

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด
และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม – ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ – ชะอำ



มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการ

โครงข่ายทางหลวงที่สะดวก

เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย

ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่
สิงหาคม 2569

2

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ เป็นหนึ่งในโครงข่ายยุทธศาสตร์สำคัญที่จะมีบทบาทในการยกระดับและปฏิรูปการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม โครงการนี้นับเป็นก้าวสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีความทันสมัย รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยไม่ใช่เพียงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เท่านั้น แต่เป็นการพัฒนา โครงข่ายเส้นเลือดหลักที่จะเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพฯ และภาคกลาง เข้าสู่ภาคใต้ได้อย่างไร้รอยต่อ รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

กรมทางหลวง จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิลดีไซน์ แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ฟรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบันและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

วัตถุประสงค์ของโครงการ



- เพื่อสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม - ปราณบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ



- เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลการศึกษาโครงการ ให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



- ด้านผู้ใช้งาน สามารถเดินทางจาก กรุงเทพฯ และภาคกลาง มุ่งสู่ภาคใต้ ได้ด้วยความเร็วที่สม่ำเสมอ ประหยัดเวลา และลดอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน เชื้อเพลิง และอุบัติเหตุบนท้องถนน



- ด้านเศรษฐกิจชาติ เกิดการจ้างงาน และการลงทุนในภาคก่อสร้างระหว่าง ดำเนินโครงการและกระตุ้นการขยายตัวของเมืองย่านพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมตลอดแนวเส้นทาง หลังเปิดให้บริการ



- ด้านภาพรวมระบบคมนาคม เป็นการเติมเต็มโครงข่ายกระจายปริมาณจราจร ลดภาระสะสมบนถนนเพชรเกษมและ ถนนพระราม 2 ทำให้โครงข่ายถนน มีความยืดหยุ่นและมีเสถียรภาพสูงขึ้นตามมาตรฐานสากล

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ปรานบุรี ช่วง ปากท่อ - ชะอำ ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาไว้ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ **ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 22 ตำบล 57 หมู่บ้าน เขตการปกครอง 18 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น** โดยการทบทวนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง สายเขียวราย - นราธิวาส (MR1) เนื่องจากมีข้อจำกัดของแนวเส้นทางตามผลการศึกษาเดิม ร่วมกับข้อเสนอแนะจากพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวและลดผลกระทบต่อประชาชนให้ได้มากที่สุด จึงได้แบ่งแนวเส้นทางเลือกออกเป็น 3 แนวทาง มีรายละเอียดดังนี้



แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวทางเลือกที่ 1

มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐม - ปากท่อ ที่ กม. 71+750 บริเวณทางแยกต่างระดับปากท่อ บนทางหลวงหมายเลข 35 แนวเส้นทางมุ่งลงทิศใต้ ข้ามคลองวังมะนาว ผ่านทางรถไฟสายใต้ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทางหลวงชนบท กจ.4004 และทางหลวงชนบท พบ.1015 แล้วเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3349 ผ่านคลองชลประทาน ทางหลวงชนบท พบ.4008 และไปสิ้นสุดโครงการ ที่ กม. 119+905 บริเวณทางหลวงหมายเลข 3499 รวมระยะทางประมาณ 48.15 กิโลเมตร

แนวทางเลือกที่ 2

มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐม - ปากท่อ ที่ กม. 71+750 บริเวณทางแยกต่างระดับปากท่อ บนทางหลวงหมายเลข 35 โดยใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 1 จนถึง กม. 105+200 บริเวณก่อนจุดตัดถนนท้องถนนบ้านโป่งสลอด - ม.ราชภัฏเพชรบุรี จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตัดผ่านทางหลวงชนบท พบ.4008 ทางหลวงหมายเลข 3204 ข้ามแม่น้ำเพชรบุรีและทางหลวงหมายเลข 3187 ตัดผ่านถนนเลียบบคลองชลประทาน และไปสิ้นสุดโครงการที่ กม. 122+010 รวมระยะทางประมาณ 50.26 กิโลเมตร

