สารบัญ

หน้า

สารบัญ **ก**

สารบัญตาราง **ค**

สารบัญรูป **ง**

1. ความเป็นมาของโครงการ 1
2. วัตถุประสงค์ 5
   2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ 5
   2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม 5
3. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ 5
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ 6
5. ขอบเขตการศึกษา 8
6. สภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน 10
   6.1 แนวเส้นทางโครงการ 10
   6.2 โครงข่ายทางหลวงที่เกียวข้องของโครงการ 14
   6.3 อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ 15
7. สภาพอุทกวิทยาและการระบายน้ำ 20
   7.1 การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา 20
   7.2 ลักษณะลุ่มน้ำ ลำน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำ 20
   7.3 พื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" และการจัดการน้ำ 20
   7.4 การวิเคราะห์ลักษณะภูมิประเทศและผลกระทบต่อโครงการ 21
   7.5 โครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม 21
8. การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ 22
   8.1. การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ และจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ 22
   8.2 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ 23
   8.3 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ 28
   8.4 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ 29
9. รูปแบบการพัฒนาโครงการ 31
10. การออกแบบจุดตัดทางแยก 32
    10.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ 32
    10.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 33
    10.3 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 38

สารบัญ

	หน้า
11.การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	43
11.1 สรุปข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	41
11.2 สรุปปัจจัยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	57
12.การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	58
12.1 แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ	60
12.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	61
13. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	80
14. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	81

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	7
8-1	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเสนทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ	28
10-1	หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	33
11-1	ระยะห่างแหล่งโบราณสถานตามแนวทางเลือกของโครงการ	49
11-2	พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ	54
12-1	การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร	60
12-2	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	61
12-3	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลมหาราช และตำบลบ้านใหม่ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	64
12-4	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลหันสัง ตำบลบ้านขล้อ และตำบลเสาธง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	66
12-5	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลแม่ลา ตำบลนครหลวง ตำบลพระนอน ตำบลบางพระครู ตำบลบ้านซุ้ง และตำบลอรัญญิก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	68
12-6	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 4 พื้นที่ตำบลโพสาวหาญ และตำบลหนองไม้ซุง อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	70
12-7	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 5 พื้นที่ตำบลพระแก้ว ตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง ตำบลภาชี ตำบลระโสม และตำบลไผ่ล้อม อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	62
12-8	สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	75

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1-1	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579	3
1-2	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3	4
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	6
6-1	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม. 0+000 ถึง กม. 4+000	11
6-2	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม. 4+000 ถึง กม. 10+000	11
6-3	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม. 10+000 ถึง กม. 16+000	12
6-4	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 4 กม. 16+000 ถึง กม. 22+000	12
6-5	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 5 กม. 22+000 ถึง กม. 28+000	13
6-6	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 6 กม. 28+000 ถึง กม. 36+000	13
6-7	แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว 3 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดตลาด และวัดพรานนก	15
6-8	พื้นที่วัดตาลเอน	16
6-9	พื้นที่ทุ่งรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก	16
6-10	ตำแหน่งที่ดินประเภทอุตสาหกรรมฯ และชุมชน	17
6-11	ช่วงแนวเส้นทางรถไฟเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางด้านทิศตะวันออก	18
6-12	แนวเส้นทางโครงการเข้าร่วมกับแนวรถไฟโครงการ สุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางภาชี	18
6-13	แนวเสาสายส่งไฟฟ้าขนาด 500 kV	19
8-1	สภาพพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ	22
8-2	สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ	23
8-3	แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้	24
8-4	แนวเสนทางเลือกของโครงการ	27
8-5	แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (แนวเส้นทางเลือกที่ 5)	30
9-1	รูปแบบถนนโครงการ	31
9-2	รูปแบบถนนโครงการร่วมกับรถไฟทางคู่	31
10-1	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 1	34
10-2	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 2	35
10-3	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 3	36
10-4	รูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 32	37
10-5	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 1	38
10-6	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 2	39
10-7	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 3	40
10-8	รูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 33 ต.บ้านซุ้ง อ.นครหลวง	42

