

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ  
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม  
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



# หมายเลข 91 (MR10)

ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี



## ข้อมูลโครงการ เบื้องต้น



บริษัท เอ็ม เอ  
คอนซัลแตนท์ จำกัด

**CASE**  
CASE AND STRUCTURAL ENGINEERS CO. LTD.

บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ริล  
เอนจิเนียริ่ง จำกัด



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ  
เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท ดาวทุกซ์  
คอมมูนิเคชันส์ จำกัด

เมษายน 2569



## สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์หลักของการดำเนินงาน	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. ระยะเวลาการศึกษาโครงการ	2
5. ขอบเขตการศึกษา	3
6. แนวเส้นทางและแนวคิดการออกแบบโครงการ	4
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	7
8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	9
9. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	12

## 1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 – สุพรรณบุรี

เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนของประเทศไทยได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องตามบริบทของการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง โดยในระยะแรกมุ่งเน้นโครงข่ายแบบรัศมี (Radial) ที่มีกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศในอดีต อย่างไรก็ตาม เมื่อโครงสร้างเมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและกระจายตัวมากขึ้น รูปแบบโครงข่ายดังกล่าวเริ่มแสดงข้อจำกัด โดยเฉพาะการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัดในพื้นที่เมืองขึ้นในอย่างต่อเนื่อง

ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว การพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนจึงมีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน โดยทำหน้าที่เป็นโครงข่ายรองในการรับและกระจายการจราจรออกจากศูนย์กลางเมือง ปัจจุบัน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (M9) ได้เข้าสู่ภาวะใกล้เต็มขีดความสามารถ สะท้อนถึงความจำเป็นในการยกระดับโครงข่ายคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กรมทางหลวงจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองภายใต้แผน MR-MAP (พ.ศ. 2560 – 2579) โดยโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10) ถูกวางบทบาทให้เป็นวงแหวนรอบนอกชั้นที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่เป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง (Bypass) สำหรับการเดินทางระยะไกลและการขนส่งสินค้า เพื่อช่วยลดปริมาณจราจรในพื้นที่ชั้นในและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ในบริบทของการพัฒนาโครงข่ายดังกล่าว โครงการช่วงทางหลวงหมายเลข 32 – สุพรรณบุรี มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในฐานะส่วนเชื่อมโยงหลักของวงแหวนรอบที่ 3 ในฝั่งตะวันตก โดยทำหน้าที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตลอดจนรองรับการขนส่งสินค้าจากพื้นที่เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ ที่สำคัญ โครงการช่วงนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ช่วงแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 34) ทำให้โครงข่ายวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครเกิดความสมบูรณ์ในลักษณะวงปิด (Closed Loop) ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งสามารถไหลเวียนรอบเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่จำเป็นต้องเข้าสู่พื้นที่เมืองชั้นใน อันจะช่วยลดความแออัด ลดระยะเวลาเดินทาง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ

นอกจากนี้ โครงการ MR10 ยังถูกออกแบบให้สามารถบูรณาการร่วมกับโครงข่ายระบบรางในอนาคต ก่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมแบบหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ ท่าเรือ และจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่สำคัญตามแนวเส้นทาง ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

อย่างไรก็ดี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดยรอบอย่างรอบด้าน โครงการนี้จึงให้ความสำคัญกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเป็นระบบครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ ชีวภาพ และสังคม พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบอย่างเหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาเกิดความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ควบคู่กันนี้ กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนถือเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาโครงการให้เกิดความยั่งยืน โดยมีการเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการศึกษา ทั้งการรับรู้ข้อมูล การแสดงความคิดเห็น และการให้ข้อเสนอแนะ ผ่านรูปแบบการสื่อสารที่หลากหลาย เช่น การประชุมสัมมนา การประชุมกลุ่มย่อย และช่องทางออนไลน์ ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารแบบสองทางที่ช่วยสร้างความเข้าใจ ลดความขัดแย้ง และนำไปสู่การยอมรับโครงการจากทุกภาคส่วน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 – สุพรรณบุรี จึงเป็นโครงสร้างพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ที่มีบทบาทสำคัญในการเติมเต็มโครงข่ายวงแหวนรอบที่ 3 ให้สมบูรณ์ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับประเทศ ลดภาระการจราจรในกรุงเทพมหานคร และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างยั่งยืน