แนวทางเลือกที่ 3

มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ช่วงนครปฐม - ปากท่อ ที่ กม. 71+750 บริเวณทางแยกต่างระดับปากท่อ บนทางหลวงหมายเลข 35 โดยใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 1 จนถึง กม. 89+000 บริเวณโรงงานผลิตอิฐทนไฟและอิฐประดับ จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดผ่านทางหลวงชนบท กจ.4004 ทางหลวงหมายเลข 3349 และตัดผ่านทางหลวงชนบท กจ.4004 อีกครั้ง จากนั้นเบี่ยงลงทิศใต้ จนถึง กม. 110+000 ซึ่งแนวเส้นทางจะบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 2 และใช้แนวเส้นทางร่วมกัน ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม. 122+010 รวมระยะทางประมาณ 50.26 กิโลเมตร

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อด้อยของแนวเส้นทางเลือก

ข้อดีของแนวเส้นทางเลือก	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร			
• เป็นแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองที่ช่วยลดผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชน	✓	✓	✓
• สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนเพชรเกษม เดินทางไปยัง อ.เมืองเพชรบุรี และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญได้อย่างสะดวกรวดเร็ว	-	-	✓
• ช่วงพื้นที่ อ.ท่ายาง แนวเส้นทางอยู่ใกล้ทางหลวงหมายเลข 4 ทำให้ระยะทางเชื่อมต่อโครงข่ายสั้น เข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกรวดเร็ว	-	✓	-
• ช่วงพื้นที่ อ.เขาย้อย และ อ.ท่ายาง แนวเส้นทางอยู่ไกลทางหลวงหมายเลข 4 ทำให้ระยะทางเชื่อมต่อโครงข่ายสั้น เข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกรวดเร็ว	-	-	✓
• แนวเส้นทางอยู่ห่างจากพื้นที่ป่าและแนวภูเขา จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการขวางทางน้ำปารธรรมชาติ และพื้นที่ป่านุรักษ์	-	-	✓
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน			
• เปิดพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจใหม่ฝั่งตะวันตก รองรับการพัฒนาตัวของพื้นที่ เช่น อ.เมืองเพชรบุรี อ.เขาย้อย อ.แก่งกระจาน และ อ.บ้านลาด	✓	✓	✓
• สภาพดินมีความแข็งแรงเนื่องจากอยู่ใกล้แนวภูเขา มีความมั่นคงสูง ช่วยประหยัดงบประมาณงานฐานรากและสะพาน	✓	✓	-
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
• ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อหน่วยต่ำกว่า เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินนอกเขตเมือง	✓	✓	-

ข้อดีของแนวเส้นทางเลือก

แนวทางเลือกที่ 1

แนวทางเลือกที่ 2

แนวทางเลือกที่ 3

ด้านวิศวกรรมและจราจร

- แนวเส้นทางวางตัวขวางทางน้ำธรรมชาติขีดแนวเขา เสี่ยงต่อน้ำป่าไหลหลาก จึงต้องออกแบบระบบระบายน้ำข้ามทางหลวงหรือพิจารณาใช้สะพานยกเพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ
- แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ลุ่มต่ำ (นาข้าว) ซึ่งอาจมีความเสี่ยงในการกีดขวางทางน้ำไหลตามธรรมชาติ
- ไม่มีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงในพื้นที่โดยตรง ทำให้การเข้า-ออกทางหลวงพิเศษไม่สะดวก และต้องเดินทางเชื่อมต่อเป็นระยะทางไกล
- แนวเส้นทางช่วงที่เชื่อมต่อกับ อ.เมืองเพชรบุรี อยู่ห่างจากทางหลวงหมายเลข 4 ทำให้การเดินทางเข้าตัวเมืองยังไม่สะดวกเท่าที่ควร



-

-

-



-

-

-



-

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- แนวเส้นทางอยู่ห่างจากทางหลวงหมายเลข 4 ทำให้ต้องก่อสร้างถนนเชื่อมต่อยาวประมาณ 10 กิโลเมตร ทำให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และงบประมาณโดยรวมเพิ่มเติม
- แนวเส้นทางวางตัวอยู่ใกล้เขตเมืองทำให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างมีราคาสูง



-

-

-

-



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- แนวเส้นทางตัดผ่านเขตป่าอนุรักษ์ เช่น ป่าหนองหญ้าปล้อง และป่ายางหัก - เขาป้อม
- แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ส่งผลกระทบต่อที่ดินทำกินของประชาชนในพื้นที่



