



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิด

ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิลดีไซน์ แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สำรวจและออกแบบรายละเอียด พร้อมประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม - ปราณบุรี (ช่วงปากท่อ - ชะอำ)

การประชุมดังกล่าวจัดขึ้นระหว่างวันที่ 26 - 28 สิงหาคม 2569 จำนวน 6 เวที ควบคู่กับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดีข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเปิดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ สำหรับนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีประสิทธิภาพต่อไป โดยสามารถสรุปภาพบรรยากาศการประชุม ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ได้ดังนี้

เวทีที่ 1 วันพุธที่ 26 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 - 11.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท่าสาย ชั้น 3 อำเภอท่าสาย จังหวัดเพชรบุรี ได้รับเกียรติจาก นายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา ปลัดอาวุโสอำเภอท่าสาย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 140 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายเจริญฤทธิ์ จันทร์ทิมา
ปลัดอาวุโสอำเภอท่าสาย
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



เวทีที่ 2 วันพุธที่ 26 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลไร่สะท้อน ชั้น 2 อำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี
ได้รับเกียรติจาก นายปรีชา อนันต์วรนาถ นายอำเภอบ้านลาด เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 96 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายปรีชา อนันต์วรนาถ
นายอำเภอบ้านลาด
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

เวทีที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 27 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 - 11.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านทาน ชั้น 2 อำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี
ได้รับเกียรติจาก นายปรีชา อนันต์วรนาถ นายอำเภอบ้านลาด เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 87 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายปรีชา อนันต์วรนาถ
นายอำเภอบ้านลาด
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวิลไดไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



เวทีที่ 4 วันพฤหัสบดีที่ 27 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลหัวสะพาน ชั้น 2 อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี
ได้รับเกียรติจาก นายศรัณย์ เกตุทอง นายอำเภอเมืองเพชรบุรี เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 64 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายศรัณย์ เกตุทอง
นายอำเภอเมืองเพชรบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

เวทีที่ 5 วันศุกร์ที่ 28 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 - 11.30 น. ณ ศาลาประชาคมเทศบาลตำบลเขาย้อย อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี
ได้รับเกียรติจาก นายสุรพันธ์ สิทธิชัย นายอำเภอเขาย้อย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 108 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายสุรพันธ์ สิทธิชัย
นายอำเภอเขาย้อย
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวิลไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



เวทีที่ 6 วันศุกร์ที่ 28 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
ได้รับเกียรติจาก นายสมมาตร เตียนตร นายอำเภอปากท่อ เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 108 คน



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



นายสมมาตร เตียนตร
นายอำเภอปากท่อ
กล่าวเปิดการประชุม



วิทยากร
นำเสนอข้อมูลโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุม
ร่วมแสดงความคิดเห็น

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 1

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 1

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร

- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 เนื่องจากพื้นที่ป่าสงวนที่ตัดผ่านมีสภาพเสื่อมโทรม อีกทั้งตัวเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นที่สูง จึงไม่กีดขวางทางไหลของน้ำตามธรรมชาติ
- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางโครงการทางเลือกที่ 1 แม้ว่าจะมีจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่อำเภอบ้านลาดที่ไกลกว่าทางเลือกอื่นและใช้งบประมาณก่อสร้างสูงกว่า แต่ด้วยระยะทางที่เพิ่มขึ้นประมาณ 10 กิโลเมตร ส่งผลให้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นเพียง 3-5 นาทีเท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่ประชาชนจะได้รับ จึงเห็นว่าแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด
- เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากส่งผลกระทบต่อพื้นที่อำเภอย่านางน้อยน้อยที่สุดในขณะที่แนวทางเลือกที่ 2 และ 3 มีแนวเส้นทางตัดผ่านใจกลางเมือง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในหลากหลายมิติ ทั้งวิถีชีวิตความเป็นอยู่ สุขภาพ (จากมลพิษทางเสียงและฝุ่นละออง) การประกอบอาชีพเกษตรกรรมและการพาณิชย์ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ตลอดจนระบบบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรและการอุปโภคบริโภค เนื่องจากตัวเส้นทางตัดผ่านลำน้ำสายหลักในพื้นที่
- สนับสนุนแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากแนวเส้นทางหลีกเลี่ยงพื้นที่ตัวเมืองท่ามาย ย่านชุมชน และสถานที่สำคัญของจังหวัดเพชรบุรี ทำให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

- การพัฒนาโครงการ จะมุ่งเน้นการลดผลกระทบต่อประชาชนให้ได้มากที่สุด จึงนำมาสู่แนวคิดการปรับแนวเส้นทางให้เข้าใกล้บริเวณเชิงเขา ซึ่งในทางวิศวกรรมสามารถออกแบบเป็นช่องเปิดหรือสะพานเพื่อข้ามทางน้ำและพื้นที่เชิงเขา ซึ่งช่วยบรรเทาผลกระทบด้านการไหลของน้ำและพื้นที่เชิงเขาได้ อย่างไรก็ตาม หากแนวเส้นทางต้องตัดผ่านพื้นที่ทำกินของประชาชน แม้จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพาน ก็ยังคงส่งผลให้ประชาชนสูญเสียประโยชน์หรือ ไม่สามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้ดังเดิม ข้อจำกัดและข้อด้อยดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องนำมาเปรียบเทียบและพิจารณาอย่างรอบคอบในทุกทางเลือก

- สำหรับจุดสิ้นสุดโครงการตามแนวทางเลือกที่ 1 บริเวณทางหลวงหมายเลข 3499 ในพื้นที่หมู่ที่ 8 บ้านหนองแถม ปัจจุบันมีสถานะเป็นพื้นที่เขตทางหลวงเดิม ส่งผลให้การพัฒนาโครงการในบริเวณดังกล่าวมีระดับผลกระทบต่อประชาชนน้อย

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลไอแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี

ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 1 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)

- โครงการควรระบุแนวเส้นทางที่ชัดเจนและมีความเหมาะสมที่สุดก่อนนำเสนอต่อประชาชน ทั้งนี้ เนื่องจากกระบวนการประชุมกลุ่มย่อยแบ่งออกเป็น 6 เวที หากผู้เข้าร่วมการประชุมในแต่ละเวทีมีความคิดเห็นหรือเลือกแนวเส้นทางที่ไม่สอดคล้องกัน อาจส่งผลให้ข้อสรุปในภาพรวมเกิดความขัดแย้งได้ จึงขอสอบถามถึงแนวทางการเชื่อมโยงแนวเส้นทางในแต่ละช่วงพื้นที่เข้าด้วยกัน รวมถึงความต่อเนื่องในการเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางช่วงนครปฐม-ปากท่อ

- ที่ปรึกษาได้ศึกษาความเป็นไปได้ของแนวเส้นทางในช่วงปากท่อ-ชะอำ-ปราณบุรี โดยพิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้สำหรับนำไปศึกษาและออกแบบรายละเอียด จำนวน 3 แนวทาง ซึ่งแต่ละแนวทางมีข้อดี ข้อด้อย และข้อจำกัดที่แตกต่างกันตามสภาพพื้นที่ การคัดเลือกแนวเส้นทางจะพิจารณาโดยใช้ปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร พิจารณาความเหมาะสมด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทาง ความยากง่ายในการก่อสร้าง จุดตัดและประเภทของลำน้ำ ตลอดจนผลกระทบต่อโครงข่ายคมนาคมและการเชื่อมต่อกับโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง
- ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน พิจารณาค่าก่อสร้าง ค่าเวนคืน ค่าบำรุงรักษา และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ
- ด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อพื้นที่ พิจารณาผลกระทบต่อทรัพยากรดิน เสี่ยงและความสั่นสะเทือน การโยกย้ายหรือเวนคืนที่ดิน ตลอดจนผลกระทบจากการแบ่งแยกชุมชน และพื้นที่โดยแนวเส้นทางและจุดตัดต่าง ๆ

ปัจจุบัน ที่ปรึกษายู่ระหว่างการเปรียบเทียบแนวทางเลือกทั้ง 3 รูปแบบ โดยนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่มาประกอบการพิจารณา ร่วมกับหลักเกณฑ์ที่กำหนด ทั้งนี้ โครงการจะวิเคราะห์ข้อมูลในรายละเอียดให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด สำหรับนำไปศึกษาและออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป

- ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการ ช่วง นครปฐม-ปากท่อ ได้ข้อยุติแล้ว และไม่ได้อยู่ระหว่างการพิจารณาทางเลือกเพิ่มเติม โดยมีแผนจะเริ่มดำเนินการเวนคืนในช่วงปลายปี 2569 และจะดำเนินการก่อสร้างต่อไป

- ตามข้อมูลที่ระบุในเอกสารประกอบการประชุมหน้า 33 บริเวณทางแยกต่างระดับท่าทางมุ่งหน้าสู่อำเภอชะอำจะผ่านพื้นที่คลังเก็บสินค้า ขอสอบถามว่าทั้ง 3 แนวทางเลือกจะผ่านคลังเก็บสินค้าทั้งหมดใช่หรือไม่

- รูปแบบที่นำเสนอเป็นเพียงรูปแบบเบื้องต้น ซึ่งเป็นรูปแบบที่จัดทำขึ้นในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเมื่อปี พ.ศ. 2557 ปัจจุบันบริบทของพื้นที่อาจมีการเปลี่ยนแปลง จึงยังไม่สามารถยืนยันได้ว่าการก่อสร้างหรือมีสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมจากข้อมูลเดิมหรือไม่ หากมีสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม จำเป็นต้องนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการวิเคราะห์และพิจารณา รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับพื้นที่ ว่าควรดำเนินการในรูปแบบใด เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะลงพื้นที่เพื่อหารือร่วมกันและตรวจสอบสภาพพื้นที่จริง เพื่อหาแนวทางในการดำเนินการที่เหมาะสม และพยายามหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบต่อพื้นที่และสิ่งปลูกสร้างให้เหลือน้อยที่สุด

- ขอสอบถามรูปแบบการก่อสร้างใช้ช่วงที่แนวเส้นทางโครงการตามแนวทางเลือกที่ 1 ทับซ้อนกับ แนว MR มีรูปแบบการก่อสร้างในช่วงดังกล่าวอย่างไร

- รถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร มีแผนการพัฒนาและโครงสร้างทางรถไฟเป็นทางคู่ชัดเจนแล้วเต็มรูปแบบตลอดแนวเส้นทาง โครงข่ายที่ยังขาดและจำเป็นต้องพัฒนาเพิ่มในพื้นที่นี้คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เพื่อเสริมศักยภาพการขนส่งทางถนนและการเดินทางระยะไกลสู่ภาคใต้ แนวเส้นทาง MR1 ในช่วงดังกล่าวจึงถูกออกแบบและพิจารณาให้แยกเป็นอิสระ โดยไม่มีการวางโครงสร้างทับซ้อนกับแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ เพื่อลดความซับซ้อนในการก่อสร้างและบริหารจัดการเขตทาง

- เหตุใดจึงกำหนดจุดสิ้นสุดโครงการไว้ที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3499 (เข้าสู่เมืองท่าทาง) แต่ไม่ขยายโครงข่ายต่อเนื่องไปยังอำเภอชะอำหรือจังหวัดชุมพร

- กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบแนวเส้นทางต่อเนื่องช่วงปากท่อ-ชะอำ และชะอำ-ปราณบุรี โดยมีแผนระยะยาวในการขยายโครงข่ายไปยังพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะดำเนินการเป็นระยะตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การดำเนินการศึกษาโครงการ พิจารณากำหนดจุดสิ้นสุดของทางเลือกที่ 1 บริเวณทางหลวงหมายเลข 3499 ซึ่งจะเป็นแนวเส้นทางของโครงการช่วง ปากท่อ-ชะอำ ส่วนแนวเส้นทางช่วง ชะอำ - ปราณบุรี อยู่ระหว่างการศึกษาและออกแบบรายละเอียด ในปี 2569

- โครงการได้พิจารณาการเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่เมืองเพชรบุรีควบคู่กันเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่ โดยวางแผนคิดก่อสร้างถนนสายแยกหรือทางเชื่อม (Spur Road) พร้อมกำหนดตำแหน่งด้านในพื้นที่ท่าทางให้อยู่ใกล้กับแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) มากที่สุด

- สำหรับ Motorway ถือเป็นเส้นทางที่มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์เพื่อความปลอดภัยและความเร็วสูง แตกต่างจากทางหลวงทั่วไป โดยการเข้า-ออกจะกระทำเฉพาะบริเวณทางแยกต่างระดับผ่านด่านเท่านั้น ทั้งนี้ สำหรับสถานะของถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) เมื่อพ้นจากบริเวณด่าน ปัจจุบันที่ปรึกษาโครงการอยู่ระหว่างหารือร่วมกับกรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณากำหนดสถานะการเป็นทางหลวงทั่วไปต่อไป



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลอินเตอร์เนชันแนล จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี

ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 1 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

2. ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ

- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) มีระยะทางรวมก็ิโลเมตร เนื่องจากแนวเส้นทางดังกล่าวผ่านพื้นที่เกษตร ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ลุ่ม โดยประชาชนในพื้นที่ประกอบอาชีพทำนา จึงมีข้อกังวลเกี่ยวกับปัญหาน้ำท่วม เนื่องจากการก่อสร้างถนนอาจกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ และส่งผลให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่เกษตรกรรม ทางโครงการมีการออกแบบหรือกำหนดมาตรการใดเพื่อแก้ไข ป้องกัน หรือบรรเทาผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะการระบายน้ำและการไหลผ่านของน้ำในพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ การเกษตรและการประกอบอาชีพของประชาชน
- ขอให้โครงการให้ความสำคัญกับการศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำของแนวทางเลือกที่ 1 อย่างรอบด้าน โดยพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศ ที่เป็นภูเขา ปริมาณน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำ หากระบบระบายน้ำของโครงการไม่สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเหมาะสม อาจก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่อโครงสร้างทางหลวงและพื้นที่ของประชาชนโดยรอบ เนื่องจากแนวถนนอาจมีลักษณะเป็นสิ่งกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ หากมีระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอจะช่วยลดความเสี่ยงดังกล่าวได้
- ความยาวของถนนสายแยกหรือทางเชื่อมต่อ (Spur Road) มีระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร ในการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงจะนำข้อมูลด้านอุทกวิทยามาวิเคราะห์เพื่อใช้ประกอบการศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำ โดยพิจารณาสถิติทางอุทกวิทยาที่มีรอบการเกิดซ้ำ 75 ปี เพื่อใช้ในการคำนวณและออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำและลดความเสี่ยงจากปัญหาน้ำท่วม หลักการสำคัญในการออกแบบ คือ พยายามลดสิ่งกีดขวางที่อยู่ภายในทางน้ำให้มากที่สุด และจัดให้มีช่องเปิดที่เหมาะสมกับสภาพทางน้ำ โดยทั่วไปผู้ออกแบบจะกำหนดตำแหน่งช่องเปิดระบายน้ำให้สอดคล้องกับแนวทางน้ำเดิมเป็นหลัก เพื่อให้ น้ำสามารถไหลผ่านไปตามทิศทางการไหลตามธรรมชาติและลดผลกระทบต่อน้ำที่โดยรอบ ทั้งนี้ ในบางกรณีที่ผลการวิเคราะห์พบว่ามี ความจำเป็น อาจพิจารณาก่อสร้างสะพานที่มีความยาวมากขึ้นในช่วง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และระบบทางน้ำ
- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป

3. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

- แหล่งโบราณสถานที่ระบุไว้ในหนังสือตรวจสอบฯ เป็นคนละแห่งกับแหล่งโบราณสถานที่สำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) ระบุไว้ โดยแหล่งโบราณสถานดังกล่าวตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอเขาอย้อย จึงขอให้ที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขข้อมูลให้ถูกต้อง
- ที่ปรึกษาฯ ยังไม่ได้นำเสนอแนวเส้นทางทางเลือกทั้ง 3 แนวต่อสำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) โดยมีการนำเสนอเพียงแนวทางเลือกที่ 1 เท่านั้น ทั้งนี้ เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 อาจมีแนวเส้นทางที่ผ่านหรืออยู่ในพื้นที่แหล่งโบราณสถานมากกว่าแนวทางเลือกที่ 1 จึงขอให้ที่ปรึกษานำแนวเส้นทางทางเลือกทั้ง 3 แนวมาพิจารณาและนำเสนอข้อมูลต่อสำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) เพื่อประกอบการพิจารณาอย่างครบถ้วน
- กรมทางหลวงได้ส่งหนังสือตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ เฉพาะแนวทางเลือก MR1 (แนวเส้นทางสีเขียว) กับสำนักศิลปากรที่ 1 (ราชบุรี) พบว่าในพื้นที่ศึกษามีแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ (บางเค็ม) ตั้งอยู่ที่ตำบลบางเค็ม อำเภอเขาอย้อย จังหวัดเพชรบุรี และแหล่งโบราณคดีถ้ำเขาน้อย (วัดสวนโมกข์) ตั้งอยู่ที่ตำบลสระพัง อำเภอเขาอย้อย จังหวัดเพชรบุรี
- การตรวจสอบแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ของแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 กรมทางหลวงอยู่ระหว่างจัดส่งหนังสือตรวจสอบพื้นที่กับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 2

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร

- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางสู่ภาคใต้ และลดปัญหาความหนาแน่นของการจราจรในช่วงเทศกาลหรือช่วงที่มีปริมาณการเดินทางสูง
- ขอให้โครงการพิจารณาศึกษาและออกแบบจุดเชื่อมต่อ หรือทางเชื่อมต่อ (Spur Road) เข้าสู่พื้นที่อำเภอบ้านลาดเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการเข้าถึงพื้นที่
- ขอให้โครงการศึกษาและออกแบบตำแหน่งและรูปแบบจุดเชื่อมต่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ โดยกำหนดระยะทางเดินทางไป-กลับของทางบริการไม่เกิน 3 กิโลเมตร เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการตัดขาดพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากเกษตรกรส่วนใหญ่เป็นรายย่อย หากจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่ออยู่ไกล จะเพิ่มระยะทาง ต้นทุนการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร
- รับทราบข้อคิดเห็น และนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียด เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในช่วงเวลาหนาแน่นต่อไป
- โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม โดยจะประเมินปัจจัยสำคัญรอบด้าน ได้แก่ ปริมาณและความหนาแน่นของการจราจร ความจำเป็นในการเชื่อมโยงโครงข่าย ตลอดจนผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ทั้งนี้ โครงการจะทำการเปรียบเทียบระหว่างผลประโยชน์ที่จะได้รับกับผลกระทบและความสูญเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่อย่างรอบคอบ เพื่อให้ได้รูปแบบทางเชื่อมต่อที่มีความเหมาะสม และเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปศึกษารายละเอียดด้านการออกแบบทางบริการ (Service Road) และตำแหน่งจุดเชื่อมต่อ โดยจะพิจารณาระยะทางและความเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของเกษตรกรรายย่อย เพื่อลดผลกระทบจากการตัดแบ่งพื้นที่ และช่วยควบคุมต้นทุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าเกษตรอย่างเหมาะสมที่สุด



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีเอสไอแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้เน็ท จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวิທີที่ 2 (ต่อ)
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวิທີที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)

- เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 1 โดยเสนอแนะให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางให้เข้าไปในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติให้ได้มากที่สุดเท่าที่เหมาะสม เนื่องจากเป็นพื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐ เช่นเดียวกัน จึงเห็นควรให้ใช้ประโยชน์พื้นที่รัฐเพื่อประโยชน์สาธารณะและลดผลกระทบต่อที่ดินของประชาชน
- จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า พื้นที่ป่าสงวนบริเวณดังกล่าวมีสภาพเป็นป่าเสื่อมโทรม การกำหนดแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ดังกล่าวจะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและชุมชนโดยรอบ รวมทั้งสามารถใช้แนวทางหลวงเป็นแนวกันเขตแดน (Buffer Zone) เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าในอนาคต
- เห็นด้วยและเสนอแนะให้เลือกแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวทางที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และพื้นที่ตำบลไร่สะท้อนน้อยที่สุด ทั้งนี้ ขอให้โครงการศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงสร้างเชื่อมโยง เช่น จุดข้าม ทางลอด และจุดตัดทางแยก ให้มีความเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจร และลดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่
- ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบโครงการเดิม หรือแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่เศรษฐกิจและเกษตรกรรมสำคัญในเขตชลประทานของอำเภอดำรงวิทยารวมทั้งพื้นที่ดินดี เหมาะแก่การประกอบอาชีพ โดยเฉพาะเป็นแหล่งเพาะปลูกต้นตาลซึ่งเป็นเอกลักษณ์และผลิตผลสำคัญของจังหวัดเพชรบุรีที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งกังวลว่าแนวเส้นทางอาจกีดขวางการไหลของน้ำตามธรรมชาติและก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่

- รับทราบข้อเสนอดังกล่าว โดยโครงการจะนำไปพิจารณาร่วมกับการศึกษารายละเอียดด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การวิเคราะห์วิศวกรรมแนวเส้นทาง และการประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อกำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสม ลดผลกระทบต่อประชาชน และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

- แนวทางเลือกที่ 1 ตัดผ่านและแบ่งพื้นที่รับผิดชอบของตำบลไร่สะท้อนออกเป็น 2 ฝั่ง จึงขอให้โครงการพิจารณาออกแบบทางลอดและทางข้าม โดยอ้างอิงตำแหน่งตามแนวนนสายหลักเดิมในพื้นที่เป็นหลัก เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางสัญจรเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้อย่างสะดวกและต่อเนื่อง โดยเฉพาะบนแนวนนสายหลักที่ใช้เดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อำเภอกำแพงแสน

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป

- ขอให้ทำการศึกษาและออกแบบโครงการอย่างรอบด้าน โดยพิจารณาประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำแหน่งและรูปแบบจุดพักรถ ตำแหน่งทางลอดและทางข้าม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสัตว์ป่า ผลกระทบจากการกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงการไหลของทางน้ำ ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าสงวน และผลกระทบต่อเกษตรกรในพื้นที่

- โครงการจะนำประเด็นครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม ป่าไม้/สัตว์ป่า การระบายน้ำ และผลกระทบต่อเกษตรกร ไปใช้เป็นกรอบในการศึกษาและออกแบบรายละเอียด เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบอย่างรอบด้านต่อไป

- ขอทราบความสูงโดยประมาณของโครงสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดเส้นทางสายทางหลวงชนบท กจ. 4004 (ตริภูมิวิทยา) และเสนอให้พิจารณากำหนดความสูงที่เหมาะสมเนื่องจากเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีรถบรรทุกอ้อยและยานพาหนะขนาดใหญ่ใช้สัญจรจริงในพื้นที่

- สำหรับถนน ทางหลวงชนบท กจ. 4004 (ตริภูมิวิทยา) เป็นถนนโลจิสติกส์ที่เป็นโครงข่ายหลักโครงการจะออกแบบให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับข้าม โดยกำหนดระยะความสูงช่องลอด (Clearance) ไว้ที่ประมาณ 5.50 เมตร ซึ่งสูงกว่าระยะความสูงขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด (4.30 เมตร) เพื่อรองรับการสัญจรของรถบรรทุกอ้อยและยานพาหนะทุกประเภทได้อย่างเพียงพอและปลอดภัย

- โครงการมีแผนการก่อสร้างแล้วหรือไม่ และจะดำเนินการก่อสร้างเมื่อใด

- สำหรับแผนการดำเนินงานเบื้องต้น ในกรณีที่โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและไม่มีข้อขัดข้องด้านนโยบาย ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะเริ่มต้นของการดำเนินงาน โดยคาดว่าจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2570 หลังจากนั้น จะดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2571 จากนั้น หากได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการดำเนินการเวนคืนประมาณ 2 ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2572-2573 สำหรับการก่อสร้าง คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ประมาณปี พ.ศ. 2574 โดยใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 3 ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2575-2577 และหากสามารถดำเนินการได้ตามแผนและไม่มีข้อขัดข้องใด ๆ คาดว่าจะสามารถเปิดให้ประชาชนใช้บริการได้เร็วที่สุดประมาณปี พ.ศ. 2578



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลไอเอ็นดับเบิลยูคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 2 (ต่อ)
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

2. ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ

- เนื่องจากแนวทางเลือกที่ 1 อยู่นอกเขตชลประทานและประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา จึงขอให้โครงการออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสม โดยในช่วงฤดูทำนาควรมีระบบส่งน้ำ/ระบายน้ำเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อสนับสนุนการทำนา และในช่วงฤดูน้ำหลากควรออกแบบระบบระบายน้ำพร้อมมาตรการป้องกันน้ำท่วมอย่างรัดกุม เพื่อไม่ให้โครงสร้างของโครงการกีดขวางทางน้ำจนเกิดปัญหาน้ำท่วมหรือเพิ่มความรุนแรงของน้ำท่วมในพื้นที่ - ขอให้ศึกษาและออกแบบจุดตัดรวมถึงทางลอดใต้สะพานให้ใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเมื่อเกิดฝนตกหนัก เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดจนไม่สามารถสัญจรได้ จึงขอให้พิจารณารายละเอียดระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในอนาคต	- โครงการจะนำข้อมูลวิชาการด้านอุทกวิทยา วิธีการทำนา และทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่ไปศึกษาวิเคราะห์ร่วมกับการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ เช่น การกำหนดตำแหน่งและขนาดของอาคารระบายน้ำ ท่อลอด และคลองผันน้ำ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการน้ำได้ทั้งในฤดูเพาะปลูกและฤดูน้ำหลาก ช่วยป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังและลดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ - ปัญหาทางลอดในปัจจุบันส่วนใหญ่เกิดจากการก่อสร้างเพิ่มเติมในภายหลังเพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร จึงมีข้อจำกัดด้านระดับถนนเดิมและระดับน้ำ สำหรับโครงการนี้เป็นการตัดแนวเส้นทางใหม่ทั้งหมด ในขั้นตอนการออกแบบจะนำข้อมูลระดับน้ำสูงสุดและระดับถนนสายรองเดิมมาวิเคราะห์เป็นปัจจัยหลัก เพื่อกำหนดระดับโครงสร้างและวางระบบระบายน้ำบริเวณทางลอดและจุดตัดให้เหมาะสม ป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง และรองรับการเดินทางอย่างปลอดภัย
ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ขอให้พิจารณาการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณที่ตัดผ่านลำน้ำธรรมชาติ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางหรือส่งผลกระทบต่อทิศทางการไหลของน้ำ โดยเฉพาะบริเวณตำบลห้วยลึก ตำบลไร่สะท้อน และตำบลไร่หัวโลด	หากแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสม ที่ปรึกษาจะดำเนินการลงพื้นที่สำรวจในรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อกำหนดจุดที่มีความเสี่ยงต่อการกีดขวางหรือกั้นทางน้ำ และพิจารณาออกแบบเป็นสะพานบกในบริเวณที่เหมาะสม รวมถึงพิจารณารูปแบบโครงสร้างในพื้นที่ร่องน้ำเพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเหมาะสมและป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบจากการกีดขวางทางน้ำ
กรณีการก่อสร้างสะพานหรือทางยกระดับบริเวณที่ข้ามคลอง แม่น้ำ หรือทางน้ำ ขอให้พิจารณาโครงสร้างป้องกันตลิ่ง เช่น เชื่อนคอนกรีตบริเวณใต้สะพานหรือทางยกระดับทั้งสองฝั่งเพื่อป้องกันการกัดเซาะตลิ่งและลดผลกระทบต่อน้ำที่โดยรอบ	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป
หากเลือกใช้แนวทางเลือกที่ 1 ควรให้ความสำคัญและศึกษารายละเอียดพื้นที่ตำบลไร่โคกอย่างรอบด้าน เนื่องจากเป็นพื้นที่รองรับน้ำจากเขื่อนแก่งกระจานและเขื่อนเพชร จึงขอให้พิจารณาระบบบริหารจัดการน้ำและประเมินผลกระทบด้านอุทกวิทยาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการอย่างละเอียด	โครงการจะนำข้อมูลด้านอุทกวิทยาและการบริหารจัดการน้ำในพื้นที่ ตำบลไร่โคกไปใช้ประกอบการศึกษารายละเอียดและการออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อน้ำที่อย่างเหมาะสมต่อไป

3. ด้านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

กรณีแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ป่าสงวน ขอให้พิจารณาการก่อสร้างเป็นทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบต่อสัตว์ป่า โดยเฉพาะเส้นทางของสัตว์ป่าและพื้นที่หากินของสัตว์ป่า	ในช่วงแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนหรือบริเวณใกล้เคียงแนวรอยต่อป่า โครงการจะศึกษาสภาพพื้นที่และออกแบบโครงสร้างทางวิศวกรรมให้มีความเหมาะสม โดยจะพิจารณาจัดทำทางเชื่อมต่อ / ช่องทางข้ามสำหรับสัตว์ป่า เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อการสัญจรและช่วยอนุรักษ์พันธุ์กรรมสัตว์ป่าในพื้นที่อย่างยั่งยืน
- ขอสอบถามว่า แนวเส้นทางโครงการจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติหรือไม่ และหากมีผลกระทบ โครงการมีแนวทางในการบริหารจัดการและดูแลพื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าวอย่างไร - ขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขการชดเชยกรณีพื้นที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยปัจจุบันมีเงื่อนไขให้ชดเชยเป็นเงินในอัตรา 20 เท่าของงบประมาณในส่วนของพื้นที่ที่แนวโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำหรือไม่ - ทางโครงการมีแนวทางในการประสานงานและบูรณาการข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและดูแลพื้นที่ชุ่มน้ำอย่างไร	จากผลการศึกษาแนวเส้นทางเดิมเมื่อปี พ.ศ. 2557 แนวเส้นทางในช่วงต้นบริเวณพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดราชบุรีมีบางส่วนที่พาดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอด ปัจจุบันโครงการได้ปรับแนวเส้นทางโครงการใหม่ โดยขยับไปทางด้านทิศตะวันตก ส่งผลให้แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าว

4. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน

แม้แนวทางเลือกทั้ง 3 จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่และประชาชนในระดับที่แตกต่างกัน แต่ย่อมมีทั้งผู้ได้รับประโยชน์และผู้ได้รับผลกระทบ ดังนั้น ไม่ว่าจะเลือกดำเนินการตามแนวทางใด ขอให้โครงการพิจารณากำหนดมาตรการเยียวยาและจ่ายค่าชดเชยอย่างเหมาะสม ครบถ้วน และเป็นธรรมตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด	โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานด้านการสำรวจเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โดยจะดำเนินการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน จ่ายค่าชดเชย และกำหนดมาตรการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรม ถูกต้องตามระเบียบ ข้อกฎหมาย และครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสมต่อไป
---	--

5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ขอให้จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ตำบลห้วยลึก เพื่อรับทราบข้อกังวลและผลกระทบของประชาชน นำไปประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการ โดยเฉพาะระบบระบายน้ำและมาตรการป้องกันน้ำท่วมให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อไป
ขอให้โครงการลงพื้นที่เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดของโครงการแก่ประชาชนในพื้นที่อย่างทั่วถึง โดยนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วนและรอบด้าน เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมถึงเปิดโอกาสให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลและข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อไป



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีอีโอ อินเตอร์เนชั่นแนลคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 2 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

6. ด้านอื่น ๆ

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">โครงการมีการประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการก่อสร้างหรือพัฒนาเส้นทางอื่น เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและบูรณาการข้อมูลด้านการวางแผนเส้นทางหรือไม่ เช่น โครงการของกรมทางหลวงชนบท ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมโยงจังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และเพชรบุรี และโครงการเส้นทางท่องเที่ยวสายตะนาวศรีศรีพัฒน์ ช่วงราชบุรี - กาญจนบุรี เป็นต้น เนื่องจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 อยู่ใกล้กับแนวเส้นทางของโครงการดังกล่าว | <ul style="list-style-type: none">ปัจจุบัน การดำเนินงานของที่ปรึกษาและโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณาและคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว ที่ปรึกษาจะลงพื้นที่และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพื่อขอข้อมูลที่จำเป็นสำหรับประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการ เช่น ข้อมูลด้านความกว้างของถนน ความกว้างเขตทาง รวมถึงแผนงานหรือแผนการขยายถนนในอนาคต เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาและออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ต่อไป |
|---|---|

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 3

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 3

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">เห็นด้วยกับแนวเส้นทางทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่ตัดผ่านบริเวณชายเขา คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และพื้นที่ในภาพรวมน้อยกว่าแนวทางเลือกอื่น ทั้งนี้ ขอให้โครงการเน้นย้ำการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโดยยึดหลักการลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เป็นสำคัญ | <ul style="list-style-type: none">โครงการจะนำความคิดเห็นที่สนับสนุนแนวทางเลือกที่ 1 ไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด และศึกษารายละเอียดเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุดต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none">ข้อมูลการศึกษาและออกแบบโครงการมีการเชื่อมโยงและบูรณาการกับทางหลวงชนบท กจ 4004 (ตริภูมิรัชยา) แล้วหรือไม่ และได้มีการกำหนดจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการกับเส้นทางดังกล่าวไว้แล้วหรือยัง | <ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น พบว่าแนวเส้นทางโครงการมีจุดตัดกับทางหลวงชนบท กจ 4004 (ตริภูมิรัชยา) จำนวน 1 จุด ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่อำเภอเขาชัย โดยในบริเวณดังกล่าวจะออกแบบให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับข้ามทางหลวงชนบท กจ 4004 (ตริภูมิรัชยา) ในส่วนของทางบริการ อาจมีความจำเป็นต้องประสานและออกแบบให้เชื่อมต่อกัน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประสานงานและขอข้อมูลเพิ่มเติมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ประกอบการออกแบบทางบริการและพิจารณาความสอดคล้องของโครงการต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none">เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีการติดตั้งรั้วกันเพื่อควบคุมการเข้า-ออก ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชนและจำกัดการเดินทางสัญจร จึงขอให้โครงการพิจารณาออกแบบบริเวณทางร่วม ทางแยก จุดเชื่อมต่อ ทางข้าม และทางลอด โดยควรกำหนดตำแหน่งและระยะห่างอย่างรอบด้าน ไม่ให้ห่างไกลกันจนเกินไป เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งได้อย่างสะดวกและเหมาะสม | <ul style="list-style-type: none">โครงการเป็นรูปแบบทางระดับดินที่มีการติดตั้งรั้วกันตลอดแนวเส้นทางเพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ในบริเวณจุดตัดกับถนนสายเดิมที่มีความสำคัญ โครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้าม เพื่อให้การสัญจรของประชาชนและการเชื่อมต่อของพื้นที่ทั้งสองฝั่งมีความสะดวกและต่อเนื่อง รวมถึงเอื้อต่อการสัญจรและย้ายผู้สัญจรในเส้นทางเดิมได้อย่างเหมาะสม |
| <ul style="list-style-type: none">ขอให้โครงการพิจารณาจัดให้มีจุดพักรถบริเวณพื้นที่อำเภอบ้านลาด พร้อมทั้งกำหนดให้มีพื้นที่จำหน่ายสินค้าทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์ชุมชน ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจในท้องถิ่น ทั้งนี้ สภาเกษตรกรจังหวัดมีความพร้อมในการนำองค์กรเกษตรกร ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มาช่วยคัดกรอง ขึ้นทะเบียนผู้ค้า และบริหารจัดการการจำหน่ายสินค้าภายในพื้นที่พักรถอย่างเป็นระบบ | <ul style="list-style-type: none">ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะเรื่องการกำหนดตำแหน่งจุดพักรถในพื้นที่อำเภอบ้านลาด ไปศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรมและการจราจร ควบคู่กับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตลอดจนการกำหนดแนวทางส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน เพื่อเปิดโอกาสให้เกษตรกรในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมใช้ประโยชน์จากโครงการต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none">ขอให้พิจารณาจัดให้มีทางยกระดับหรือโครงสร้างที่เหมาะสมในเขตพื้นที่อำเภอบ้านลาด เพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับการต้อนรับสัตว์เลี้ยงขึ้นไปถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาในช่วงฤดูแล้งตามวิถีชีวิตดั้งเดิมของชุมชน | <ul style="list-style-type: none">ในการแก้ไขปัญหาจุดตัดของแนวเส้นทาง โครงการจะพิจารณารูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสม 3 รูปแบบ ได้แก่ สะพาน ทางข้าม และทางบริการ ตามสภาพพื้นที่จริงและลักษณะการเชื่อมต่อของถนนเดิม หลังจากสรุปคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดแล้ว ที่ปรึกษาจะลงพื้นที่สำรวจภาคสนามอย่างละเอียด โดยนำข้อมูลสภาพชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม ตลอดจนเส้นทางเคลื่อนย้ายสัตว์เลี้ยง มาใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดของสะพาน ทางข้าม และทางบริการ เพื่อให้สามารถสัญจร เชื่อมโยงพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง และลดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนให้มากที่สุด |
| <ul style="list-style-type: none">หากแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ของหน่วยงานราชการจะมีขั้นตอนกระบวนการเวนคืนอย่างไร และในกรณีที่สถานพยาบาลหรือสถานศึกษาได้รับผลกระทบจากการเวนคืน โครงการจะมีมาตรการจัดหาพื้นที่แห่งใหม่พร้อมก่อสร้างอาคารทดแทนให้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none">หากกรณีมีความจำเป็นต้องกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างหรือพื้นที่ใช้งานหลักของสถานที่ดังกล่าว โดยเฉพาะกรณีที่ได้รับความกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างหรือพื้นที่ใช้งานหลัก กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการจ่ายค่าชดเชยตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง หรือพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดหาพื้นที่และก่อสร้างอาคารทดแทน เพื่อให้หน่วยงานสามารถดำเนินการกิจและให้บริการประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง |



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวดีเอ็นแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดการศึกษาความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 3 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

2. ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ

- ขอให้พิจารณาออกแบบโครงการเป็นทางยกระดับในบริเวณพื้นที่วัดโพธิ์เรียงถึงพื้นที่ตำบลหัวสะพาน เนื่องจากมีข้อกังวลว่า หากดำเนินการก่อสร้างเป็นทางระดับพื้นดิน อาจส่งผลกระทบต่อกระบายน้ำและก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่
- หากแนวเส้นทางก่อสร้างตัดขวางลำน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและประชาชนถูกตัดขาดจากแหล่งน้ำ ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำในอนาคต นอกจากนี้ ในช่วงฤดูน้ำหลากอาจมีปริมาณน้ำป่าจำนวนมาก ขอให้ศึกษาเส้นทางน้ำธรรมชาติในพื้นที่อย่างรอบคอบและครอบคลุม เพื่อให้สามารถบริหารจัดการและระบายน้ำได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะพื้นที่ตำบลไรโคก ตำบลบ้านทาน และตำบลหนองกะปูล รวมถึงพื้นที่อื่น ๆ

- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยมีแนวทางเลือกจำนวน 3 แนว ซึ่งจะนำมาศึกษาและเปรียบเทียบใน 3 ด้านตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการดำเนินโครงการ ภายหลังจากได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมแล้ว จะดำเนินการสำรวจพื้นที่ในรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อระบุตำแหน่งจุดตัดกับทางน้ำและร่องน้ำ รวมถึงพื้นที่ที่อาจมีความเสี่ยงต่อการกัดเซาะทางน้ำ เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการ ในกรณีที่พบว่าทางน้ำหลายสายอยู่ใกล้เคียงกัน หรือแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกเป็นแนวที่อยู่ชิดกับพื้นที่ภูเขา อาจพิจารณาออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับต่อเนื่องในบางช่วง เพื่อให้สามารถรักษาการไหลของทางน้ำและลดการกัดเซาะทางน้ำ รวมทั้งลดผลกระทบต่อพื้นที่ตามข้อกังวลของประชาชน

3. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

- ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเป็นระยะเวลานาน ขอให้โครงการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการการขนส่งวัสดุก่อสร้างและดินอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะกรณีที่มีรถบรรทุก 10 ล้อ และรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ เข้ามาใช้เส้นทางในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนและผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก

- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดแล้ว จะทำการเก็บข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม เพื่อนำไปประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ เพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของโครงการ และจะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 เพื่อให้ประชาชนและชุมชนในพื้นที่ได้รับทราบ รวมทั้งเปิดโอกาสให้สามารถเสนอความคิดเห็นหรือเพิ่มเติมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ได้อีกครั้ง

- จังหวัดเพชรบุรีได้รับการยอมรับให้เป็นเมืองสร้างสรรค์ด้านอาหาร จึงควรให้ความสำคัญกับการรักษาคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเกษตรและอาหารในพื้นที่ หากพิจารณาแนวทางเลือกที่ 2 หรือแนวทางเลือกที่ 3 อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชลประทานและพื้นที่เพาะปลูกของเกษตรกร ซึ่งอาจก่อให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพของผลผลิตทางการเกษตร หากผลผลิตถูกมองว่ามีความเสี่ยงต่อการปนเปื้อนจากมลพิษหรือสิ่งแวดล้อม อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและไม่สามารถนำสินค้าออกจำหน่ายได้

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคมต่อไป

4. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน

- เนื่องจากโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินของโครงการจะใช้หลักเกณฑ์หรือมีอัตราแตกต่างจากการเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางหลวงทั่วไปหรือไม่

- มีอัตราแตกต่างจากการเวนคืน คือ จะมีการจ่ายเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น เนื่องจาก โครงการของรัฐมีการเก็บรายได้ ตาม ข้อ 6 ของกฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืนในส่วนเหนือและใต้ของโครงการเวนคืนเพิ่มขึ้นมาให้ สูงสุด 10 % ของค่าทดแทนที่ดิน
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ฉบับใหม่ พ.ศ. 2562 มีผลบังคับใช้ หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าว รวมถึงหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนเพื่อรองรับโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเริ่มนำมาใช้กับโครงการต่าง ๆ ตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา โดยการกำหนดราคาค่าทดแทนไม่ได้ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการเพียงฝ่ายเดียว แต่จะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหลายหน่วยงานและผู้แทนในพื้นที่ โดยมีองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่

1. นายอำเภอ เป็นประธานคณะกรรมการ
2. ผู้แทนกรมธนารักษ์
3. ผู้แทนกรมที่ดิน
4. ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ ในกรณีนี้ ได้แก่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง
5. ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เช่น นายกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
6. หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ในกรณีที่มีความจำเป็น)

คณะกรรมการจะพิจารณาข้อมูลและหลักฐานเกี่ยวกับราคาซื้อขายที่ดินจริงในพื้นที่เพื่อกำหนดค่าทดแทนให้มีความเหมาะสม โดยข้อมูลราคาซื้อขายจริงถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณา นอกจากนี้ยังมี ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างและทรัพย์สิน ค่าทดแทนต้นไม้และพืชผล ค่าชดเชยจากการเสียโอกาสทางธุรกิจ และอื่น ๆ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีดีไอเอ็นแอลคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 3 (ต่อ)

ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 3 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

4. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน (ต่อ)

กรณีแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ที่ประชาชนเข้าใช้ประโยชน์ทำกินแต่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ (เช่น ทำเกษตรกรรม หรือปลูกสับปะรดในพื้นที่ป่าชุมชน) ประชาชนผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่มีสิทธิได้รับค่าชดเชยหรือการเยียวยาหรือไม่ มีหลักเกณฑ์ประเมินมูลค่าความเสียหายจากการสูญเสียพื้นที่ทำกินอย่างไร รวมถึงมีมาตรการช่วยเหลืออื่นๆ หรือไม่	- การดำเนินการเกี่ยวกับการเวนคืนสามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ - กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีเอกสารสิทธิ์ (โฉนด น.ส.3 น.ส.3ก) และมีการครอบครองใช้ประโยชน์จริงโดยถูกต้องตามกฎหมาย จะมีสิทธิได้รับค่าทดแทน รวมถึงค่าตอบแทนจากการสูญเสียโอกาสในการประกอบอาชีพหรือการทำมาหากิน - กรณีผู้ได้รับผลกระทบไม่มีเอกสารสิทธิ์หรือไปทำกินในที่ดินรัฐ (บุกรุก) : เมื่อเกิดการเวนคืน จะมีการพิจารณาค่าชดเชย ในส่วนของต้นไม้ และครุฑย้ายขนย้าย ทั้งนี้ ทุกขั้นตอนจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และระเบียบที่กฎหมายกำหนดไว้ (ตามมาตรา 63) ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 จะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์โดยตรง เข้าร่วมให้ข้อมูลและชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และสิทธิในการได้รับค่าชดเชย เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและชัดเจนยิ่งขึ้น
กรณีที่ประชาชนเข้าทำประโยชน์และครอบครองที่ดินของตนเอง แต่ที่ดินดังกล่าวยังไม่มีเอกสารสิทธิ์อย่างถูกต้องตามกฎหมาย เมื่อถูกเวนคืนจะได้รับการชดเชยหรือไม่อย่างไร	กรณีประชาชนครอบครองและใช้ประโยชน์ในที่ดินของตนเอง แต่ยังไม่มีการขอเอกสารสิทธิ์ สามารถเข้าสู่กระบวนการสอบสวนสิทธิ์ได้ โดยคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงว่า ผู้ได้รับผลกระทบมีการครอบครองและใช้ประโยชน์ในที่ดินดังกล่าวจริงหรือไม่ หากผลการสอบสวนสิทธิ์ปรากฏว่ามีการครอบครองและใช้ประโยชน์ในที่ดินจริง และเข้าเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับค่าชดเชยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยมีสิทธิได้รับค่าชดเชยในระดับเดียวกับผู้ที่มีเอกสารสิทธิ์

5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

ขอเสนอให้พิจารณาจัดเวทีประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่ได้ร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและหารือเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการน้ำ รวมถึงประเด็นปัญหาและความต้องการด้านน้ำของแต่ละพื้นที่ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการนำข้อมูลไปประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการ	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ต่อไป
- ขอให้โครงการชี้แจงและเผยแพร่ข้อมูลแนวเส้นทางโครงการที่มีความชัดเจน โดยเฉพาะเมื่อมีการกำหนดแนวทางการเลือกหลายแนวทาง เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ยังไม่สามารถทราบได้อย่างชัดเจนว่าแนวเส้นทางโครงการจะผ่านบริเวณใด การมีแนวทางเลือกหลายแนวทางอาจทำให้ประชาชนเกิดความสับสนและความกังวลว่าแนวเส้นทางโครงการจะผ่านหรือส่งผลกระทบต่อพื้นที่ของตนหรือไม่ - ภายหลังการเข้าร่วมประชุมในวันนี้ คาดว่าจะมีประชาชนในพื้นที่สอบถามเกี่ยวกับแนวเส้นทางโครงการว่าแนวเส้นทางจะผ่านพื้นที่ทำกินหรือที่อยู่อาศัยของตนเองหรือไม่ อย่างไรก็ตามจากข้อมูลที่น่าสนใจในการประชุมครั้งนี้ โครงการยังอยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกแนวเส้นทาง จึงยังไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนเพียงพอสำหรับนำไปชี้แจงแก่ประชาชนในพื้นที่ จึงขอสอบถามว่า ภายหลังจากการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการแล้ว จะสามารถจัดทำแผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการโดยระบุตำแหน่งและพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบอย่างชัดเจนได้ภายในระยะเวลาเท่าใด เพื่อให้สามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปชี้แจงและสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างถูกต้อง	ในปัจจุบันยังไม่สามารถระบุรายละเอียดดังกล่าวได้ เนื่องจากโครงการอยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยจะต้องได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมก่อน จึงจะสามารถสำรวจและจัดทำข้อมูลผลกระทบด้านการเวนคืนในรายละเอียดต่อไป และจะนำเสนอข้อมูลดังกล่าวในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 เพื่อเสนอรายละเอียดและองค์ประกอบด้านวิศวกรรมของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ โดยจะมีการจัดส่งหนังสือแจ้งไปยังเจ้าของที่ดินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเป็นรายบุคคล พร้อมทั้งเชิญเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 โดยประชาชนสามารถนำเสนอเอกสารสิทธิ์มาใช้ประกอบการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ได้ ในการประชุมดังกล่าว โครงการจะจัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์สำหรับให้บริการตรวจสอบข้อมูลเป็นรายบุคคล เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบได้ว่า ที่ดินของตนเองได้รับผลกระทบจากการเวนคืนหรือไม่ หากได้รับผลกระทบจะได้รับผลกระทบเป็นจำนวนเท่าใด รวมถึงสามารถตรวจสอบขนาดพื้นที่ที่ถูกเวนคืนและพื้นที่ส่วนที่เหลือ ทั้งในหน่วยไร่ งาน และตารางวา

6. ด้านอื่น ๆ

คาดหวังว่าโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่มากกว่าผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินการต่อไป
ขอให้ทางโครงการดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขเอกสารประกอบการประชุมให้มีรายละเอียดครบถ้วนและถูกต้อง โดยให้จัดเรียงแนวเส้นทางจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ให้ถูกต้องตามลำดับพื้นที่จริง โดยเฉพาะรายละเอียดพื้นที่ตำบลห้วยลึกและตำบลไร่สะท้อน ซึ่งควรระบุให้ครบถ้วนก่อนถึงพื้นที่ตำบลท่าแลง	ที่ปรึกษาจะนำข้อสังเกตไปปรับปรุงและตรวจทานข้อมูลลำดับพื้นที่ปกครอง (ตำบลห้วยลึก ตำบลไร่สะท้อน และตำบลท่าแลง) ในเอกสารและสื่อนำเสนอผลการศึกษาให้ถูกต้อง ครบถ้วน และตรงตามลำดับทิศทางจริงเพื่อใช้ในการดำเนินงานและการประชุมขั้นต่อไป
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 เป็นโครงการที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นต่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ เนื่องจากปัจจุบันมีถนนสายหลักที่รองรับการเดินทางและการขนส่งเพียงเส้นทางเดียว คือ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ที่ผ่านมาเคยเกิดเหตุการณ์รถบรรทุกพลิกคว่ำบนเส้นทางดังกล่าว ส่งผลให้การจราจรติดขัดเป็นระยะทางกว่า 10 กิโลเมตร และใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงจึงสามารถกลับมาใช้เส้นทางได้ตามปกติ	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินการต่อไป
การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 จะช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางระยะไกล ซึ่งสามารถใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแทนการใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนและถนนสายหลักเดิม ส่งผลให้ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนเพชรเกษม ลดปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการดำเนินการต่อไป



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวดีโซลูชั่นส์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 4