สารบัญรูป

รูปที่ **หน้า**

11-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 44
11-2 เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ 46
11-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ 47
11-4 พื้นที่ชุ่มน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ 50
11-5 แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ 51
11-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 53
11-7 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ 56
12-1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน 59
12-2 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) 79

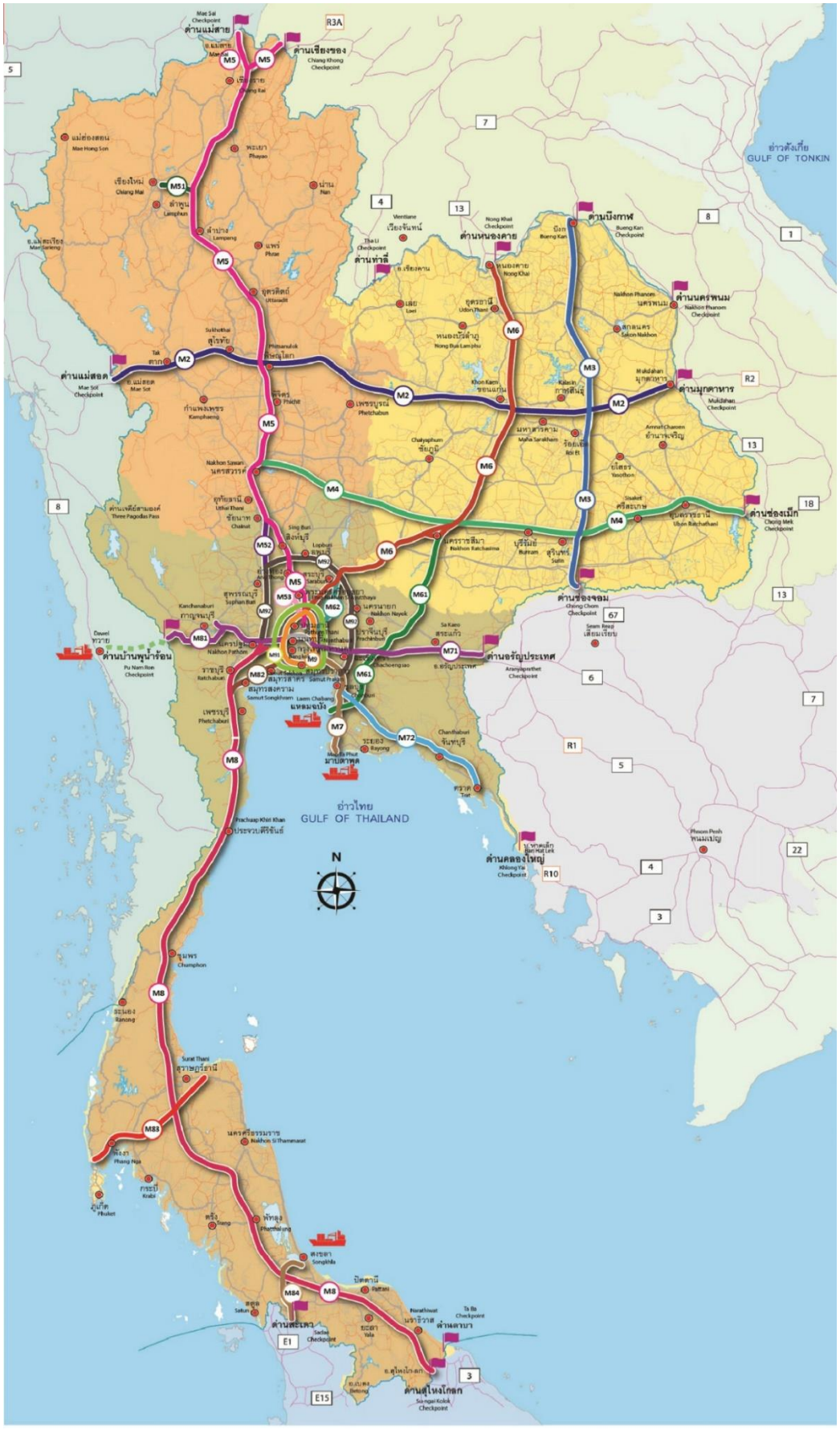
เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1