-

-

-



หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ จะดำเนินงานโดยการเปรียบเทียบและให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมสูงสุด ทั้งในด้านประสิทธิภาพการใช้งาน ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการลงทุน ตลอดจนกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุมทั้งระยะสั้นและระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ด้านวิศวกรรมและจราจร

- ความเหมาะสมทางด้านเรขาคณิต
- ปริมาณจราจรที่ใช้งานถนนโครงการ
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- การระบายน้ำและจุดตัดลำน้ำตามแนวเส้นทาง
- การเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวง



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าบำรุงรักษา
- ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์
- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ทรัพยากรดิน
- คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- นิเวศวิทยาทางบก
- การโยกย้ายและเวนคืน
- กระบวนการแบ่งแยก
- สุขภาพและทัศนียภาพ
- การคมนาคมขนส่ง (จุดตัดทางสายหลักและสายรอง)

หมายเหตุ : หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมดังกล่าวเป็นเกณฑ์ในเบื้องต้น อาจมีเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ

ทางแยกต่างระดับ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และมีศักยภาพในการดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการ ทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ **ทางแยกต่างระดับปากท่อ** **ทางแยกต่างระดับเขาย้อย** และ **ทางแยกต่างระดับท่ายาง** โดยมีผลการพิจารณาออกแบบในแต่ละจุด ดังนี้

ทางแยกต่างระดับปากท่อและท่ายาง จะไม่มีการดำเนินงานคัดเลือกรูปแบบใหม่ในการศึกษาโครงการนี้ เนื่องจากตำแหน่งจุดเชื่อมต่อยังคงอยู่ในตำแหน่งตามการศึกษาเดิม จึงกำหนดให้ใช้ออกแบบรายละเอียด ตามรูปแบบเดิมที่ได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน และรับฟังความคิดเห็นอย่างครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

ทางแยกต่างระดับเขาย้อย จำเป็นต้องปรับปรุงและกำหนดจุดเชื่อมต่อใหม่ เนื่องจากการปรับแนวเส้นทางใหม่ตาม MR-MAP (MR1) ได้มีการเบี่ยงแนวเส้นทางหลักโดยย้ายจากฝั่งทิศตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ข้ามมายังฝั่งทิศตะวันตก ส่งผลให้ต้องพิจารณาปรับปรุงและกำหนดจุดเชื่อมต่อใหม่ให้เหมาะสมกับกายภาพพื้นที่จริง การปรับย้ายตำแหน่งจุดขึ้น - ลง ที่ปรึกษาได้พิจารณาขยับตำแหน่งทางขึ้น - ลงของทางแยกต่างระดับเขาย้อยบนทางหลวงหมายเลข 4 จากเดิม กม. 147+850 (ตามผลการศึกษาปี พ.ศ. 2557) ขยับลงมาทางทิศใต้ บริเวณ กม. 149+100 (พื้นที่ ต.ต้นมะพร้าว อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างลดการเวนคืนพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และเข้าใกล้พื้นที่ตัวเมืองเพชรบุรีมากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงโครงการ และอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางในระดับภูมิภาค

ทางแยกต่างระดับเขาย้อย รูปแบบที่ 1

ออกแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ลักษณะเป็นรูปแบบตัว Y โดยมีรายละเอียดการเชื่อมต่อ ดังนี้

1. ทิศทางจาก อ.เขาย้อย เลี้ยวขวาเข้าถนนสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเชื่อมเลี้ยวกึ่งตรง โดยขีดซ้ายขึ้นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 4 เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
2. ทิศทางจาก อ.เมืองเพชรบุรี เข้าสู่ถนนโครงการออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
3. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งไป อ.เขาย้อย ออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง
4. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งหน้าไป อ.เมืองเพชรบุรี ออกแบบเป็นทางเลี้ยวขวาได้โดยตรง โดยจะลดได้ถนนลำดับที่ 1 ก่อนยกข้ามคลองชลประทานและทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อเลี้ยวขวามุ่งหน้าไปยัง จ.เพชรบุรี



ทางแยกต่างระดับเขาย้อยรูปแบบที่ 1

ทางแยกต่างระดับเขาย้อย รูปแบบที่ 2

ออกแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อ กับทางหลวงหมายเลข 4 ลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับแบบแตร โดยมีรายละเอียดการเชื่อมต่อ ดังนี้