## 2. วัตถุประสงค์หลักของการดำเนินงาน

การกำหนดเป้าหมายโครงการมุ่งเน้นความคุ้มค่าสูงสุดทั้งในมิติวิศวกรรมและการจัดการทรัพยากรของรัฐ โดยมีวัตถุประสงค์ 4 ด้านหลัก ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม:** ทบทวนและออกแบบรายละเอียดเพื่อให้เป็น **ทางหลวงพิเศษมาตรฐานขั้นพิเศษ (Controlled Access Motorway)** ที่มีความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล
- **ด้านสิ่งแวดล้อม:** ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างละเอียด พร้อมกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้ครอบคลุมทุกมิติ
- **ด้านเศรษฐกิจ:** วิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินและการลงทุน เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistics Cost) และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ
- **ด้านสังคม:** สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อให้โครงการสอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชนและลดผลกระทบจากการเวนคืน

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **ประสิทธิภาพการเดินทาง :** ลดระยะเวลาเดินทางและต้นทุนการขนส่งสินค้า ยกกระดับไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- **ความปลอดภัยเชิงยุทธศาสตร์ :** แยกการจราจรความเร็วสูงออกจากชุมชน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางสายหลัก
- **การเติบโตทางเศรษฐกิจ:** กระตุ้นการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ในพื้นที่อยุธยา อ่างทอง และ จ. สุพรรณบุรี ผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 35 และทางหลวงหมายเลข 4

## 4. ระยะเวลาการศึกษาโครงการ

การดำเนินงานโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ 4 เมษายน 2569 และสิ้นสุดสัญญา 27 มิถุนายน 2570

## 5. ขอบเขตการศึกษา

การดำเนินงานศึกษาโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน โดยมีขอบเขตของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์/การมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 5-1



### 1. งานด้านวิศวกรรม

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



### 2. งานด้านสิ่งแวดล้อม

มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 31 ปัจจัย



### 3. งานการมีส่วนร่วม ของประชาชน

- จัดการประชุมสัมมนา 3 ครั้ง
- ประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง

รูปที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ

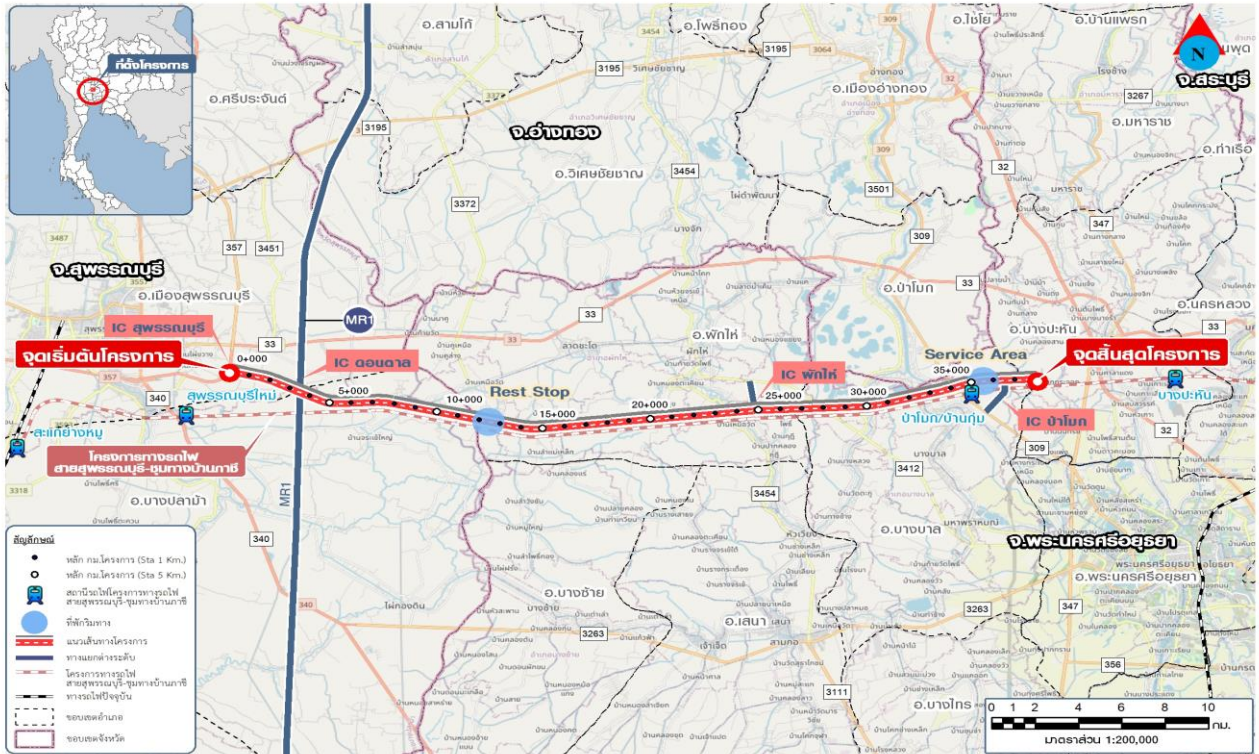
## 6. แนวเส้นทางและแนวคิดการออกแบบโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วง ทล.32-สุพรรณบุรี แสดงดังรูปที่ 6-1 โดยแนว MR10 ด้านเหนือ ช่วงทล.32-สุพรรณบุรี จะอยู่ในแผนพัฒนาระยะยาว 11-20 ปี (พ.ศ.2576-2585) ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) แล้วเสร็จแล้ว

นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการยังซ้อนทับกับโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี ตามผลการศึกษาของโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) จัดทำโดยกรมขนส่งทางราง ซึ่งปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จแล้ว ซึ่งประชาชนในพื้นที่ได้มีการรับรู้ข้อมูลโครงการ ผ่านการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงได้มีการประชุมประสานงานเรื่องแนวเส้นทางระหว่างการรถไฟกับกรมทางหลวงแล้ว

ดังนั้นในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาแนวเส้นทางส่วนใหญ่ขนานไปกับแนวโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี

แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นประมาณ กม. 40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านโครงการพัฒนาพื้นที่เฉพาะลำสมุห์ แล้วจึงตัดแนวโครงการ MR10 จากนั้นแนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งผักไถ่ ผ่านทางหลวงหมายเลข 3454 ข้ามแม่น้ำน้อย ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งป่าโมก ผ่านทางหลวงหมายเลข 3412 ข้ามคลองบางหลวง ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งบางบาล ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านทางหลวงหมายเลข 309 บริเวณด้านทิศใต้ห่างจากตัวเมืองของ อ.ป่าโมก ประมาณ 6.00 กม. ผ่านทุ่งรับน้ำทุ่งบางกุ้ง ก่อนจะสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อโครงการ MR10 ช่วง ทล.32-ทล.305 มีระยะทางประมาณ 32.340 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 6-1

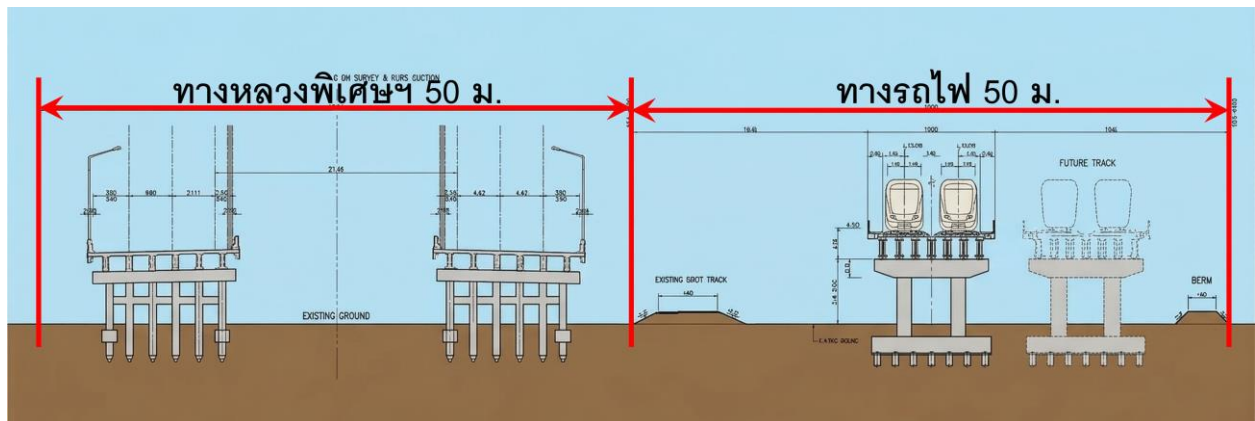


รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางโครงการ

### 6.1 รูปแบบหน้าตัดขวาง

ตลอดแนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่รับน้ำหลายจุด ดังนั้นในการออกแบบรูปแบบโครงการจะพิจารณา รูปแบบทางยกระดับหรือสะพานยก เพื่อหลีกเลี่ยงระดับน้ำท่วม และป้องกันไม่ให้แนวเส้นทางโครงการขวางทาง น้ำที่ไหลบ่าจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากแบบของโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วง กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี ก็มีการออกแบบเป็นทางยกระดับตลอดทั้งเส้นเช่นเดียวกัน ดังนั้นรูปแบบ ทางยกระดับจะมีความสอดคล้องกันระหว่างโครงการรถไฟและทางหลวงพิเศษแก้ปัญหาการกีดขวางทางระบายน้ำ การแบ่งแยกชุมชน และการแก้ปัญหาจุดตัดถนนเดิมให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันได้

