นาข้าว	14,748	48.37
3	A2	พืชไร่ (ข้าวโพด, อ้อย, มันสำปะหลัง, สับปะรด, มะเขือเทศ, เผือก, ไร่ร้าง, พืชไร่ผสม)	7	0.02
4	A3	ไม้ยืนต้น (สัก, สัก/สะเดา, สนประดิพัทธ์, ไม้ปลูกเพื่อการค้า, ไม้ยืนต้น ไร่ร้าง/เสื่อมโทรม, ไม้ยืนต้นผสม)	40	0.13
5	A303	ปาล์มน้ำมัน	39	0.13
6	A4	ไม้ผล (ฝรั่ง, มะละกอ, ขนุน, ชมพู่, มะนาว, ละมุด, ไม้ผลไร่ร้าง/เสื่อมโทรม, ไม้ผลผสม)	833	2.73
7	A405	มะพร้าว	621	2.04
8	A407	มะม่วง	97	0.32
9	A411	กล้วย	2,145	7.03
10	A5	พืชสวน	288	0.94
11	A7	ทุ่งหญ้าและโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	29	0.10
12	A8	พืชน้ำ	21	0.07
13	A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	7,026	23.04
14	F	พื้นที่ป่า	81	0.27
15	F300	ป่าชายเลนรอสภาพฟื้นฟู	439	1.44
16	M	พื้นที่เบ็ดเตล็ดอื่นๆ	89	0.29
17	M101	ทุ่งหญ้าธรรมชาติ	245	0.80
18	M102	ทุ่งหญ้าสลับไม้พุ่ม/ไม้ละเมาะ	518	1.70
19	M201	พื้นที่ลุ่ม	237	0.78
20	M405	พื้นที่ถม	91	0.30
21	U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	1,967	6.45
22	W	พื้นที่แหล่งน้ำ	849	2.78
รวม			30,491	100.00

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน, 2564



ตารางที่ 11-5 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)

ลำดับ	LU_CODE	ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1	A100	นาร้าง	821	2.61
2	A101	นาข้าว	15,122	48.07
3	A2	พืชไร่(ข้าวโพด, อ้อย, มันสำปะหลัง, สับปะรด, มะเขือเทศ, ไร่ร้าง, พืชไร่ผสม)	616	1.96
4	A3	ไม้ยืนต้น(สัก, สัก/สะเดา, สนประดิพัทธ์, ไม้ปลูกเพื่อการค้า, ไม้ยืนต้นร้าง/ เสื่อมโทรม, ไม้ยืนต้นผสม)	434	1.38
5	A302	ยางพารา	180	0.57
6	A303	ปาล์มน้ำมัน	451	1.43
7	A304	ยูคาลิปตัส	1,518	4.83
8	A4	ไม้ผล(ทุเรียน/กล้วย, ฝรั่ง, มะละกอ, ขนุน, ชมพู่, มะนาว, ละครุด, ไม้ผลร้าง/ เสื่อมโทรม, ไม้ผลผสม)	354	1.13
9	A405	มะพร้าว	280	0.89
10	A407	มะม่วง	30	0.10
11	A411	กล้วย	969	3.08
12	A5	พืชสวน	211	0.67
13	A7	ทุ่งหญ้าและโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	277	0.88
14	A8	พืชน้ำ	45	0.14
15	A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	474	1.51
16	F	พื้นที่ป่า	843	2.68
17	M	พื้นที่เบ็ดเตล็ดอื่นๆ	228	0.72
18	M101	ทุ่งหญ้าธรรมชาติ	1,051	3.34
19	M102	ทุ่งหญ้าสลับไม้พุ่ม/ไม้ละเมาะ	3,255	10.35
20	M201	พื้นที่ลุ่ม	84	0.27
21	M300	เหมืองเก่า บ่อขุดเก่า	493	1.57
22	M405	พื้นที่ถม	205	0.65
23	U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	2,128	6.77
24	W	พื้นที่แหล่งน้ำ	1,387	4.41
รวม			31,456	100.00

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน, 2564



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด
และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ