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 4	
ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร	
มีข้อห่วงกังวลเรื่องแนวเส้นทางโครงการ ที่อาจก่อให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ ทำกินของเกษตรกรและที่อยู่อาศัยของประชาชนในชุมชน	โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปศึกษารายละเอียดด้านการออกแบบทางบริการ (Service Road) และตำแหน่งจุดเชื่อมต่อ โดยจะพิจารณาระยะทางและความเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของเกษตรกรและผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชน เพื่อลดผลกระทบของการแบ่งแยกพื้นที่
ขอให้บริษัทที่ปรึกษาพิจารณาออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะการออกแบบจุดข้าม จุดลอด และทางเชื่อมสำหรับเกษตรกร เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร รวมถึงการนำเครื่องจักรกลทางการเกษตรเข้าสู่พื้นที่เพาะปลูกและพื้นที่เก็บเกี่ยว ทั้งนี้ เครื่องจักรกลทางการเกษตร เช่น รถเกี่ยวข้าว มีขนาดค่อนข้างใหญ่ หากออกแบบเป็นทางลอดที่มีข้อจำกัดด้านความสูงหรือความกว้าง อาจทำให้ไม่สามารถผ่านเข้า-ออกพื้นที่ได้โดยสะดวก และอาจส่งผลให้เกษตรกรต้องใช้เส้นทางอ้อมเป็นระยะทางไกลขึ้น ซึ่งจะเพิ่มระยะเวลาและต้นทุนในการประกอบอาชีพ	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดแล้วจะมีการออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นตอนต่อไป ในกรณีที่ถนนสายรองเดิมเป็นเส้นทางหลักที่มีการใช้รถขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก 10 ล้อ หรือรถเก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตร โครงการจะออกแบบให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับข้ามถนนดังกล่าว โดยกำหนดความสูงของโครงสร้างประมาณ 5.50 เมตร ซึ่งสูงกว่าระยะความสูงตามที่กฎหมายกำหนดประมาณ 4.30 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับรถทุกประเภทที่ใช้เส้นทางได้อย่างเหมาะสม
เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 1 หรือแนวเส้นทางสีเขียว มีความเหมาะสม เนื่องจากส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ทำกินของประชาชนน้อยกว่าแนวทางเลือกอื่น	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป
จุดเชื่อมต่อโครงการบริเวณหมู่ที่ 8 บ้านหัวดอน สามารถระบุตำแหน่งพื้นที่ที่แน่นอนได้หรือไม่ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีความเครียดและวิตกกังวลเกี่ยวกับแนวเส้นทางและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องชี้แจงรายละเอียดและระบุตำแหน่งของจุดเชื่อมต่อให้มีความชัดเจน	ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้ จะดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสม จากนั้นเข้าสู่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งในขั้นตอนดังกล่าวจะสามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่าแนวเส้นทางโครงการจะพาดผ่านพื้นที่ใดบ้าง และจะนำเสนอต่อประชาชนในพื้นที่เพื่อรับทราบและให้ความคิดเห็นเพิ่มเติม ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ผู้ออกแบบจะพิจารณาปรับแนวเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชน สถานพยาบาล วัด และโรงเรียน ให้ได้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนและพื้นที่โดยรอบ
แนวทางเลือกทั้ง 3 แนวทาง มีทางเชื่อมเข้าสู่พื้นที่อำเภอเมืองเพชรบุรีบริเวณหมู่ที่ 1 บ้านนาโพธิ์ และหมู่ที่ 8 บ้านหัวดอน ส่วนกรณีเลือกแนวทางเลือกที่ 3 จะมีพื้นที่หมู่ที่ 6 บ้านหนองตาหลักได้รับผลกระทบเพิ่มเติม เนื่องจากอยู่ในแนวเส้นทางของทางเลือกดังกล่าว	รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป
2. ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
ขอให้ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันปัญหาอุทกภัย โดยนำบทเรียนจากการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา มาประกอบการศึกษาและออกแบบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านน้ำท่วมในลักษณะเดียวกันในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี	การปรับแนวเส้นทางให้ชิดพื้นที่ภูเขาทำให้ลักษณะและระดับผลกระทบแตกต่างจากแนวเส้นทางเดิม โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ซึ่งมีแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ทำนาเป็นจำนวนมาก สำหรับโครงการนี้ หากผลการศึกษาและการวิเคราะห์พบว่าแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด แนวโน้มของแนวเส้นทางจะอยู่บริเวณชิดพื้นที่ภูเขา ทั้งนี้ จากการประชุมที่ผ่านมาพบว่าผู้เข้าร่วมประชุมใน 3 เวทีแรกเห็นชอบแนวทางเลือกที่ 1 หรือแนวเส้นทางสีเขียวทั้งหมด และเวทีปัจจุบันก็มีความคิดเห็นว่าแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมกว่าแนวทางเลือกอื่น โดยการกำหนดแนวเส้นทางบริเวณพื้นที่ที่ภูเขาจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการและการระบายน้ำเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีน้ำที่ไหลจากพื้นที่ภูเขาตามสภาพธรรมชาติ รวมถึงอาจมีปริมาณและความรุนแรงของน้ำในช่วงเกิดภัยพิบัติ ซึ่งน้ำดังกล่าวมีความสำคัญต่อพื้นที่ด้านล่างที่ประชาชนใช้ประโยชน์ในการดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ ดังนั้น กรมทางหลวงและผู้ออกแบบจะต้องพิจารณาระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
การบรรยายและข้อมูลโครงการในวันนี้ ทำให้เกิดความรู้สึกคลายความกังวลเกี่ยวกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 อย่างมาก โดยการดำเนินงานในปัจจุบันมีความแตกต่างจากการดำเนินงานเมื่อปี พ.ศ. 2557 อย่างชัดเจน เนื่องจากการนำเสนอทางเลือกหลายแนวทาง เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	- ประเด็นข้อกังวลเกี่ยวกับแนวเส้นทางมอเตอร์เวย์เดิมที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทำกินและที่อยู่อาศัยของประชาชน ถือเป็นเหตุผลสำคัญที่กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงได้นำโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 กลับมาพิจารณาอีกครั้ง โดยมีหลักการสำคัญในการปรับแนวเส้นทางให้ชิดพื้นที่ภูเขามากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชน - ขอความร่วมมือผู้เข้าร่วมประชุมนำข้อมูลและข้อชี้แจงเกี่ยวกับแนวทางการปรับแนวเส้นทาง รวมถึงมาตรการลดผลกระทบ ไปเผยแพร่และสร้างความเข้าใจกับประชาชนและเพื่อนบ้านในพื้นที่ เพื่อช่วยลดความวิตกกังวลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลไอแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 4 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

4. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

- เสนอให้กรมทางหลวงจัดสรรพื้นที่บริเวณจุดพักรถสำหรับจัดตั้งร้านค้าหรือพื้นที่จำหน่ายสินค้าท้องถิ่น โดยให้จังหวัดหรืออำเภอเป็นผู้คัดเลือกและพิจารณาผลิตภัณฑ์ของแต่ละพื้นที่ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากกลุ่มผู้ประกอบการหรือกลุ่มชุมชนที่ได้รับการคัดเลือก
- จังหวัดเพชรบุรีมีผลิตภัณฑ์และสินค้าท้องถิ่นที่มีศักยภาพ เช่น ผลไม้ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) และผลิตภัณฑ์แปรรูปจากกลุ่มเกษตรกรและกลุ่มแม่บ้านเกษตรกรในพื้นที่ จึงเห็นควรส่งเสริมให้สินค้าดังกล่าวมีช่องทางการจำหน่ายบนเส้นทางมอเตอร์เวย์
- จากตัวอย่างพื้นที่ให้บริการบนเส้นทาง เช่น ทางหลวงระหว่างเมืองหมายเลข 7 หรือพื้นที่อื่น ๆ สินค้าที่จำหน่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภททั่วไป และยังเปิดโอกาสให้สินค้าชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมไม่มากนัก จึงเห็นว่าโครงการมอเตอร์เวย์ในจังหวัดเพชรบุรีเป็นโอกาสสำคัญในการส่งเสริมสินค้าท้องถิ่นและสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้แก่ประชาชนในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม
- กรมทางหลวงมีแนวทางจัดสรรพื้นที่บางส่วนสำหรับผู้ประกอบการและผู้จำหน่ายสินค้าแต่ละอำเภอ จึงขอให้หน่วยงานและประชาชนในพื้นที่เสนอข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่ควรได้รับการส่งเสริม เพื่อรวบรวมเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของกรมทางหลวง นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเกษตรอำเภอ สามารถจัดทำหนังสือถึงผู้ว่าราชการจังหวัดหรือกรมทางหลวงขอความอนุเคราะห์ในการจัดสรรพื้นที่สำหรับส่งเสริมและจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น เพื่อให้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนในจังหวัดเพชรบุรีอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในด้านการส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างโอกาสทางการตลาดให้แก่ผู้ประกอบการและเกษตรกรในพื้นที่ ไม่ใช่เป็นเพียงเส้นทางสำหรับการเดินทางผ่านพื้นที่เท่านั้น

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 5

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 5

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร

- บริเวณพื้นที่สองฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ยังมีประชาชนอาศัยอยู่หรือใช้ประโยชน์ จะมีการจัดให้มีทางบริการเพื่อรองรับการสัญจรของประชาชนหรือไม่
- บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น จะมีการจัดทำทางข้ามหรือทางลอดเพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งได้ทุกจุดหรือไม่
- ขอให้พิจารณาปรับตำแหน่งจุดขึ้น-ลงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มาอยู่บริเวณพื้นที่อำเภอเขาชัยมัย เนื่องจากเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัด โดยเฉพาะบริเวณตำบลหนองชุมพล ตำบลหนองชุมพลเหนือ และตำบลเขาชัยมัย เพื่อรองรับการเดินทางและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดเพชรบุรี
- บริเวณโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ของบริษัทเอนเนอร์จีเชิร์ฟ คาดว่าแนวเส้นทางโครงการอาจพาดผ่านทั้ง 3 แนวทางเลือก โดยปัจจุบันบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอยู่ และมีแผนพัฒนาพื้นที่โซลาร์ฟาร์มเพิ่มเติมในอนาคต จึงขอสอบถามว่า ทั้ง 3 แนวทางเลือก เป็นแนวเส้นทางที่มีความชัดเจนและมีโอกาสได้รับการคัดเลือกแล้วหรือไม่ เพื่อให้บริษัทสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและวางแผนการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่อไป
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีรูปแบบการก่อสร้างหลายลักษณะ โดยในกรณีที่เป็นทางระดับพื้นดิน โดยทั่วไปจะกำหนดเขตทางกว้างประมาณ 70 เมตร ทั้งนี้ หากแนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านหรือกีดขวางเส้นทางสัญจรเดิม กรณีแนวเส้นทางอยู่ชิดพื้นที่ภูเขาและไม่มีเส้นทางสัญจรเดิมอยู่บริเวณดังกล่าว ไม่จำเป็นต้องจัดทำทางบริการในบริเวณนั้น อย่างไรก็ตาม หากอีกฝั่งหนึ่งของแนวเส้นทางเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและมีเส้นทางสัญจรเดิมอยู่ จะพิจารณาจัดทำทางบริการเพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถใช้สัญจรและเข้าถึงพื้นที่ทำกินได้ตามปกติ ทั้งนี้ โครงการไม่ได้มีเฉพาะการก่อสร้างในระดับพื้นดิน แต่จะมีการก่อสร้างทางยกระดับหรือสะพานในบริเวณที่มีความเหมาะสม เช่น พื้นที่ชุ่มน้ำ หรือพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการกีดขวางทางน้ำ เพื่อให้สามารถระบายน้ำและลดผลกระทบต่อระบบทางน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเหมาะสม ในบริเวณที่มีเส้นทางสัญจรหรือถนนเดิมอยู่ใกล้กับแนวโครงการ หากมีการออกแบบเป็นทางยกระดับ จะพิจารณาให้ทางยกระดับข้ามผ่านเส้นทางเดิม เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้เส้นทางสัญจรเดิมได้อย่างต่อเนื่อง โดยในบางช่วงอาจเป็นทางยกระดับต่อเนื่องเป็นระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร และบริเวณที่เป็นทางยกระดับจะไม่มีรั้วกั้นในลักษณะเดียวกับช่วงทางระดับพื้นดิน ทำให้การสัญจรของประชาชนในพื้นที่สามารถดำเนินไปได้ตามปกติ
- หากบริเวณที่เสนอให้พิจารณาเพิ่มจุดขึ้น-ลง ในพื้นที่อำเภอเขาชัยมัยอยู่ห่างจากจุดขึ้น-ลงที่โครงการกำหนดไว้เดิมมากกว่า 10 กิโลเมตร อาจพิจารณาความเหมาะสมในการเพิ่มจุดขึ้น-ลงบริเวณดังกล่าวได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่อำเภอเขาชัยมัยกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และรองรับการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจุดขึ้น-ลงจะจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติม อาจทำให้มีการสูญเสียที่ดินและการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม จึงต้องพิจารณาผลกระทบจากการใช้พื้นที่ร่วมด้วย โดยทางโครงการจะทำการศึกษาในรายละเอียดอย่างรอบด้านอีกครั้ง
- แนวทางเลือกทั้ง 3 แนวทางในปัจจุบันเป็นการจัดทำในระดับหลักการ โดยมีหลักสำคัญในการพิจารณาคือการหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด หากแนวทางเลือกใดได้รับการคัดเลือกเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เช่น แนวทางเลือกที่ 1 (สีเขียว) จึงจะดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียด เพื่อกำหนดตำแหน่งแนวเส้นทางที่ชัดเจน โดยจะยึดหลักการวางแผนเส้นทางให้ชิดพื้นที่ภูเขาให้ได้มากที่สุด ประชาชนสามารถติดตามข้อมูลและรายละเอียดหลักของโครงการผ่านช่องทางที่โครงการกำหนด โดยเฉพาะเว็บไซต์ของโครงการ ซึ่งจะเผยแพร่ข้อมูลและรายละเอียดการประชุมในแต่ละครั้ง เพื่อให้ประชาชนสามารถติดตามความคืบหน้าของโครงการได้อย่างต่อเนื่อง



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีดีไซน์แอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีริ ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวย์ที่ 5 (ต่อ)
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวย์ที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)

- ขอสอบถามเกี่ยวกับแนวเส้นทางโครงการบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลบางเค็ม เนื่องจากการพิจารณาแผนที่เบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางอาจพาดผ่านบริเวณพื้นที่ตอนกลางของตำบลบางเค็ม และอาจแบ่งพื้นที่ชุมชนออกเป็นสองส่วน จึงมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนในพื้นที่
- ขอทราบว่าแนวเส้นทางโครงการจะพาดผ่านพื้นที่บริเวณใดของตำบลบางเค็ม รวมถึงบริเวณใกล้สถานีรถไฟบางเค็มและพื้นที่หมู่ที่ 6 หรือไม่ และมีพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ทำกินส่วนใดที่จะได้รับผลกระทบ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลที่ถูกส่งไปประชาสัมพันธ์และชี้แจงให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบถึงแนวเส้นทางและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน

- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางในระดับหลักการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางที่อยู่ติดพื้นที่ภูเขากับแนวทางเลือกอื่น ทั้งนี้ จากความคิดเห็นที่ได้รับในหลายเวที ประชาชนส่วนใหญ่มีแนวโน้มสนับสนุนแนวเส้นทางที่ติดพื้นที่ภูเขา เนื่องจากส่งผลกระทบต่อประชาชนและพื้นที่ทำกินน้อยกว่า อย่างไรก็ตาม เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว จะต้องดำเนินการสำรวจและศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติม และจะนำข้อมูลมาเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 โดยประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่อาจถูกเวนคืน จะได้รับหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุม ในวันดังกล่าวประชาชนสามารถนำเสนอเอกสารสิทธิ์หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องมาตรวจสอบกับทีมงานของโครงการ ทำให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจนว่าพื้นที่ของตนได้รับผลกระทบหรือไม่ หากได้รับผลกระทบจะถูกเวนคืนเป็นจำนวนเท่าใด คิดเป็นพื้นที่กี่ไร่ กี่งาน กี่ตารางวา มีลักษณะหรือรูปร่างของพื้นที่ที่ถูกเวนคืนอย่างไร และเหลือพื้นที่เท่าใด รวมถึงสามารถบันทึกภาพข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานได้ ทั้งนี้ ในปัจจุบันยังไม่สามารถระบุตำแหน่งพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบหรือผู้ที่ถูกเวนคืนได้อย่างชัดเจน เนื่องจากโครงการยังอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทาง

- ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ได้มีการนำเสนอแนวเส้นทางเลือกของโครงการ จำนวน 2 แนวทาง ได้แก่ แนวเส้นทาง MR1 และแนวเส้นทางตามผลการศึกษาเดิมเมื่อปี พ.ศ. 2557 อย่างไรก็ตาม ในการประชุมครั้งนี้มีการนำเสนอแนวเส้นทางเพิ่มเติมอีก 2 แนวทาง ได้แก่ แนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางการเลือกที่ 3 จึงมีข้อสงสัยเกี่ยวกับเหตุผลและที่มาของการกำหนดแนวเส้นทางเพิ่มเติมดังกล่าว
- มีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยท่าช้าง หากโครงการไม่ได้เลือกแนวทางการเลือกที่ 1 (แนวเส้นทางสีเขียว) เป็นแนวเส้นทางโครงการ และเลือกใช้แนวเส้นทางตามผลการศึกษาเดิม (แนวเส้นทางสีชมพู) หรือแนวทางการเลือกที่ 2 และแนวทางการเลือกที่ 3 แทน เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและพื้นที่ในตำบลห้วยท่าช้าง

- ในการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2569 ที่ปรึกษาได้นำเสนอ แนวเส้นทางเดิมตามผลการศึกษาปี พ.ศ. 2557 (เส้นทางสีชมพู) ในเอกสารประกอบการประชุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบกับ แนวเส้นทางตามแผนพัฒนา MR1 (เส้นทางสีเขียว) จากการรับฟังความคิดเห็น พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ความสนใจแนวเส้นทางตามแผนพัฒนา MR1 มากกว่า เนื่องจากแนวเส้นทางเดิม (ปี พ.ศ. 2557) มีข้อจำกัดสำคัญ 2 ประการ ได้แก่
 1. **ผลกระทบต่อระบบชลประทานและพื้นที่เกษตรกรรม** : แนวเส้นทางเดิมตัดผ่านระบบชลประทานหลักและพื้นที่ทำการเกษตรของประชาชนในพื้นที่
 2. **ผลกระทบต่อชุมชนและวิถีชีวิต** : สอดคล้องกับข้อคิดเห็นจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นด้านสิ่งแวดล้อมเมื่อปี พ.ศ. 2563 ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่คัดค้านแนวเส้นทางเดิม เนื่องจากอยู่ใกล้เขตเมืองมากเกินไป ก่อให้เกิดการแบ่งแยกชุมชน กระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิม รวมถึงสร้างปัญหาความเสียหายทางเสียงและฝุ่นละอองทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดให้บริการ
 ด้วยเหตุนี้ ที่ปรึกษาจึงนำแนวทางการเลือกตามแผนพัฒนา MR1 มาพัฒนาปรับปรุงเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวและลดผลกระทบต่อประชาชนให้ได้มากที่สุด โดยได้กำหนดเป็น แนวเส้นทางทางเลือกจำนวน 3 แนวทาง เพื่อนำมาเปรียบเทียบและพิจารณาคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุดต่อไป
- จากผลการพิจารณาเบื้องต้นและความคิดเห็นของประชาชนในหลายพื้นที่ พบว่าแนวทางที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดมีแนวโน้มที่จะเป็นแนวเส้นทางที่อยู่ใกล้เชิงเขามากที่สุด คือ แนวทางการเลือกที่ 1 (สีเขียว) ซึ่งกรมทางหลวงจะนำไปประกอบการพิจารณาและศึกษาเพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

- ขอเสนอให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางโครงการไปทางทิศตะวันตก ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่ภูเขา เนื่องจากอาจเอื้อต่อการก่อสร้างและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการจัดทำฐานราก อีกทั้งสามารถลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและประชาชนในตำบลบางเค็มได้
- บริเวณตำบลบางเค็มที่แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 พาดผ่าน เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งมีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่ในจำนวนจำกัด หากมีการก่อสร้างโครงการในบริเวณดังกล่าว อาจส่งผลให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลง

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 มีการติดตั้งรั้วกันเพื่อป้องกันรถที่ไม่ได้ชำระค่าผ่านทางเข้าสู่เขตทางหลวงพิเศษ ยกเว้นบริเวณจุดเข้า-ออกที่กำหนดไว้ จึงมีข้อสอบถามว่าการก่อสร้างทางหลวงพิเศษดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อประเพณีและการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับที่ดินของประชาชนที่อยู่ตลอดแนวสองข้างทางที่โครงการพาดผ่านตามหลักเกณฑ์และอัตราการประเมินของกรมธนารักษ์หรือไม่ หากมีการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับที่ดิน ขอสอบถามว่า สามารถพิจารณาเฉพาะพื้นที่ที่ติดกับถนนด้านข้างหรือถนนคู่ขนานโดยไม่รวมพื้นที่ตามความกว้างทั้งหมดของเขตทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้หรือไม่
- การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินดังกล่าวจะส่งผลให้เจ้าของที่ดินมีภาระภาษีเพิ่มขึ้นหรือไม่ และมีหลักเกณฑ์ในการประเมินหรือจัดเก็บภาษีในกรณีดังกล่าวอย่างไร

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีรั้วกันและไม่เปิดให้รถเข้า-ออกตลอดแนวเส้นทาง จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อที่ดินบริเวณสองข้างทางเพิ่มขึ้นในลักษณะที่ทำให้เกิดภาระภาษีเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การประเมินและจัดเก็บภาษียังคงเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับถนนคู่ขนานหรือทางบริการ จะพิจารณาเฉพาะพื้นที่ของถนนคู่ขนานหรือทางบริการที่จัดทำขึ้น ไม่ได้นำความกว้างของเขตทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งหมดมาคำนวณ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวดีไอเอ็นแอลคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 5
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">หากแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพาดผ่านบริเวณกึ่งกลางตำบลห้วยท่าช้าง อาจส่งผลให้พื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง จึงขอทราบแนวทางในการป้องกันและลดผลกระทบ รวมถึงการจัดให้มีทางเชื่อมต่อหรือทางสัญจรเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางระหว่างพื้นที่ทั้งสองฝั่งได้อย่างเหมาะสม | <ul style="list-style-type: none">หากแนวเส้นทางทางเลือกที่ 1 (สีเขียว) ได้รับการคัดเลือกให้เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด การแบ่งพื้นที่จากแนวเส้นทางโครงการจะเป็นการแบ่งระหว่างพื้นที่ภูเขา กับพื้นที่ทำกิน โดยจะไม่ส่งผลให้พื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง เนื่องจากแนวเส้นทางจะวางชิดพื้นที่ภูเขาเป็นหลัก ในกรณีที่เกิดการแยกชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมเป็นสองฝั่ง โครงการจะพิจารณาออกแบบทางบริการ (Service Road) และตำแหน่งจุดเชื่อมต่อ โดยจะพิจารณาระยะทางและความเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของเกษตรกร และการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ เพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยกพื้นที่ |
| <ul style="list-style-type: none">หากแนวเส้นทางพาดผ่านบริเวณบริษัท ลีพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) จริง อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่บ้านห้วยท่าช้าง โดยอาจแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง จึงเสนอให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางให้ขยับเข้าใกล้พื้นที่ภูเขามากขึ้น เพื่อให้พื้นที่หมู่ที่ 5 บ้านห้วยท่าช้างได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และไม่เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชนออกเป็นสองฝั่งแนวเส้นทางโครงการสามารถขยับได้อีกหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none">โครงการมีหลักการในการพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้ชิดพื้นที่ภูเขามากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและพื้นที่เกษตรกรรม อย่างไรก็ตาม หากบริเวณแนวภูเขา มีโรงเรียน วัด หรือสถานพยาบาล โครงการจะต้องพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว โดยอาจขยับแนวเส้นทางเข้าด้านในหรือปรับขึ้นไปตามแนวภูเขาตามความเหมาะสม ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถระบุตำแหน่งแนวเส้นทางที่แน่นอนได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางในเชิงหลักการ ว่าควรวางแนวชิดพื้นที่ภูเขาหรือปรับออกจากแนวภูเขาในระยะที่เหมาะสม เมื่อได้แนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว หากผลการศึกษากำหนดให้วางแนวเส้นทางชิดพื้นที่ภูเขา โครงการจะดำเนินการปรับแนวเส้นทางให้ชิดพื้นที่ภูเขามากที่สุดเท่าที่สามารถดำเนินการได้ โดยคำนึงถึงข้อจำกัดและเงื่อนไขของพื้นที่ที่สำคัญ |
| <ul style="list-style-type: none">ขอให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการออกแบบถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ส่วนที่ตัดถนนใหม่และเชื่อมต่อกับทางหลวงเดิมซึ่งเป็นทางระดับพื้นดิน ให้เป็นทางยกระดับตลอดแนว เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลกระทบต่อชุมชนและสังคม การระบายน้ำ รวมถึงภาระด้านภาษีของประชาชน แม้ว่าการก่อสร้างทางยกระดับทั้งหมดอาจมีต้นทุนสูงกว่าการก่อสร้างทางระดับพื้นดินก็ตาม | <ul style="list-style-type: none">รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ ทั้งทางยกระดับ ทางระดับพื้นดิน หรือการผสมผสานระหว่างทั้งสองรูปแบบ โดยจะพิจารณาตามบริบทและลักษณะของพื้นที่ในแต่ละช่วง อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างเป็นทางยกระดับทั้งหมดอาจทำให้ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากทางระดับพื้นดินสามารถรองรับการเชื่อมต่อกับถนนในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่ได้มากกว่า ขณะที่ทางยกระดับจะมีข้อจำกัดในการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ดังนั้น หากพื้นที่ใดมีแนวโน้มที่จะยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและไม่มีการพัฒนาในอนาคต การพิจารณาใช้ทางยกระดับอาจมีความเหมาะสมมากขึ้น ด้านการระบายน้ำ โครงการมีหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการออกแบบระบบระบายน้ำ โดยคำนึงถึงสภาพพื้นที่ จังหวัดเพชรบุรีซึ่งมีความเสี่ยงต่อปัญหาอุทกภัยเป็นสำคัญ และกรมทางหลวงจะให้ความสำคัญและพิจารณาประเด็นดังกล่าวอย่างรอบคอบในการออกแบบโครงการ |

2. ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">ปัจจุบันพื้นที่ตำบลบางเค็มเป็นพื้นที่รับน้ำจากตำบลหนองชุมพล และมีคลองสำหรับระบายน้ำออกไปยังตำบลแพรกหนามแดง หากมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่านพื้นที่ดังกล่าว จึงขอให้พิจารณาผลกระทบต่อระบบระบายน้ำและทางน้ำตามธรรมชาติอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำจนส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ | <ul style="list-style-type: none">แนวเส้นทางโครงการที่พาดผ่านพื้นที่บริเวณดังกล่าว โครงการมีแผนก่อสร้างเป็นทางยกระดับต่อเนื่องเป็นระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ข้ามทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทั้งนี้ ในส่วนของทางยกระดับจะหลีกเลี่ยงการก่อสร้างตอม่อลงในลำน้ำ โดยจะกำหนดตำแหน่งตอม่อให้อยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำทั้งสองด้าน สำหรับลำน้ำขนาดเล็ก คลองชลประทาน ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องตัดผ่านทางน้ำ จะจัดให้มีระบบระบายน้ำเพิ่มเติมอย่างเหมาะสม และในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางน้ำจะพิจารณาเป็นทางระดับพื้น |
|--|---|

3. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">บริเวณหมู่ที่ 4 บ้านห้วยโรงล่าง ตำบลห้วยโรง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นบ่อปลาและบ่อกุ้ง ซึ่งมีความกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินและหลักเกณฑ์การชดเชยเยียวยา เนื่องจากพื้นที่สำหรับประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำมีอยู่อย่างจำกัดและหาได้ยาก แม้การถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยอาจสามารถจัดหาพื้นที่ใหม่เพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยทดแทนได้ แต่พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการทำบ่อปลาและบ่อกุ้งมีจำกัด และการเวนคืนอาจส่งผลกระทบต่อรายได้จากการประกอบอาชีพ ซึ่งในบางพื้นที่มีรายได้จากการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำสูงถึงระดับหลักล้านบาทต่อปี นอกจากนี้ พื้นที่ทางการเกษตรบริเวณโดยรอบคันบ่อเลี้ยงปลา มีการปลูกต้นขี้เหล็กเพื่อเก็บยอดจำหน่าย และพืชอื่น ๆ ที่สร้างรายได้เป็นประจำทุกเดือน | <ul style="list-style-type: none">ข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในการเวนคืนที่ดินมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน เมื่อโครงการได้แนวทางการเลือกที่เหมาะสมและดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดจนสามารถกำหนดแนวเส้นทางโครงการได้อย่างชัดเจนแล้ว จะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการเวนคืนที่ดินเข้ามาชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และแนวทางการดำเนินการเวนคืนให้ประชาชนได้รับทราบอีกครั้ง เบื้องต้น จะมีการจ่ายค่าเสียหายจากการประกอบอาชีพ ค่าเสียหายระหว่างหยุดกิจการ และ ค่าทดแทน เกี่ยวกับการการชดเชยปลูเลี้ยงกุ้ง |
|---|---|



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีดีไอเอ็นแอลคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 5 (ต่อ)
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

3. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน (ต่อ)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">หากที่ดินทำกิน หรือที่อยู่อาศัยได้รับผลกระทบจากการเวนคืน จะมีหลักเกณฑ์และอัตรา การชดเชยหรือค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินอย่างไร | <ul style="list-style-type: none">พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ฉบับใหม่ พ.ศ. 2562 มีผลบังคับใช้ หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องดำเนินการ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าว รวมถึงหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม ที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนเพื่อรองรับโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเริ่มนำมาใช้กับโครงการต่าง ๆ ตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา โดยการกำหนดราคาค่าทดแทนไม่ได้ดำเนินการ โดยเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการเพียงฝ่ายเดียว แต่จะดำเนินการ โดยคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหลายหน่วยงานและผู้แทน ในพื้นที่ โดยมีองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่<ol style="list-style-type: none">1. นายอำเภอ เป็นประธานคณะกรรมการ2. ผู้แทนกรมธนารักษ์3. ผู้แทนกรมที่ดิน4. ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ ในกรณีนี้ ได้แก่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง5. ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เช่น นายกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น6. หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ในกรณีที่มีความจำเป็น)คณะกรรมการจะพิจารณาข้อมูลและหลักฐานเกี่ยวกับราคาซื้อขายที่ดินจริงในพื้นที่ เพื่อกำหนดค่าทดแทนให้มีความเหมาะสม โดยข้อมูลราคาซื้อขายจริงถือเป็นปัจจัยสำคัญในการ พิจารณา นอกจากนี้ยังมี ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างและทรัพย์สิน ค่าทดแทนต้นไม้และพืชผล ค่าชดเชยจากการเสียโอกาสทางธุรกิจ และอื่น ๆ |
|---|--|

4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">หากต้องการตรวจสอบว่าแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่บริเวณใดบ้าง สามารถตรวจสอบ ข้อมูลดังกล่าวได้จากช่องทางหรือหน่วยงานใด และปัจจุบันมีการเผยแพร่แผนที่หรือข้อมูล แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและตรวจสอบได้หรือไม่ เนื่องจากมีที่ดิน อยู่บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการทางเลือกที่ 1 พาดผ่าน | <ul style="list-style-type: none">ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมในเชิงหลักการ เมื่อได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมแล้ว จะเข้าสู่ขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการ และจะนำข้อมูลแนวเส้นทางที่มีความชัดเจนมากขึ้นมาเผยแพร่และนำเสนอ ให้ประชาชนรับทราบและแสดงความคิดเห็นอีกครั้งในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งมีกำหนด จัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในการคัดเลือกและออกแบบแนวเส้นทางโครงการ จะพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้ชัดเจนที่ภูเขา และโครงการจะพยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชน วัด โรงเรียน และสถานพยาบาลให้ได้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน อย่างไรก็ตาม หากมีความจำเป็นที่แนวเส้นทางจะต้องพาดผ่านพื้นที่ดังกล่าว อาจยังมีพื้นที่บางส่วนที่ได้รับ ผลกระทบ ซึ่งจะต้องพิจารณาอย่างเหมาะสมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป |
|--|---|

5. ด้านอื่น ๆ

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">แนวเส้นทางโครงการทางเลือกที่ 1 (สีเขียว) และแนวเส้นทาง MR1 เป็นแนวเส้นทางเดียวกัน หรือเป็นคนละแนวเส้นทาง เนื่องจากเมื่อพิจารณาเอกสารประกอบการประชุมหน้าที่ 4 และหน้าที่ 19 พบว่า แผนที่แสดงแนวเส้นทางสีเขียวมีตำแหน่งของแนวเส้นทางไม่ตรงกัน จึงขอให้ชี้แจงความแตกต่างและความถูกต้องของแนวเส้นทาง | <ul style="list-style-type: none">แนวเส้นทางที่แสดงในหน้าที่ 19 เป็นแนวเส้นทางทางเลือกที่กรมทางหลวงได้กำหนดขึ้นใหม่ โดยมีแนวคิดในการปรับแนวเส้นทางให้ชัดเจนที่ภูเขามากขึ้น ซึ่งแตกต่างจากแนวตามผล การศึกษาเดิม ปี พ.ศ. 2557 ที่พาดผ่านทางด้านทิศตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) โดยแนวเส้นทางใหม่จะอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นส่วนใหญ่ ในช่วงก่อนข้ามไปยังด้านทิศตะวันตก แนวเส้นทางจำเป็นต้อง ผ่านพื้นที่บางส่วนทางด้านทิศตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อกับทางแยกปากท่อ ซึ่งตั้งอยู่บนทางหลวง หมายเลข 35 โดยบริเวณดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 ช่วงนครปฐม-ปากท่อ และมีแผนดำเนินการเวนคืนในช่วงปลายปี พ.ศ. 2569 |
|--|--|



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลไอแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดการศึกษาคำแนะนำ
ด้านเศรษฐกิจและสำร็จและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม เวทีที่ 6

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 6

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร

- เพราะเหตุใดการออกแบบรูปแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ในช่วงนครปฐม-ปากท่อ และช่วงปากท่อ-ชะอำ จึงมีความแตกต่างกัน ทั้งในด้านความกว้างของเขตทาง และแนวเส้นทาง โดยช่วงนครปฐม-ปากท่อมีความกว้างประมาณ 120 เมตร ขณะที่ช่วงปากท่อ-ชะอำมีความกว้างประมาณ 100 เมตร ในช่วงปากท่อ-ชะอำมีการวางแผนเส้นทางบริเวณพื้นที่ภูเขา ขณะที่ช่วงนครปฐม-ปากท่อมีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชน จึงขอทราบถึงเหตุผลและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบการออกแบบที่แตกต่างกันของทั้งสองช่วง

- ข้อมูลเกี่ยวกับความกว้างของเขตเวนคืนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐม-ปากท่อที่มีการเผยแพร่ก่อนหน้านี้ อาจเป็นข้อมูลเดิม เนื่องจากปัจจุบันกรมทางหลวงได้ปรับปรุงรูปแบบโครงการและปรับลดความกว้างของเขตเวนคืนในช่วงดังกล่าวเหลือประมาณ 80 เมตร (มอเตอร์เวย์ 50 เมตร ทางทางบริการอีกด้านละ 15 สองด้านรวม 30 เมตร) ทำให้เขตทางลดลงจากเดิม 120 เมตร เหลือ 80 เมตร โดยออกแบบเป็นทางยกระดับหรือสะพานตลอดแนวในพื้นที่อำเภอปากท่อ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนและพื้นที่เกษตรกรรม เป็นการลดผลกระทบต่อประชาชนและพื้นที่ทำกิน สำหรับช่วงนครปฐม-ปากท่อ โครงการมีความต่อเนื่องในการเชื่อมโยงโครงข่ายกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และเชื่อมต่อไปยังบริเวณตลาดจินดาและปากท่อ ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางดังกล่าวมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงมีการยึดแนวเส้นทางเดิมเป็นหลักในการพัฒนาโครงการ ซึ่งการพัฒนาโครงการในช่วง ปากท่อ-ชะอำ เป็นโครงการที่มีลำดับความสำคัญและรูปแบบการดำเนินงานแตกต่างจากช่วงนครปฐม-ปากท่อ

- ข้อมูลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงปากท่อ-ชะอำ ในพื้นที่อำเภอปากท่อ และอำเภออัมพวา ใช้ข้อมูลจากผลการศึกษาดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2557 ทั้งหมดหรือไม่ เนื่องจากไม่มีแนวทางเลือกเส้นทางโครงการให้เหมือนพื้นที่อื่น ๆ

- บริษัทที่ปรึกษาได้รับว่าจ้างในปี พ.ศ. 2569 โดยการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ใช้ข้อมูลของปี พ.ศ. 2569 ในการศึกษาและออกแบบรายละเอียดทั้งหมด

- โครงการยังไม่มีกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งด่าน หรือจุดขึ้น-ลงในระดับหมู่บ้านและพื้นที่เฉพาะเจาะจงใช้หรือไม่ และในปัจจุบันเป็นการนำเสนอเฉพาะแนวเส้นทางเพื่อพิจารณาเบื้องต้นเท่านั้นใช่หรือไม่

- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมในเชิงหลักการ เมื่อได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมแล้ว จะเข้าสู่ขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ และจะนำข้อมูลแนวเส้นทางที่มีความชัดเจนมากขึ้นมาเผยแพร่และนำเสนอให้ประชาชนรับทราบและแสดงความคิดเห็นอีกครั้งในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

- ความคืบหน้าของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงปากท่อ-ชะอำ ปัจจุบันได้มีการกำหนดแนวเส้นทางที่ชัดเจนแล้วหรือไม่ หรือยังอยู่ระหว่างการศึกษาและพิจารณาแนวเส้นทาง

- การออกแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 บริเวณที่ผ่านถนนพระราม 2 ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการช่วงนครปฐม-ปากท่อและช่วงปากท่อ-ชะอำ แนวเส้นทางดังกล่าวออกแบบเป็นทางยกระดับหรือไม่ และหากเป็นทางยกระดับจะสิ้นสุดบริเวณใด และมีการจัดทำทางบริการเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่หรือไม่ เนื่องจากพื้นที่ตำบลแพรกหนามแดง อำเภออัมพวา ไม่มีแนวเส้นทางโครงการให้เลือก

- โครงการมีการออกแบบเป็นทางยกระดับตั้งแต่บริเวณอำเภอปากท่อ ผ่านทางแยกต่างระดับปากท่อไปจนถึงช่วง ปากท่อ-ชะอำ บริเวณที่ข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) รวมถึงบริเวณที่มีคลองชลประทาน โดยกำหนดให้เป็นทางยกระดับตลอดช่วงดังกล่าว โดยลดขอบเขตเขตทางเหลือประมาณ 50 เมตร (กรณีไม่มีทางบริการ) และไม่มีรั้วกั้นในบริเวณดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้เส้นทางสัญจรบริเวณด้านล่างได้ตามปกติ อีกทั้ง บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการผ่านทางน้ำ จะไม่มีการก่อสร้างตอม่อลงในลำน้ำ โดยจะออกแบบให้ตอม่ออยู่บริเวณตลิ่ง ทั้งนี้ โครงการให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการและการระบายน้ำ โดยจะพยายามหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อทางน้ำและระบบระบายน้ำเดิมให้มากที่สุด

- ทางแยกต่างระดับเขาย้อย ขอให้พิจารณารูปแบบที่ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์และเดินทางได้อย่างสะดวก มีความคุ้มค่าและประหยัดงบประมาณ รวมทั้งลดการเวนคืนที่ดิน และผลกระทบต่อพื้นที่ของประชาชนให้ได้มากที่สุด

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ที่อยู่ระหว่างการศึกษา สามารถเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 (M82) เพื่อรองรับการเดินทางไปยังปากน้ำสมุทรปราการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแหลมฉบังได้หรือไม่ มีแผนการพัฒนาโครงการในอนาคตหรือไม่

- การเชื่อมต่อระหว่าง M8 และ M82 สามารถเชื่อมต่อกันได้ โดยรูปแบบการออกแบบโครงการรองรับกรณีที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 (M82) ขยายเส้นทางมาถึงบริเวณวังมะนาว ซึ่งเป็นจุดที่สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ได้ในอนาคต M82 จะเป็นทางยกระดับและสามารถเชื่อมต่อกับ M8 ได้ทั้งช่วงนครปฐม-ปากท่อและช่วงปากท่อ-ชะอำ ระยะเวลาที่สามารถเชื่อมต่อและเปิดให้บริการ ตามแผนงานช่วงนครปฐม-ปากท่อมีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2577 ส่วนช่วงปากท่อ-ชะอำมีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2580 และช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2581 ดังนั้น การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่าง M8 และ M82 คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2581