รูปแบบโครงการเป็นสะพานและทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทาง 50 เมตร ขนานกับทางรถไฟ โดยมีช่องจราจรละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3 เมตร แสดงดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 รูปแบบหน้าตัดขวางเบื้องต้นของโครงการ

## 6.2 ทางแยกต่างระดับ

ทางแยกเป็นจุดที่เส้นทางสองสายหรือหลายเส้นทางมารวมหรือตัดกัน เป็นส่วนสำคัญของทางหลวงจุดหนึ่งที่ต้องพิจารณา เพราะการเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัย ความเร็ว ความสะดวกสบาย ในการใช้ทางขึ้นอยู่กับรูปแบบที่พิจารณาปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางที่ต้องการเลี้ยวเข้าสู่ทางแยก

ตามแนวเส้นทางโครงการ ตัดโครงข่ายถนนสำคัญที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางเข้า-ออก ของทางหลวงพิเศษฯ ทั้งหมด 3 จุด ได้แก่

1. ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357
2. ทางแยกต่างระดับผักไห่ เชื่อมทางหลวงหมายเลข 3412
3. ทางแยกต่างระดับป่าโมก เชื่อมทางหลวงหมายเลข 309

ทั้งนี้เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุด ที่ปรึกษาจะดำเนินการเปรียบเทียบทั้งด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป

## 6.3 ที่พักริมทางหลวง

ในเบื้องต้นได้มีการกำหนดที่พักริมทางหลวง 2 แห่ง ได้แก่

1. จุดพักรถ (Rest Stop) บริเวณ กม. 11+500 เป็นจุดพักชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความเหนื่อยล้าจากการขับขี่ในระยะสั้น โดยทั่วไปจะประกอบด้วย ที่จอดรถ, ห้องน้ำ, ศาลาพักผ่อน, และพื้นที่สีเขียว
2. สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) กม. 35+500 เป็นจุดพักขนาดกลางที่มีการบริการครบถ้วนมากขึ้น เพื่อรองรับผู้เดินทางระยะไกล นอกจากห้องน้ำและที่จอดรถแล้ว มักจะมีร้านอาหาร, ร้านสะดวกซื้อ, และสถานีบริการน้ำมัน

ทั้งนี้ในการกำหนดตำแหน่งของที่พักริมทางหลวง ที่ปรึกษาจะต้องพิจารณาความสอดคล้องกับตำแหน่งของที่พักริมทางของโครงข่ายทางหลวงพิเศษฯเส้นอื่นต่อไป

## 7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องที่สุดบนพื้นฐานทางวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวงเป็นอย่างน้อย มีขั้นตอนการศึกษา แสดงดังรูปที่ 7-1 มีแนวทางและกรอบแนวคิดในการศึกษาดังนี้

1) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ. 2567)

2) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 10 : พ.ศ. 2569

### ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

1) การรวบรวมข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง : เป็นการรวบรวม ตรวจสอบ มติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด และแผนงานต่าง ๆ รวมทั้ง นโยบายแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

2) สรุปรายละเอียดของโครงการ : นำข้อมูลโครงการมาพิจารณาทำความเข้าใจและสรุปลักษณะองค์ประกอบของโครงการ กิจกรรมการดำเนินงาน รวมทั้งแผนการดำเนินโครงการในระยะต่าง ๆ ทั้งระยะเตรียมการ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