ตารางที่ 11-6 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)	ตำแหน่ง
1	หมู่ที่ 2 บ้านหนองเสือ	ชุมชน	71+750	314	ขวาทาง
2	หมู่ที่ 2 บ้านห้วยโรง	ชุมชน	72+951	490	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 4 บ้านห้วยโรงล่าง	ชุมชน	73+153	462	ขวาทาง
4	หมู่ที่ 4 บ้านแพรกหนามแดง	ชุมชน	74+124	469	ซ้ายทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านต้นลำแพน	ชุมชน	76+968	376	ซ้ายทาง
6	หมู่ที่ 6 บ้านล่าง	ชุมชน	77+000	148	ขวาทาง
7	หมู่ที่ 6 บ้านน้อย	ชุมชน	83+423	150	ขวาทาง
8	หมู่ที่ 5 บ้านท่าเรือ	ชุมชน	85+466	347	ขวาทาง
9	หมู่ที่ 1 บ้านเขาสอมระบัง	ชุมชน	87+342	126	ซ้ายทาง
10	หมู่ที่ 2 บ้านหนองปลาไหล	ชุมชน	90+552	302	ขวาทาง
11	หมู่ที่ 3 บ้านใหม่	ชุมชน	91+728	297	ซ้ายทาง
12	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกะปิ	ชุมชน	94+180	461	ขวาทาง
13	วัดเสาวคนธ์	ศาสนสถาน	94+237	196	ขวาทาง
14	หมู่ที่ 9 บ้านหัวดอน	ชุมชน	95+457	217	ขวาทาง
15	หมู่ที่ 8 บ้านหัวดอน	ชุมชน	95+656	261	ขวาทาง
16	หมู่ที่ 14 บ้านตรอกหัวสะพาน	ชุมชน	95+674	445	ซ้ายทาง
17	หมู่ที่ 10 บ้านหัวสะพาน	ชุมชน	95+961	211	ซ้ายทาง
18	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลหัวสะพาน	ศาสนสถาน	96+536	296	ซ้ายทาง
19	หมู่ที่ 5 บ้านดอนขุนเขวน	ชุมชน	97+470	259	ซ้ายทาง
20	หมู่ที่ 7 บ้านดอนเจ้าฟ้า	ชุมชน	98+433	279	ซ้ายทาง
21	หมู่ที่ 6 บ้านหนองตาหลับ	ชุมชน	98+934	111	ขวาทาง
22	หมู่ที่ 2 บ้านสมอหลัก	ชุมชน	รอการตรวจสอบ		ขวาทาง
23	หมู่ที่ 2 บ้านไร่สัตว์	ชุมชน	100+719	347	ขวาทาง
24	วัดโพธิ์เรียง	ศาสนสถาน	101+518	240	ขวาทาง
25	หมู่ที่ 2 บ้านนาดอก	ชุมชน	102+029	319	ซ้ายทาง
26	หมู่ที่ 7 บ้านไร่ตะแกง	ชุมชน	103+638	175	ขวาทาง
27	หมู่ที่ 2 บ้านไร่แค	ชุมชน	104+035	185	ซ้ายทาง
28	หมู่ที่ 1 บ้านไร่มะนาว	ชุมชน	104+338	375	ซ้ายทาง
29	หมู่ที่ 2 บ้านไร่ใหญ่	ชุมชน	105+816	249	ซ้ายทาง
30	หมู่ที่ 3 บ้านไร่สะท้อน	ชุมชน	106+782	169	ซ้ายทาง
31	หมู่ที่ 6 บ้านหนองแก	ชุมชน	107+762	355	ซ้ายทาง
32	หมู่ที่ 8 บ้านไร่หัวโลด	ชุมชน	108+496	287	ซ้ายทาง
33	หมู่ที่ 5 บ้านไร่กร่าง	ชุมชน	109+512	265	ซ้ายทาง
34	หมู่ที่ 3 บ้านห้วยลึก	ชุมชน	รอการตรวจสอบ		ซ้ายทาง
35	หมู่ที่ 8 บ้านหนองน้ำถ่าย	ชุมชน	111+009	430	ซ้ายทาง
36	หมู่ที่ 7 บ้านแม่เปือ	ชุมชน	112+234	114	ขวาทาง
37	โรงเรียนวัดเขาปากช่อง	สถานศึกษา	112+378	114	ขวาทาง
38	วัดเขาปากช่อง	ศาสนสถาน	112+381	378	ขวาทาง
39	หมู่ที่ 6 บ้านท่าแลง	ชุมชน	112+917	286	ซ้ายทาง
40	หมู่ที่ 3 บ้านท่าคอย	ชุมชน	113+391	408	ซ้ายทาง
41	หมู่ที่ 4 บ้านน้ำลัด	ชุมชน	114+558	265	ขวาทาง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ

ตารางที่ 11-6 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)	ตำแหน่ง
42	หมู่ที่ 2 บ้านวังขุนด่าน	ชุมชน	116+351	177	ขวาทาง
43	หมู่ที่ 1 บ้านต้นโพธิ์	ชุมชน	119+003	440	ขวาทาง
44	หมู่ที่ 4 บ้านหนองปลวก	ชุมชน	119+149	266	ซ้ายทาง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

ตารางที่ 11-7 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)	ตำแหน่ง
1	หมู่ที่ 2 บ้านหนองเสือ	ชุมชน	71+750	314	ขวาทาง
2	หมู่ที่ 2 บ้านห้วยโรง	ชุมชน	72+951	490	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 4 บ้านห้วยโรงล่าง	ชุมชน	73+153	462	ขวาทาง
4	หมู่ที่ 2 บ้านถนนทราย	ชุมชน	75+193	233	ขวาทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านกาจับ	ชุมชน	76+526	32	ซ้ายทาง
6	หมู่ที่ 6 บ้านล่าง	ชุมชน	77+622	253	ขวาทาง
7	วัดโพธิ์งาม	ศาสนสถาน	78+537	492	ขวาทาง
8	หมู่ที่ 1 บ้านกล้วย	ชุมชน	79+511	420	ซ้ายทาง
9	วัดบ้านกล้วย	ศาสนสถาน	79+964	191	ซ้ายทาง
10	หมู่ที่ 1 บ้านเนิน	ชุมชน	80+300	143	ซ้ายทาง
11	หมู่ที่ 2 บ้านหนองไม้	ชุมชน	82+215	157	ซ้ายทาง
12	คริสตจักรเอ็มซีเอเพชรบุรี	ศาสนสถาน	82+250	76	ซ้ายทาง
13	วัดป่าเขากลิ้ง	ศาสนสถาน	82+908	210	ขวาทาง
14	วัดเขานาควิวัฒน์	ศาสนสถาน	83+488	306	ขวาทาง
15	วัดสวนโมกข์ สวนศิวโมกข์	ศาสนสถาน	83+611	493	ขวาทาง
16	หมู่ที่ 1 บ้านสระพัง	ชุมชน	84+181	155	ซ้ายทาง
17	หมู่ที่ 1 บ้านห้วยกระแต	ชุมชน	85+200	155	ซ้ายทาง
18	หมู่ที่ 2 บ้านเขาอ้อย (บน)	ชุมชน	86+800	210	ซ้ายทาง
19	หมู่ที่ 1 บ้านดอนทราย	ชุมชน	88+579	388	ซ้ายทาง
20	หมู่ที่ 4 บ้านทับคางบน	ชุมชน	90+461	177	ขวาทาง
21	หมู่ที่ 1 บ้านหนองจิก	ชุมชน	91+941	268	ซ้ายทาง
22	หมู่ที่ 4 บ้านหนองปรัง	ชุมชน	93+793	198	ซ้ายทาง
23	หมู่ที่ 5 บ้านบ่อรวก	ชุมชน	95+708	362	ซ้ายทาง
24	หมู่ที่ 4 บ้านน้ำบ่อ	ชุมชน	97+128	228	ซ้ายทาง
25	หมู่ที่ 5 บ้านไร่สนาม	ชุมชน	98+173	409	ซ้ายทาง
26	หมู่ที่ 3 บ้านน้ำพุ	ชุมชน	99+736	358	ซ้ายทาง
27	หมู่ที่ 2 บ้านกวย	ชุมชน	100+572	71	ขวาทาง
28	หมู่ที่ 6 บ้านนากระแสน	ชุมชน	100+860	263	ซ้ายทาง
29	หมู่ที่ 6 บ้านดงห้วยหลวง	ชุมชน	103+810	156	ซ้ายทาง
30	หมู่ที่ 5 บ้านหนองกะปุ	ชุมชน	105+421	277	ซ้ายทาง
31	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านโป่งสลอด	สถานศึกษา	105+438	170	ขวาทาง
32	หมู่ที่ 2 บ้านเพียงค่อม	ชุมชน	107+133	320	ขวาทาง
33	หมู่ที่ 3 บ้านหนองโสน	ชุมชน	109+681	171	ซ้ายทาง