- ขอให้ออกแบบแนวเส้นทางและระบบทางสัญจรให้เอื้อต่อการขนส่งสินค้าและผลผลิตทางเกษตรของประชาชนในพื้นที่ โดยไม่ทำให้เดินทางอ้อมหรือเพิ่มระยะทางจากเส้นทางเดิมมากเกินไป เนื่องจากอาจส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น และกระทบต่อการประกอบอาชีพและการค้าขายของประชาชนในพื้นที่

- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวดีโซลูชั่นส์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดการศึกษาคความเหมาะสม
ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8

สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เวทีที่ 6 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

1. ด้านการออกแบบวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ถนนสายแยกหรือทางเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปยังพื้นที่อำเภอท่ายาง (Spur Road) รวมถึงทางแยกต่างระดับท่ายาง เป็นแนวถนนเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่แล้วใช้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> ทางเชื่อมต่อ (Spur Road) สายทางดังกล่าวไม่ใช่แนวถนนเดิม แต่เป็นถนนตัดใหม่ที่ถูกออกแบบขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) เข้าสู่พื้นที่อำเภอท่ายาง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและกระจายการจราจรเข้าสู่ตัวอำเภอได้อย่างมีประสิทธิภาพ |
| <ul style="list-style-type: none"> จุดสิ้นสุดโครงการช่วงนครปฐม-ปากท่อ ตั้งอยู่บริเวณโคของบ้านวันดาว ตำบลวันดาว และจุดเริ่มต้นโครงการช่วงปากท่อ-ชะอำ ตั้งอยู่บริเวณโคของบ้านหนองเสือ ตำบลวันดาว เนื่องจากในพื้นที่ดังกล่าวมีการปักหมุดสำรวจไว้แล้ว แต่ยังไม่มีการดำเนินการเพิ่มเติม และได้สอบถามข้อมูลไปยังกรมทางหลวงแล้ว แต่ยังไม่ได้รับคำชี้แจงหรือข้อมูลที่ชัดเจน | <ul style="list-style-type: none"> จุดสิ้นสุดโครงการช่วงนครปฐม-ปากท่อ จะอยู่บริเวณทางแยกที่สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) โดยในระยะแรกจะก่อสร้างแนวทางเชื่อมต่อจากบริเวณทางแยกวงมฆนาวเพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่ช่วงนครปฐม-ปากท่อก่อน |

2. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ประชาชนบางครัวเรือนในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี ราชบุรี และสมุทรสงคราม มีการเลี้ยงโคหากมีโคหลุดออกจากพื้นที่เลี้ยง อาจเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและอุบัติเหตุได้ | <ul style="list-style-type: none"> โครงการรับทราบข้อกังวลดังกล่าว โดยจะนำไปประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนพิจารณาออกแบบมาตรการป้องกัน เช่น การติดตั้งรั้วกั้นเขตอย่างมิดชิด รวมถึงการจัดทำทางลอด/ทางข้ามสัตว์เลี้ยง ให้มีความปลอดภัยและเหมาะสมกับวิถีชีวิตของชุมชนต่อไป |
|--|--|

3. ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> หากโครงการมีการดำเนินการเวนคืนที่ดิน จะมีการแจ้งให้เจ้าของพื้นที่หรือเจ้าของที่ดินทราบก่อนดำเนินการเวนคืนหรือไม่ และจะดำเนินการแจ้งให้ทราบด้วยวิธีการใด | <ul style="list-style-type: none"> ประชาชนจะสามารถทราบว่าตนเองได้รับผลกระทบจากการเวนคืนตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ที่ปรึกษาโครงการและกรมทางหลวงจะดำเนินการออกหนังสือแจ้งไปยังเจ้าของกรรมสิทธิ์ทุกรายที่ตรวจสอบข้อมูลได้จากสำนักงานที่ดินในแต่ละพื้นที่ ในกรณีที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่ได้พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ หรือมีการให้ผู้อื่นเช่าที่ดินหรือทรัพย์สิน ทางโครงการจะประสานและส่งหนังสือเชิญผ่านกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นายกองค์การบริหารส่วนตำบล และนายกเทศมนตรี เพื่อเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมและรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเวนคืน |
| <ul style="list-style-type: none"> หากเจ้าของที่ดินไม่ได้รับหนังสือแจ้งจากโครงการ และไม่มีการลงลายมือชื่อยินยอมให้เวนคืนที่ดิน จะถือว่าโครงการไม่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการเวนคืนใช้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> การเวนคืนที่ดินเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ และพระราชกฤษฎีกาที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด จึงมิได้ขึ้นอยู่กับ การลงนามยินยอมของเจ้าของที่ดินแต่เพียงอย่างเดียว ดังนั้น แม้จะไม่ลงนามยินยอมโครงการก็ยังสามารถดำเนินการเวนคืนตามขั้นตอนของกฎหมายได้ ทั้งนี้ เจ้าของที่ดินและผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ยังคงได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย โดยจะได้รับการแจ้งเตือนอย่างเป็นทางการและมีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดไว้ทุกประการ |
| <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการมีข้อมูลบ้านเลขที่หรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างชัดเจนแล้วหรือไม่ และสามารถระบุได้หรือไม่ว่าบริเวณใดจะถูกเวนคืนอย่างแน่นอน หากยังไม่ชัดเจนดังกล่าว คาดว่าต้องใช้ระยะเวลาอีกนานเท่าใดจึงจะสามารถระบุพื้นที่และบ้านเลขที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนได้อย่างชัดเจน | <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมจากนั้นจะเข้าสู่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งในขั้นตอนดังกล่าวจะสามารถระบุได้ในเบื้องต้นว่ามีกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากแนวเส้นทางโครงการใดบ้าง และมีจำนวนกี่ราย โดยข้อมูลดังกล่าวจะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 |

4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ขอทราบหลักเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการจัดทำแบบสอบถามหรือการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนว่า จำเป็นต้องมีประชาชนร้อยละเท่าใดที่แสดงความคิดเห็นเห็นด้วยกับโครงการ จึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ หรือมีหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอื่นใดที่ใช้ประกอบการพิจารณา | <ul style="list-style-type: none"> กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไม่ใช่การลงมติเสียงข้างมาก จึงไม่มีการกำหนดสัดส่วนหรือร้อยละขั้นต่ำของผู้เห็นด้วยในการตัดสินใจอนุมัติโครงการ แต่เป็นการรวบรวมข้อมูลข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้รอบด้านที่สุด ทั้งนี้การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและการพิจารณาโครงการมีหลักเกณฑ์สำคัญ คือ ต้องเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการหรือในรัศมีที่กฎหมายกำหนด) กลุ่มผู้เสียประโยชน์ กลุ่มเปราะบาง ชุมชนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมอย่างทั่วถึง หากพบว่าการรับฟังความคิดเห็นขาดความครอบคลุมหรือมีการกีดกันผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อาจส่งผลให้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ผ่านการพิจารณาอนุมัติ โดยข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลของประชาชนจะต้องถูกนำไปกำหนดเป็นมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำไปปฏิบัติได้จริง |
|---|--|



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซีวีแอลเอ็นแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีดี ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 6 (ต่อ)

ด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8
สายนครปฐม-ปราณบุรี
ช่วง ปากท่อ - ชะอำ



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกพัฒนาโครงการเบื้องต้น เเวทีที่ 6 (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> การสำรวจความคิดเห็นจำเป็นต้องดำเนินการกับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบหรือผู้ถูกเวนคืนที่ดินโดยตรง ไม่สามารถให้ประชาชนกลุ่มอื่นเป็นตัวแทนในการแสดงความคิดเห็นได้ จึงขอทราบรายชื่อหรือจำนวนผู้ได้รับผลกระทบที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถดำเนินการสำรวจความคิดเห็นได้อย่างถูกต้องและครอบคลุม เนื่องจากประชาชนที่เข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของประชาชนในพื้นที่ และไม่สามารถเป็นตัวแทนในการตัดสินใจแทนประชาชนทั้งหมดได้ | <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาเปิดรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อกังวลของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนในทุกมิติ รวมถึงข้อคิดเห็นที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ โดยทุกข้อห่วงกังวลจะถูกรวบรวมเพื่อนำไปวิเคราะห์ถึงสาเหตุอย่างละเอียด พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ สำหรับกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ตามหลักเกณฑ์การดำเนินงานกำหนดให้ต้องเข้าถึงและทำการสำรวจความคิดเห็นให้ครอบคลุม ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนทุกราย |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอให้มีการจัดเวทีให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับกระบวนการเวนคืนที่ดิน โดยเฉพาะประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อชี้แจงขั้นตอนการเวนคืน สิทธิของประชาชน หลักเกณฑ์และข้อกำหนดตามกฎหมาย ตลอดจนแนวทางในการดำเนินการหรือขอความช่วยเหลือเมื่อได้รับผลกระทบ โดยควรมีผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายหรือผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกระบวนการเวนคืนมาให้ข้อมูลโดยตรง | <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด จากนั้นจึงจะเข้าสู่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ซึ่งจะช่วยให้ทราบขอบเขตที่ดินและรายชื่อผู้ได้รับผลกระทบเบื้องต้นได้อย่างชัดเจน โดยโครงการจะนำข้อมูลดังกล่าวไปรายงานพร้อมชี้แจงรายละเอียดในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ทั้งนี้ การดำเนินการเวนคืนจะยึดหลักตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยเปิดโอกาสให้ผู้เชี่ยวชาญร่วมให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิและค่าทดแทนในด้านต่างๆ เช่น ค่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ รวมถึงค่าเสียโอกาสในการย้ายออก ซึ่งพิจารณาอย่างเป็นธรรมโดยคณะกรรมการตามที่กฎหมายกำหนด |

5. ด้านอื่น ๆ

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ควรเร่งรัดการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ที่อยู่ระหว่างการศึกษา เพื่อให้โครงการแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้โดยเร็ว อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนและพื้นที่ตามแนวเส้นทาง รวมทั้งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและภาระด้านงบประมาณที่อาจส่งผลกระทบต่อภาษีของประชาชนในอนาคต | <ul style="list-style-type: none"> รับทราบประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประกอบการออกแบบต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> หมุดหรือหลักเขตที่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ช่วงนครปฐม-ปากท่อ ได้ดำเนินการปักไว้ในพื้นที่นั้น ในอนาคตจะมีการปรับหรือขยายขอบเขตพื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเขตที่กำหนดไว้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> หากมีการปักหลักเขตเพื่อกำหนดพื้นที่สำหรับการเวนคืนแล้ว จะไม่มีการขยายพื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเขตดังกล่าว โดยเขตทางในช่วงนี้มีความกว้างประมาณ 80 เมตร (มอเตอร์เวย์ 50 เมตร ทางทางบริการอีกด้านละ 15 สองด้านรวม 30 เมตร) เนื่องจากเป็นโครงการทางยกระดับตลอดแนว |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้กรมทางหลวงจัดส่งเจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วง นครปฐม-ปากทอลงพื้นที่ เพื่อชี้แจงข้อมูลความคืบหน้าและรายละเอียดของโครงการแก่ประชาชนให้ได้รับทราบอย่างชัดเจน และเป็นปัจจุบัน สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันเกี่ยวกับสถานะและขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ ตลอดจนป้องกันการรับข้อมูลข่าวสารที่คลาดเคลื่อนหรือบิดเบือน | <ul style="list-style-type: none"> โครงการรับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว และจะประสานแจ้งกรมทางหลวง รวมถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในส่วนช่วงนครปฐม-ปากท่อ เพื่อวางแผนจัดส่งเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่สื่อสารชี้แจงข้อมูลความคืบหน้า และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องกับประชาชนต่อไป |



เพิ่มเพื่อน Line Official : @762vaodd



เพจเฟซบุ๊ก



ดาวโหลดสื่อประชาสัมพันธ์



เว็บไซต์โครงการ

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม ได้ที่ผู้ประสานงานโครงการ : คุณสุณิษา จอมเผือก โทรศัพท์ 065-915-3630

เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา บริษัทดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



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



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงจตุจักร เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ
10800
คุณณัฏฐา สุวรรณารักษ์
วิศวกรงานทางและโยธา
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวีเอสไอแอนด์คอนซัลแตนท์ จำกัด
10/28 หมู่บ้านชวนชื่นโมดิวิภาวดี
ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสามเสน
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
คุณปฏิพัทธ์ อธิวัฒน์
วิศวกรโครงสร้าง
และประสานงานด้านวิศวกรรม
โทรศัพท์ : 0 2532 3623



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
118/49 ซอยรามอินทรา 23
แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
กรุงเทพฯ 10220
คุณอิสริยา รัชมิกิต
วิศวกรจราจรและขนส่ง
โทรศัพท์ : 02 351 0224



บริษัท พีร ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
16/18 ซอยอนันต์ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230
คุณวีรยุทธ วรรณเกียรติ
นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ : 0 2510 8278



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้านเดอะเวิลด์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางเขน
เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
คุณสุณิษา จอมเผือก
นักมวลชนสัมพันธ์
โทรศัพท์ : 0 2180 0744