1. ความเป็นมาของโครงการ

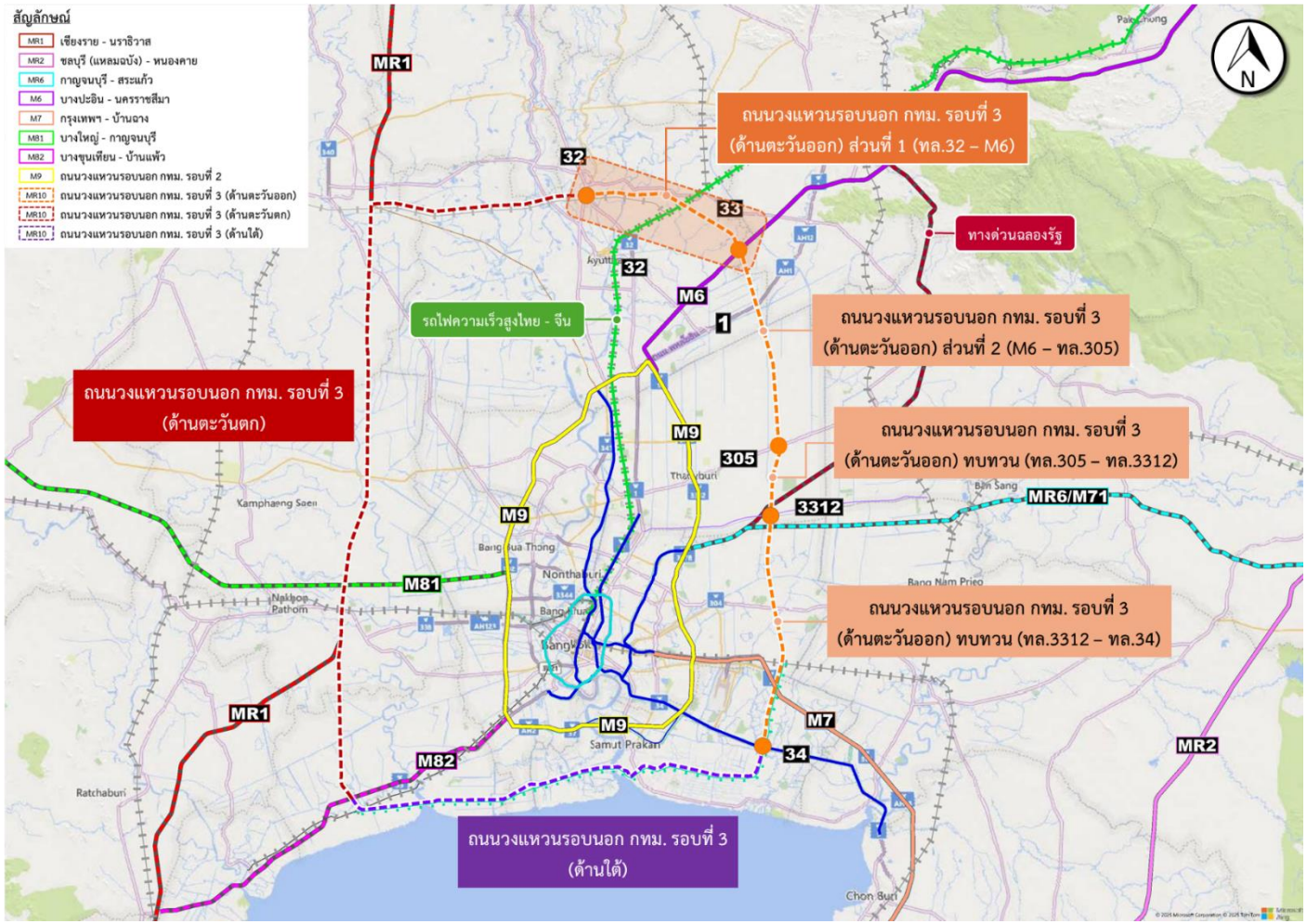
ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญ ส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะของแนวเส้นทางออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายในลักษณะคล้ายกับใยแมงมุม อยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ชุมชนเมืองในแต่ละภูมิภาค โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มีโครงข่ายวงแหวนดังกล่าว คือ โครงข่ายวงแหวนรอบที่ 1 หรือ ถนนรัชดาภิเษก และต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างโครงข่ายวงแหวนเพิ่มเติม คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือ ถนนกาญจนาภิเษก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตและการขยายตัวของพื้นที่เมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งโครงข่ายวงแหวนในปัจจุบัน จะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และจะเต็มศักยภาพของโครงข่ายวงแหวนได้ในอนาคต กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการพัฒนาและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 – 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงในเขตพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสามารถช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า-ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับรถบรรทุก ดัง**รูปที่ 1-1**