ตารางที่ 11-7 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร :

แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-MAP (MR1)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)	ตำแหน่ง
34	สุสานก๊กฮง	ศาสนสถาน	110+786	294	ขวาทาง
35	หมู่ที่ 3 บ้านห้วยลึก	ชุมชน	111+285	122	ซ้ายทาง
36	หมู่ที่ 5 บ้านห้วยตะแกะ	ชุมชน	116+111	327	ซ้ายทาง
37	หมู่ที่ 3 บ้านวังไคร้	ชุมชน	119+790	307	ซ้ายทาง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

12. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) เนื่องด้วยการพัฒนาโครงการ ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่และระบบนิเวศโดยรอบ การสำรวจและออกแบบโครงการจึงต้องดำเนินงาน ให้ครอบคลุมทั้งในด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม รวมถึงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อสงสัย ข้อวิตกกังวลใจ และเพื่อให้คณะผู้ศึกษาได้ชี้แจงข้อมูลความก้าวหน้า ของการศึกษาโครงการ อันเป็นการสร้างความเข้าใจและยอมรับในแนวทางการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสามารถนำไปเป็น ข้อมูลประกอบการพิจารณา สำรวจและออกแบบถนนของโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม ผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งส่งเสริมกระบวนการศึกษาของโครงการให้มีประสิทธิภาพ ด้วยการเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด

12.1 พื้นที่ศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและ ออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง หมายเลข 8 สาย นครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาไว้ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ซึ่งครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 27 ตำบล 63 หมู่บ้าน

จากพื้นที่ ศึกษาโครงการดังกล่าว ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ได้พิจารณากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับโครงการให้ครอบคลุม ทุกภาคส่วน ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) พ.ศ. 2566 ดังนี้



กลุ่มที่ 1 : ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบ ประชาชน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (ถ้ามี)

กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ

กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน

กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป

12.2 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยแบ่งออกเป็นการสัมมนา 3 ครั้ง การประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงรูปที่ 12-1 รายละเอียด ดังนี้

12.2.1 แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดำเนินการในวันที่ 9 มิถุนายน 2569

12.2.2 แผนการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางเลือกข้อดี - ข้อเสีย ในแต่ละรูปแบบแนวเส้นทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2569

12.2.3 แผนการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาประกอบด้วย แนวเส้นทางเลือกการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ปัจจัยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญที่จะนำไปศึกษาต่อใน EIA และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569