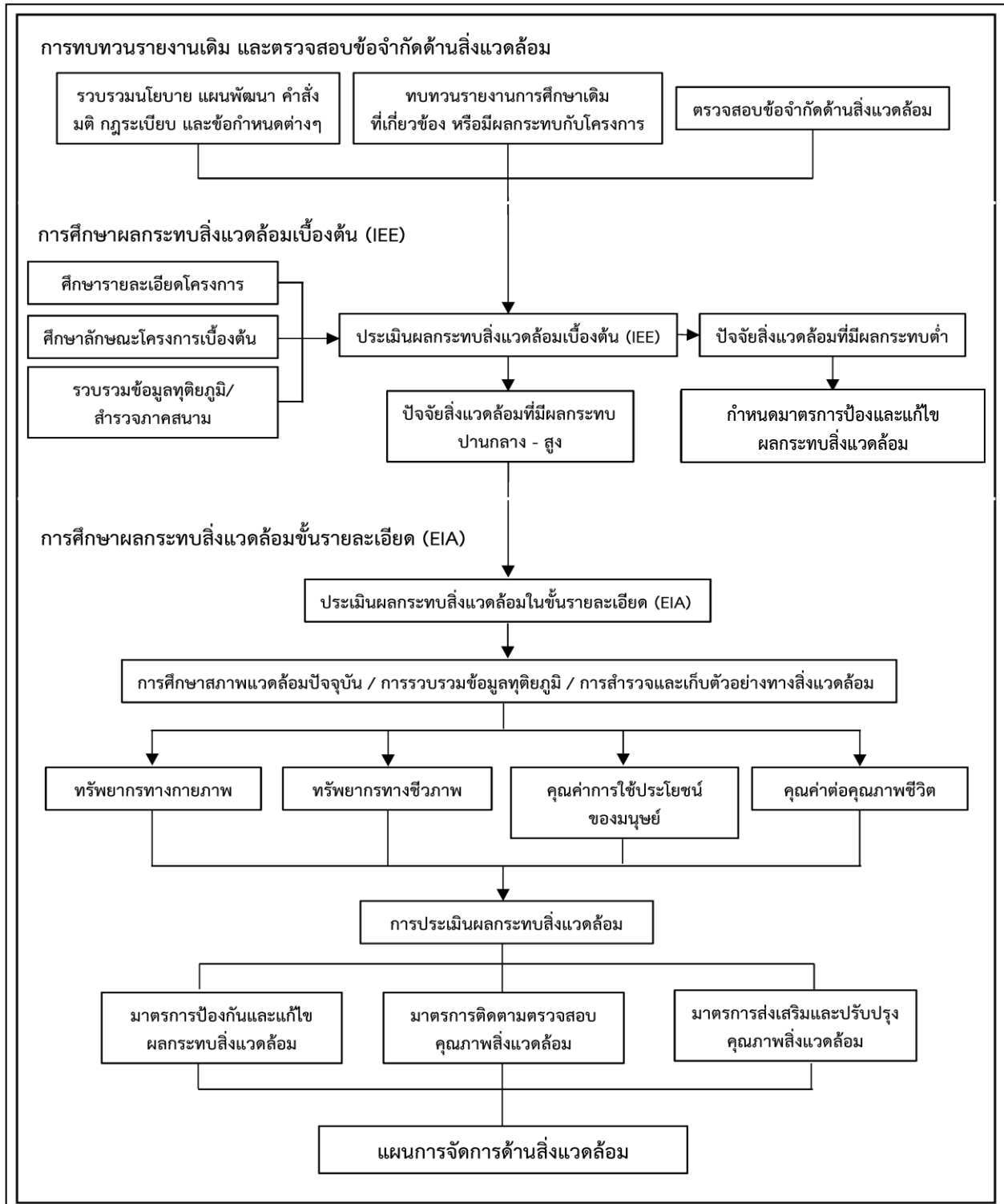
3) ศึกษาสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน : ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ศึกษาอย่างละเอียด โดยอาศัยหลักเกณฑ์ทางวิชาการที่ถูกต้องเหมาะสมครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ

4) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : นำข้อมูลที่รวบรวมได้จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และข้อมูลที่รวบรวมได้เพิ่มเติมมาใช้พิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

5) เสนอมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : เสนอมาตรการและวิธีการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

6) เสนอมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Monitoring and Auditing) : เสนอมาตรการและวิธีการในการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในรูปแบบของแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนโดยคำนึงถึงประสิทธิผล งบประมาณและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

7) จัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan) : ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมโดยระบุถึงสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ช่วงเวลา ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบและงบประมาณ



รูปที่ 7-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

## 8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

พื้นที่ศึกษาอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเส้นทางโครง โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 16 ตำบล ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-1

จากพื้นที่ศึกษาโครงการดังกล่าว ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ ได้พิจารณากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับโครงการให้ครอบคลุมทุกภาคส่วน ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ดังนี้