1. ทิศทางจาก อ.เขาย้อย เลี้ยวขวาเข้าถนนสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยววน ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4 เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
2. ทิศทางจาก อ.เมืองเพชรบุรี เข้าสู่ถนนโครงการออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
3. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งไป อ.เขาย้อย ออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง
4. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งหน้าไป อ.เมืองเพชรบุรี ออกแบบเป็นทางเลี้ยวขวาแบบกึ่งตรง ยกข้ามคลองชลประทานและทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวามุ่งหน้าไปยัง จ.เพชรบุรี



ทางแยกต่างระดับเขาย้อยรูปแบบที่ 2

ทางแยกต่างระดับเขาย้อย รูปแบบที่ 3

ออกแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อ กับทางหลวงหมายเลข 4 ลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับแบบแตร โดยมีรายละเอียดการเชื่อมต่อ ดังนี้

1. ทิศทางจาก อ.เขาย้อย เลี้ยวขวาเข้าถนนสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยวกึ่งตรง ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4 เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
2. ทิศทางจาก อ.เมืองเพชรบุรี เข้าสู่ถนนโครงการออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
3. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งไป อ.เขาย้อย ออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานแบบเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง
4. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งหน้าไป อ.เมืองเพชรบุรี ออกแบบเป็นสะพานยกข้ามคลองชลประทานและทางหลวงหมายเลข 4 และเลี้ยวขวามุ่งหน้าไปยัง จ.เพชรบุรี



ทางแยกต่างระดับเขาย้อยรูปแบบที่ 3

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อด้อยของรูปแบบทางแยกต่างระดับเขาย้อย

แนวทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับแห่งที่ 2 (เขาย้อย)	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ข้อดี			
ด้านวิศวกรรมและจราจร			
• การจราจรเลี้ยวได้ทุกทิศทางไม่มีติดขัด	✓	✓	✓
• มีผลกระทบต่อกระบายน้ำน้อยที่สุด	✓	-	-
• มีลักษณะทางเรขาคณิตที่ดี	-	✓	✓
• ง่ายต่อการบำรุงรักษาและการก่อสร้าง เนื่องจากมีสะพานน้อย	-	✓	✓
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม			
• เว้นพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างน้อยที่สุด	✓	-	-
• มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดินน้อยที่สุด เนื่องจากมีปริมาณดินตัด ดินถมน้อยที่สุด	✓	-	-
• เว้นพื้นที่ปลูกสร้างน้อยที่สุด	-	✓	-
ข้อด้อย			
ด้านวิศวกรรมและจราจร			
• มีความยากต่อการบำรุงรักษาและการก่อสร้างมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่สะพานมากที่สุด	✓	-	-
• มีผลกระทบต่อกระบายน้ำมาก	-	-	✓
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม			
• เว้นพื้นที่ปลูกสร้างมาก	✓	-	✓
• เว้นพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างมาก	-	✓	✓
• มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านทรัพยากรดินมาก เนื่องจากมีปริมาณดินตัด ดินถมมาก (รูปแบบที่ 2 มากที่สุด)	-	✓	✓

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเขาย้อยที่เหมาะสม

ในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเขาย้อยที่เหมาะสมของโครงการ จะดำเนินงานโดยการเปรียบเทียบและให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

 ด้านวิศวกรรมและจราจร	 ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	 ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
• ความเหมาะสมทางด้านเรขาคณิต • ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร • ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา • ผลกระทบต่อการระบายน้ำ	• ค่าก่อสร้าง • ค่าบำรุงรักษา • ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์ • มูลค่าเวลาในการเดินทาง	• ทรัพยากรดิน • อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน • การคมนาคมขนส่ง (ผลกระทบต่อเส้นทางคมนาคมสายหลักและสายรอง) • การโยกย้ายและเวนคืน • คุณภาพชีวิตและทัศนียภาพ