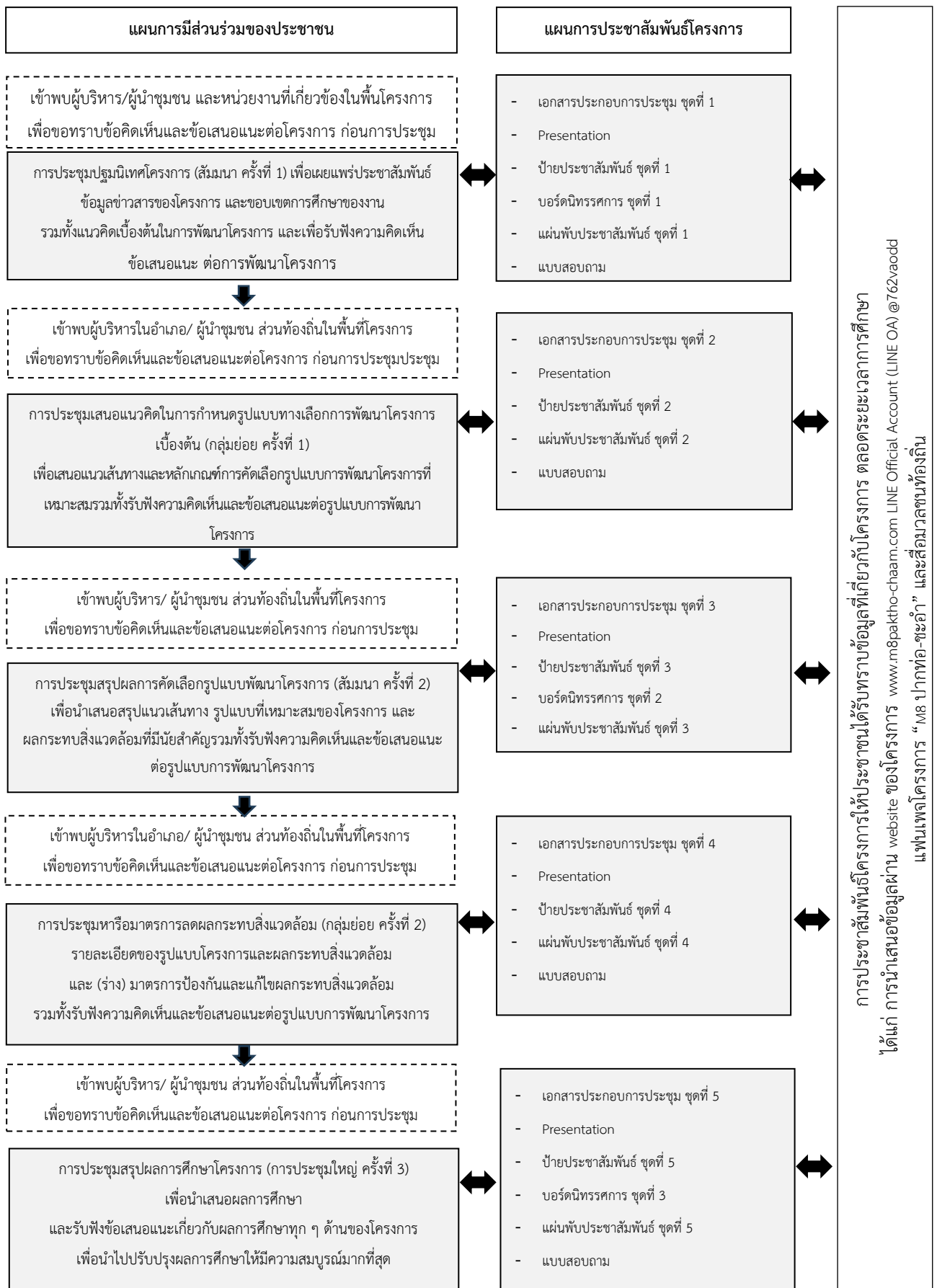
12.2.4 แผนการประชุมหารือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยจะดำเนินการระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2570

12.2.5 แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เป็นการนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2570

12.2.6 แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้การดำเนินงานประชาสัมพันธ์เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างกว้างขวาง รวดเร็ว และทั่วถึง ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้สื่อที่มีความหลากหลายเพื่อเป็นสื่อกลางสำคัญในการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารไปสู่สาธารณะ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายทราบอย่างต่อเนื่องตลอดทุกขั้นตอนของการศึกษา ประกอบไปด้วย เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ป้ายประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการวีดิทัศน์นำเสนอโครงการ พร้อมทั้งสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น เว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ เป็นต้น



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



รูปที่ 12-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



12.3 การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

ที่ ปรึกษากำหนดแผนการประสานงานและชี้แจงข้อมูลแก่ผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดภาพรวมโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา ความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทาง และเกณฑ์การออกแบบเบื้องต้น ตลอดจนขั้นตอนการดำเนินงานทั้งหมด พร้อมทั้งเปิดรับฟังข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาบูรณาการร่วมกับการศึกษาโครงการ ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพข้อเท็จจริงในพื้นที่ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 20 - 21 เมษายน 2569 รายละเอียดดังนี้ และภาพกิจกรรมการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ แสดงดังรูปที่ 12-2

วันจันทร์ที่ 20 เมษายน 2569

09.30 น. – 11.00 น.

เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดสมุทรสงคราม

ณ ห้องประชุมบางคนที ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดสมุทรสงคราม

- 1) รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสงคราม (แทนผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสงคราม)
- 2) ผู้แทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรสงคราม
- 3) ผู้แทนเจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดสมุทรสงคราม
- 4) ผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรสงคราม
- 5) ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม
- 6) ผู้แทนเกษตรจังหวัดสมุทรสงคราม
- 7) ผู้แทนประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสงคราม
- 8) ผู้แทนนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม
- 9) ผู้แทนนายอำเภออัมพวา
- 10) ผู้แทนผู้อำนวยการโครงการชลประทานสมุทรสงคราม

13.00 น. – 13.30 น.

เข้าพบผู้อำนวยการแขวงทางหลวงราชบุรี ณ แขวงทางหลวงราชบุรี

14.00 น. – 15.30 น.

เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดราชบุรี

ณ ห้องประชุมบางสองร้อย ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดราชบุรี

- 1) รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี (แทนผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี)
- 2) ผู้แทนหัวหน้าสำนักงานจังหวัดราชบุรี
- 3) ผู้แทนปลัดจังหวัดราชบุรี
- 4) ผู้แทนขนส่งจังหวัดราชบุรี
- 5) ผู้แทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดราชบุรี
- 6) ผู้แทนเจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดราชบุรี
- 7) ผู้แทนประชาสัมพันธ์จังหวัดราชบุรี
- 8) ผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงราชบุรี
- 9) ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรี
- 10) ผู้แทนเกษตรจังหวัดราชบุรี
- 11) ผู้แทนประธานหอการค้าจังหวัดราชบุรี
- 12) ผู้แทนนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดราชบุรี
- 13) ผู้แทนประธานสมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านจังหวัดราชบุรี
- 14) ผู้แทนนายอำเภอปากท่อ
- 15) ผู้แทนผู้อำนวยการโครงการชลประทานราชบุรี



วันอังคารที่ 21 เมษายน 2569

09.00 น. – 09.30 น.

เข้าพบผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี ณ แขวงทางหลวงเพชรบุรี

10.00 น. – 11.30 น.

เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดเพชรบุรี

ณ ห้องต้นตาล ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า)

- 1) ปลัดจังหวัดเพชรบุรี (แทนผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี)
- 2) ผู้แทนหัวหน้าสำนักงานจังหวัดเพชรบุรี
- 3) ผู้แทนขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
- 4) ผู้แทนโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเพชรบุรี
- 5) ผู้แทนเจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี
- 6) ผู้แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
- 7) ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเพชรบุรี
- 8) ผู้แทนเกษตรจังหวัดเพชรบุรี
- 9) ประธานหอการค้าจังหวัดเพชรบุรี
- 10) ผู้แทนนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี
- 11) ผู้แทนประธานสมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านจังหวัดเพชรบุรี
- 12) ผู้แทนนายอำเภอเขาย้อย
- 13) ผู้แทนนายอำเภอเมืองเพชรบุรี
- 14) ผู้แทนนายอำเภอบ้านลาด
- 15) นายอำเภอชะอำ
- 16) ผู้แทนวัฒนธรรมจังหวัดเพชรบุรี
- 17) ผู้แทนผู้อำนวยการโครงการชลประทานเพชรบุรี



เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดสมุทรสงคราม

วันจันทร์ที่ 20 เมษายน 2569 09.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมบางคนที่ ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดสมุทรสงคราม



เข้าพบผู้อำนวยการแขวงทางหลวงราชบุรี

วันจันทร์ที่ 20 เมษายน 2569 เวลา 13.00-13.30 น. ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงราชบุรี



เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดราชบุรี

วันจันทร์ที่ 20 เมษายน 2569 เวลา 14.00-15.30 น. ณ ห้องประชุมบางสองร้อย ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดราชบุรี



เข้าพบผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี

วันอังคารที่ 21 เมษายน 2569 เวลา 09.00-09.30 น. ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงเพชรบุรี



เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัดเพชรบุรี

วันอังคารที่ 21 เมษายน 2569 เวลา 10.00-11.30 น. ณ ห้องต้นตาล ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า)

รูปที่ 12-2 ภาพกิจกรรมการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่



จากการดำเนินงานเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปประเด็นข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวล จากการดำเนินงานโครงการได้ ดังนี้

1. ด้านวิศวกรรมทางหลวงและจราจร

- ห่วงกังวลเรื่องการจราจรบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ เนื่องจากใกล้แยกวงเวียนนา ซึ่งจะส่งผลให้เป็นพื้นที่ คอขวดและมีการจราจรที่หนาแน่น ขอให้ขยายเส้นทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของถนนระหว่างทางเข้าโครงการในบริเวณนี้
- ขอให้เพิ่มจุดขึ้น-ลง บริเวณอำเภอเมืองเพชรบุรีเพิ่มเติม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบุรี
- การออกแบบถนนของโครงการ การออกแบบจุดกลับรถ รวมถึงการออกแบบระบบระบายน้ำ ควรคำนึง ถึงวิถีชีวิตดั้งเดิมของประชาชน ขอให้ออกแบบให้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตเดิมของประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- ขอให้หลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ผ่านตัวเมืองเพชรบุรี และปรับแนวเส้นทางให้ออกไปบริเวณนอกเมือง เพื่อเป็นการเปิดเส้นทางใหม่ ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และส่งเสริมด้านเศรษฐกิจในพื้นที่นอกเมือง

2. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

- กังวลเรื่องผลกระทบที่จะเกิดกับประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะก่อสร้าง ทั้งด้านการจราจร ความปลอดภัย เสียง และฝุ่นละออง
- ห่วงกังวลเรื่องค่าเวนคืนที่ดินของเกษตรกร ขอให้มีความเป็นธรรม
- ขอให้กำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุม และคำนึงถึงระบบนิเวศของสัตว์ระหว่างสองฝั่งถนน ในบริเวณพื้นที่โครงการ
- ขอให้ทบทวนการศึกษาแหล่งโบราณคดี และแหล่งโบราณวัตถุที่ค้นพบตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งบางแห่งยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร

3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

- ขอให้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ให้ทั่วถึง รวมถึงสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ
- ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านลาดไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และเคยยื่นหนังสือคัดค้านเข้ามาแล้ว หากยังมีการออกแบบแนวเส้นทางโครงการผ่านเส้นทางอำเภอบ้านลาด ขอให้โครงการชี้แจง สร้างความเข้าใจ และสร้างการยอมรับร่วมกันกับประชาชนในพื้นที่

4. ด้านอื่น ๆ

- หากโครงการแล้วเสร็จจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ของกลุ่มจังหวัดสามสมุทรได้ โดยเฉพาะ จังหวัดสมุทรสงคราม ขอให้เร่งดำเนินโครงการโดยเร็ว



13. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

13.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

ศึกษาทบทวน รวบรวมแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิจราจรและขนส่ง สำรวจข้อมูลด้านการจราจรปัจจุบัน คาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการจราจร สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศของโครงการ และออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) กำหนดจุดตัดและกำหนดแนวเส้นทางเลือกการพัฒนาถนนโครงการ เพื่อพิจารณาข้อดีและข้อเสียของแต่ละแนวเส้นทางเลือก กำหนดเกณฑ์คัดเลือกแนวทางที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการนำข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา

13.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของทางเลือกเพื่อการพัฒนาโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในขั้นตอนการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด

13.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) ภายหลังจากประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาจะรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะพร้อมทั้งจัดทำสรุปผลการประชุมและเผยแพร่ผลการประชุมให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบภายใน 15 วัน โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ www.m8paktho-chaam.com Line: @762va0dd (M8-ปากท่อ-ชะอำ) และเฟซบุ๊กแฟนเพจ M8 ปากท่อ-ชะอำ พร้อมทั้งดำเนินการติดประกาศประชาสัมพันธ์ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ

2) จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางเลือก ข้อดี - ข้อเสีย ในแต่ละรูปแบบแนวเส้นทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ประมาณเดือนเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2569



14. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-78 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
คุณณตยา สุวรรณภรณ์ วิศวกรงานทางและโยธา โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแตนต์ จำกัด

10/28 หมู่บ้านชวนชื่นโมดัสวิภาวดี ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
คุณปฏิพัทธ์ วิโรจน์ชีวิน วิศวกรโครงสร้าง และประสานงานด้านวิศวกรรม
โทรศัพท์ : 0 2532 3623



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

118/49 ซอยรามอินทรา 23 แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
คุณอิสริยา รัชมิทัต วิศวกรจราจรและขนส่ง โทรศัพท์ : 02 351 0224



บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

16,18 ซอยนวนมิตร 98 แขวงคันทนายาว
เขตคันทนายาว กรุงเทพฯ 10230
คุณวีรยุทธ พรรณเกียรติ นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
คุณภัณธิรา หอมกลิ่น นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ : 0 2510 8278



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้านเดอะรีเจนท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
คุณสุนิษา จอมเผือก นักมวลชนสัมพันธ์ โทรศัพท์ : 0 2180 0744

ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม



@762vaodd



motorway8.chaam@gmail.com



M8 ปากท่อ-ชะอำ



www.m8paktho-chaam.com



กรมการท่องเที่ยว