ตารางที่ 8-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล		
1	จ.อยุธยา	อ.บางปะหัน	1. ต.บ้านลี่		
			อ.บางบาล	2. ต.บ้านกุ่ม	
		3. ต.บางหัก			
		4. ต.บางชะนี			
		อ.ผักไห่		5. ต.กุฎี	
			6. ต.ดอนลาน		
			7. ต.ลาดชิด		
			8. ต.บ้านใหญ่		
					9. ต.ลำตะเคียน
					10. ต.ท่าดินแดง
2	จ.อ่างทอง	อ.ป่าโมก	11. ต.โผงเผง		
3	จ.สุพรรณบุรี	อ.เมืองสุพรรณบุรี	12. ต.ไผ่ขวาง		
			13. ต.โคกโคเต่า		
			14. ต.ท่าระหัด		
		อ.บางปลาม้า	15. ต.จรเข้ใหญ่		
			16. ต.โคกคราม		
รวม	3 จังหวัด	6 อำเภอ	16 ตำบล		

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟัง ความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยแบ่งออกเป็นการสัมมนา 3 ครั้ง การประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 8-1 รายละเอียดดังนี้

1) แผนการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน และแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวทางการออกแบบถนนโครงการพร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานส่วนต่างๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และแผนพัฒนาของจังหวัด โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนที่ 1 ของโครงการ (วันที่ 27-28 เมษายน 2569)

2) แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนที่ 2 ของโครงการ (วันที่ 11-12 มิถุนายน 2569)

3) แผนการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือก รูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนที่ 4 ของโครงการ (ประมาณเดือนสิงหาคม 2569)

4) แผนการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาประกอบด้วย สรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมหรือสรุปรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนเดือนที่ 7-8 ของโครงการ (ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569)

5) แผนการประชุมหารือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของ โครงการและนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนที่ 11 ของโครงการ (ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570)

6) แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เป็นการนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยจะดำเนินการประมาณช่วงเดือน 13 ของโครงการ (ประมาณเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2570)

7) แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้การดำเนินงานประชาสัมพันธ์เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายอย่าง กว้างขวาง รวดเร็ว และทั่วถึง ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้สื่อที่มีความหลากหลาย เพื่อเป็นสื่อกลางสำคัญในการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารไปสู่สาธารณะอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว

## ข้อมูลโครงการเบื้องต้น

ลำดับ	แผนการดำเนินงาน	ปี พ.ศ.2569										ปี พ.ศ.2570				
		เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.
<b>1.</b>	<b>แผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>															
1.1	การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	★		★				★				★	★			
1.2	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)			★												
1.3	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)					★										
1.4	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)								★							
1.5	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)											★				
1.6	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)														★	
<b>2.</b>	<b>แผนการจัดการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์</b>															
2.1	เอกสารประกอบการประชุม (จำนวน 5 ชุด)			★	★				★			★	★		★	
2.2	แผ่นพับประชาสัมพันธ์ (จำนวน 5 ชุด)			★	★				★			★	★		★	
2.3	บอร์ดนิทรรศการ (จำนวน 3 ชุด)			★					★						★	
2.4	วีดิทัศน์ประกอบการสัมมนา (จำนวน 3 ชุด)			★					★						★	
<b>3.</b>	<b>แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ</b>															
3.1	แผนการนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ															
3.2	แผนการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนท้องถิ่น															

หมายเหตุ แผนการดำเนินงานอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม

### รูปที่ 8-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 9. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ชั้น 6 อาคารเฉลิมว วัชรพุกก์ ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-78 ต่อ 24033 โทรสาร : 0 2551 5420

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ  
กรุงเทพฯ 10800

โทรศัพท์ : 0 2948 6014-8 โทรสาร : 0 2948 6013

บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอ็นจิเนียร์ส จำกัด

51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2941 1061-2 โทรสาร : 0 2941 1060

บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

9 ซ. ลาดพร้าว 124 แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง

กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ : 0 2934 3233 โทรสาร : 0 2934 3248

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้านเดอะรีเจ้นท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2948 6014-8 โทรสาร : 0 2948 6013

ติดตามข้อมูลโครงการได้ที่



Line Official

@174zxqvf



Facebook Fanpage

MR10 ทล32 - สุพรรณบุรี

เว็บไซต์ข้อมูลโครงการ

[www.mr10-hw32-suphanburi.com](http://www.mr10-hw32-suphanburi.com)



## ติดต่อสอบถามข้อมูล

สำนักสำรวจและออกแบบ

กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

## บริษัทที่ปรึกษา



**บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด**

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง

เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300



**บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรักเจอร์ล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด**

51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2



**บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด**

39 ซอยลาดพร้าว 124 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา

เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505



**บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด**

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ รีเจนท์ สตรีท

ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน

เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24



กรมทางหลวง