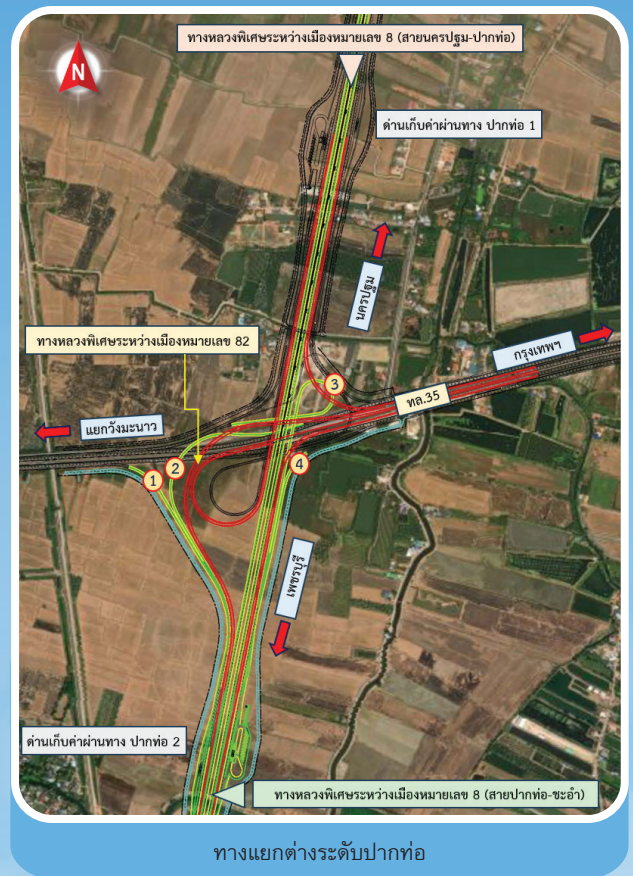
หมายเหตุ : หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมดังกล่าวเป็นเกณฑ์ในเบื้องต้น อาจมีเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

ทางแยกต่างระดับปากท่อ

เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี และ อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม รวมทั้งการจราจรจากกรุงเทพฯ ที่มาจากถนนพระราม 2 ในขอบเขตงานของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ระยะที่ 2 (สายปากท่อ - ชะอำ) เป็นการออกแบบต่อจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ระยะที่ 1 (สายนครปฐม - ปากท่อ) โดยทิศทางการออกแบบเป็นสะพานยกข้ามทางหลวงหมายเลข 35 ขนาด 4 ช่องจราจร ไป - กลับ และออกแบบทางเชื่อมอีก 4 ทิศทาง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ทิศทางจากถนนโครงการที่มาจากเพชรบุรีเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 35 ทิศมุ่งหน้าสู่วังมะนาว ออกแบบเป็นทางเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง
2. ทิศทางจากถนนโครงการที่มาจากเพชรบุรีเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 35 ทิศมุ่งหน้าไปกรุงเทพฯ ออกแบบเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง
3. ทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 35 แยกวังมะนาวเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนโครงการ ออกแบบเป็นลักษณะทางเลี้ยวแบบวนและยกข้ามทางหลวงหมายเลข 35 เข้าเชื่อมกับถนนโครงการทิศมุ่งไป จ.เพชรบุรี
4. ทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 35 ฝั่งกรุงเทพฯ มุ่งสู่ถนนโครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง

สำหรับด้านปากท่อ จะแบ่งเป็น 2 ด้านตามทิศทางการจราจร ได้แก่ ด้านปากท่อ 1 (ออกแบบแล้วเสร็จ) ส่วนด้านปากท่อ 2 จะอยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดในโครงการนี้



ทางแยกต่างระดับปากท่อ

ทางแยกต่างระดับท่ายาง

ทางแยกต่างระดับท่ายางตั้งอยู่ในพื้นที่ของ ต.ท่ายาง อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อรองรับการจราจรจาก อ.ท่ายาง และเชื่อมต่อไปยังชะอำในอนาคต โดยรูปแบบที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบแตร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ทิศทางจาก อ.ท่ายาง เลี้ยวขวาเข้าถนนสู่โครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยววน ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4 เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
2. ทิศทางจาก อ.ชะอำ เข้าสู่ถนนโครงการออกแบบเป็นทางเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง เข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง
3. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งไป อ.ท่ายาง ออกแบบเป็นทางเลี้ยวซ้ายได้โดยตรง
4. ทิศทางจากถนนโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ทิศมุ่งหน้าไป อ.ชะอำ ออกแบบเป็นทางเลี้ยวขวาแบบกึ่งตรง ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวามุ่งหน้าไปยัง อ.ชะอำ