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะสามารถบรรเทาปัญหาและลดผลกระทบทางด้านการจราจรติดขัด และยังเป็นการขยายพื้นที่เพื่อกระจายความเจริญและการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ไปยังพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสามารถช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ในตัวเมืองได้อีกทางหนึ่ง ดัง**รูปที่ 1-2** ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วยบริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัดและบริษัท เอ็นทิค จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดรวมทั้งศึกษาและทบทวนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ประกอบด้วย โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนร อบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 และโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 34 ระยะทางรวมประมาณ 128.20 กิโลเมตร

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1 จะดำเนินการในช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ถึง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 เพื่อเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่มีความสำคัญให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจร อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ลงราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567 เป็นโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในข้างต้นต่อไป



รูปที่ 1-1 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579



ที่มา : โครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของกรมทางหลวง เมื่อปี พ.ศ.2566

รูปที่ 1-2 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

1) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม จากจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน – นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 30.00 กิโลเมตร
2) เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบัน ปริมาณจราจร ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

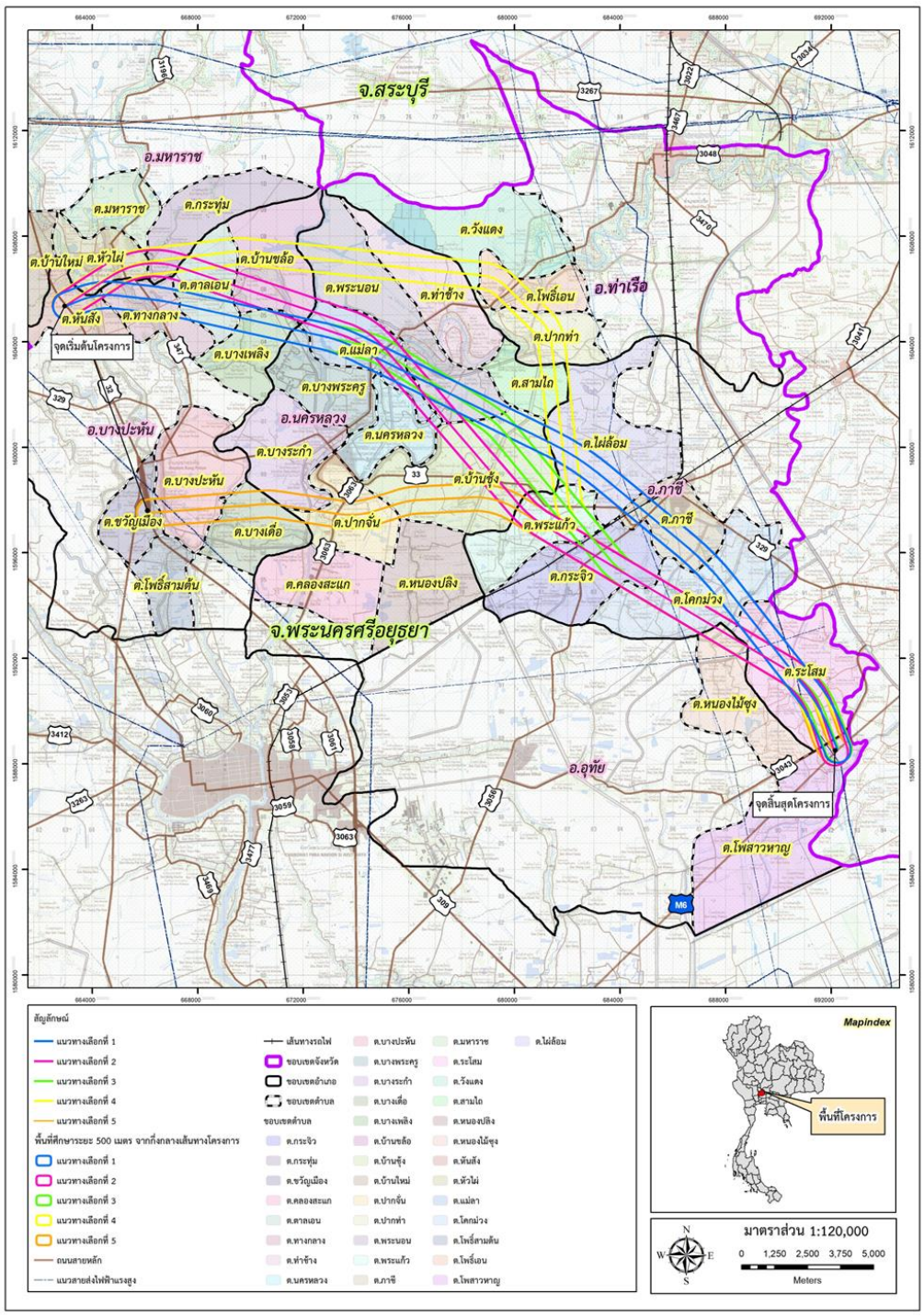
1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาแนวเส้นทางเลือก เกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ รวมทั้งผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับแนวทางเลือกและรูปแบบการพัฒนาของโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระบบโครงข่ายคมนาคมและบริบทของพื้นที่ต่อไป

3. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

1) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางระหว่างภูมิภาค จากภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก
2) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในอนาคต และเพื่อลดความแออัดของถนนวงแหวนรอบที่ 2 และทางหลวงระหว่างเมืองในพื้นที่จังหวัดอยุธยา
3) เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรร่วมกันของรถบรรทุกและรถยนต์,รถจักรยานยนต์ รวมทั้งการสัญจรด้วยการเดินเท้า
4) ลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดมลพิษ ลดเวลาในการเดินทาง เพิ่มคุณภาพชีวิต
5) เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เกิดการขยายตัวของเขตเมืองและเขตเศรษฐกิจ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สาย บางปะอิน – นครราชสีมา พื้นที่ศึกษาของ 5 แนวเส้นทางคัดเลือกในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 32 ตำบล 6 อำเภอ 1 จังหวัด แสดงดัง**รูปที่ 4-1 และตารางที่ 4-1**