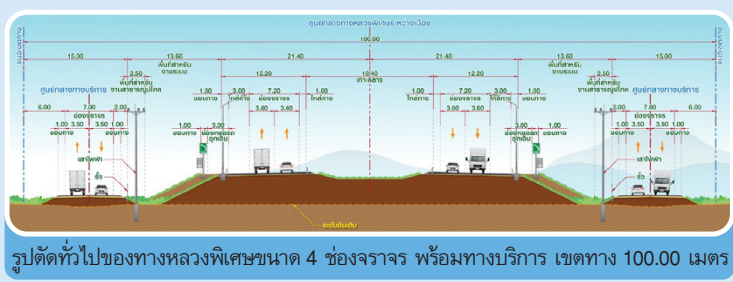
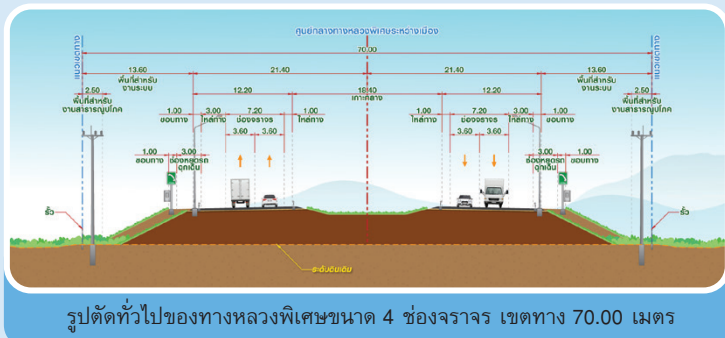


ทางแยกต่างระดับท่ายาง

รูปตัดถนนโครงการ

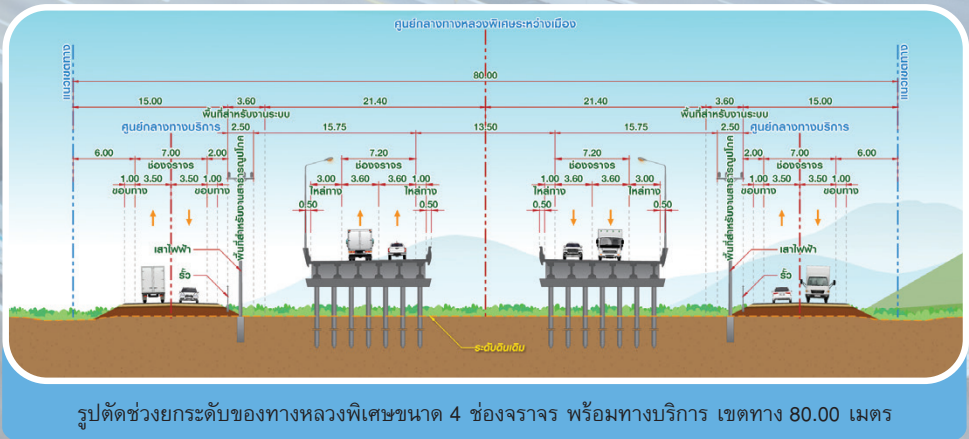
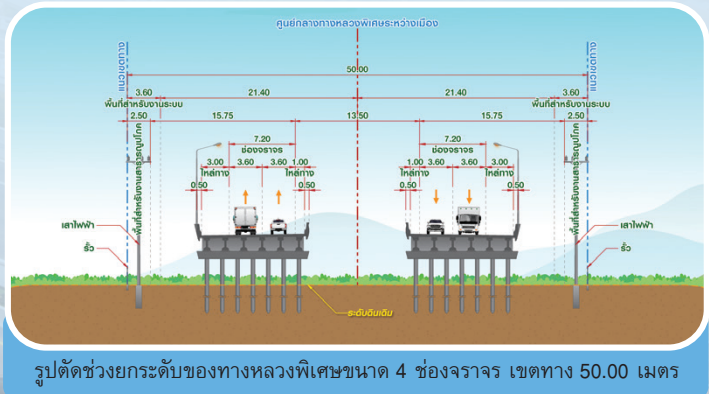
เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและพื้นที่ทำกินของประชาชน ได้มีการปรับลดเขตทางของทางหลวงพิเศษและทางบริการลง จากผลการศึกษาเดิมในปี พ.ศ. 2557 กว้าง 120.00 เมตร เหลือ 100.00 เมตร สำหรับพื้นที่ที่ต้องขุดลาดแนวลำราง และสำหรับพื้นที่ที่ต้องขุดลาดแนวลำราง/ลำคลองเพิ่มเติมเพื่อการระบายน้ำ หรือจำเป็นต้องเบี่ยงแนวคลองเดิม จะพิจารณาขยายเขตทางเพิ่มเติมเฉพาะตำแหน่งที่จำเป็น

- **ทางสายหลัก** : ออกแบบเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร โดยมีการแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่องกว้าง 18.40 เมตร ภายในเขตทาง 70.00 เมตร
- **ทางบริการ** : สำหรับช่วงพื้นที่ที่มีการก่อสร้างทางบริการ ได้ออกแบบเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างด้านละ 1.00 เมตร ภายในเขตทาง 15.00 เมตร



รูปตัดทางหลวงพิเศษรูปแบบทางยกระดับ

สำหรับแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านช่วงพื้นที่ดินอ่อนหรือพื้นที่ชุ่มน้ำ จะออกแบบเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร บนเขตทางหลวงพิเศษกว้าง 50.00 เมตร ในส่วนของทางบริการจะออกแบบเป็นขนาด 2 ช่องจราจร แบบไป - กลับ ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างด้านละ 1.00 เมตร บนเขตทางบริการกว้างด้านละ 15.00 เมตร ซึ่งในกรณีที่มีทางบริการทั้งสองฝั่ง จะมีเขตทางรวมทั้งหมด 80.00 เมตร



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากโครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางจัดทำรายงาน EIA ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 10 มกราคม 2569 ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โดยประเมินปัจจัยสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก รวม 31 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จากนั้นจะทำการคัดกรองเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญหรือมีผลกระทบระดับปานกลางถึงสูง เพื่อนำไปศึกษาในรายละเอียดต่อไป

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ



1. ภูมิสัณฐาน
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
4. น้ำผิวดิน
5. น้ำใต้ดิน
6. น้ำทะเล
7. อากาศและบรรยากาศ
8. เสียง
9. ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ



1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ
3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
4. พื้นที่ลุ่มน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์



1. น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค
2. การคมนาคมขนส่ง
3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
5. การเกษตรกรรม
6. นันทนาการ
7. การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต



1. เศรษฐกิจ - สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. การสาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. การแบ่งแยก
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
7. ความปลอดภัยในสังคม
8. สุขภาพ
9. ผู้ใช้ทาง
10. โบราณสถานแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงกำหนดให้มีกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้ร่วมกันปรึกษาหารือและแสดงข้อคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ตลอดจนเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของการศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์ เพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้องกับหลักวิศวกรรม ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด
รูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ระหว่างวันที่ 26 - 28 สิงหาคม 2569

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
ประมาณเดือนมกราคม
ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2570



การประชุมปรับทิศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)
วันที่ 9 มิถุนายน 2569



การประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)
ประมาณเดือนกันยายน
ถึงเดือนตุลาคม 2569



การประชุมสรุปผลการศึกษา
โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
ประมาณเดือนมีนาคม 2570

ประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุทัศน์ และสื่อออนไลน์ ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
ในพื้นที่ระหว่างวันที่ 20 - 21 เมษายน 2569



การประชุมปรับทิศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
วันที่ 9 มิถุนายน 2569 ณ ห้องณพรัตน์ แกรนด์ บอลรูม
ชั้น 2 โรงแรมรอยัลโดมอน อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี



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



www.m8paktho-chaam.com



ID Line Official : @762vaodd



M8 ปากท่อ-ชะอำ



บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
คุณณัฏฐา สุวรรณภรณ์ วิศวกรงานทางและโยธา
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด
10/28 หมู่บ้าน ชวนชื่นโมดิสวิถีวาทิต ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
คุณปฏิพัทธ์ วิโรจน์ชัย วิศวกรโครงสร้าง
และประสานงานด้านวิศวกรรม
โทรศัพท์ : 0 2532 3623



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
118/49 ซอยรามอินทรา 23
แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
คุณอิสริยา รัตติกิต วิศวกรจราจรและขนส่ง
โทรศัพท์ : 0 2351 0224



บริษัท พีดี ดีเวลล็อปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
16,18 ซอยมณีนีร์ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
คุณวิรัชกร วัฒนเกียรติ นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
คุณกนกธิดา หอมกลิ่น นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ : 0 2510 8278



บริษัท ศาสนาญ์ คอมมูนิตี้แอนด์ จำกัด
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
คุณสุวิภา จอมเผือก นักมวลชนสัมพันธ์
โทรศัพท์ : 0 2180 0744