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3	แนวทางเลือกที่ 4	แนวทางเลือกที่ 5
พระนครศรีอยุธยา	บางปะหัน	หันสัง	√	√	√	√	-
		ทางกลาง	√	√	√	√	-
		ตาลเอน	√	√	√	√	-
		บ้านขล้อ	√	√	√	√	-
		บางเพลิง	√	√	√	-	-
		บางปะหัน	-	-	-	-	√
		ขวัญเมือง	-	-	-	-	√
		บางเดื่อ	-	-	-	-	√
	มหาราช	หัวไผ่	√	√	√	√	-
		กระทุ่ม	-	√	-	√	-
		มหาราช	-	-	-	√	-
		บ้านใหม่	-	-	-	√	-
	นครหลวง	แม่ลา	-	√	√	-	-
		บางพระครู	√	-	√	-	-
		พระนอน	√	√	√	√	-
		นครหลวง	√	√	-	-	-
		บ้านชุ้ง	√	√	√	√	√
		ท่าช้าง	-	-	-	√	-
		สามไถ	-	-	-	√	-
		บางระกำ	-	-	-	-	√
		ปากจั่น	-	-	-	-	√
	ภาชี	พระแก้ว	-	√	√	√	√
		ไผ่ล้อม	√	-	√	√	-
		กระจิว	√	√	√	√	√
		ภาชี	√	-	-	-	-
		โคกม่วง	√	√	√	√	√
		ระโสม	√	√	√	√	√
	อุทัย	หนองไม้ซุง	-	√	√	√	√
		โพสาวหาญ	√	√	√	√	√
	ท่าเรือ	ปากท่า	-	-	-	√	-
		โพธิ์เอน	-	-	-	√	-
		วังแดง	-	-	-	√	-
1 จังหวัด	**6 อำเภอ**	**32 ตำบล**	**16 ตำบล**	**17 ตำบล**	**17 ตำบล**	**22 ตำบล**	**12 ตำบล**

5. ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้การดำเนินงานโครงการเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานโดยสอดคล้องกับรายการข้อกำหนดในสัญญา เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยสรุปขอบเขตการศึกษาของงาน ดังนี้

1) ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา แผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรายกรณี ข้อร้องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี) หรือตามที่กรมทางหลวงเห็นชอบ
2) ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และศึกษาพิจารณาคัดเลือกแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้างที่เหมาะสม (ถ้ามี) ให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อดี ข้อเสีย ตามความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
3) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า
4) สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง และทางแยกรวมถึงโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งปีปัจจุบันและอนาคต
5) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ แนวทาง แนวระดับ สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค และรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
6) สำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทางและเป็นข้อมูลในการก่อสร้าง
7) ออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม ครอบคลุมลักษณะงานบริการดังต่อไปนี้
    ก) สำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านเรขาคณิต งานทาง งานโครสร้างงานระบายน้ำ งานระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็น งานจัดภูมิทัศน์ในบริเวณทางแยกและการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
    ข) สำรวจและออกแบบรายละเอียดของแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และรูปแบบงานโครงสร้าง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
    ค) ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่างๆ ซึ่งในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์การจราจร รูปแบบทันสมัย และมีเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่
    ง) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่ายการประเมินผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ
8) จัดทำแผนที่ระบบระบายน้ำตลอดทั้งทางหลวงพิเศษ ทางหลวง และโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาและรักษาระบบระบายน้ำที่สมบูรณ์ต่อไป
9) จัดทำขั้นตอนการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และจัดการจราจรในระหว่างก่อสร้าง
10) ดำเนินการงานทางด้านสิ่งแวดล้อม
11) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับทราบตลอดการดำเนินโครงการ

12) สำรวจทรัพย์สินและข้อมูลเพื่อการเวนคืนขั้นเริ่มต้นที่ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกาฯ (ถ้ามี) และจัดทำแผนที่เขตทางหลวง บริเวณที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)
13) จัดเตรียมข้อมูลและสื่อต่าง ๆ สำหรับนำเสนอโครงการฯ (Presentation) ที่สามารถนำเสนอด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ตามรายละเอียดที่กำหนด
14) จัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคาค่าก่อสร้าง
15) จัดการฝึกอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีตามที่ระบุไว้ในขอบเขตของงาน

6. สภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน

6.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตามผลการศึกษาของโครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของกรมทางหลวง เมื่อปี พ.ศ.2566 โดยแนวเส้นทางโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1 มีจุดเริ่มต้นของโครงการทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณกิโลเมตรที่ 41+770 ตำบลหันสัง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางด้านทิศตะวันออก ผ่านตำบลทางกลาง ข้ามผ่านแม่น้ำลพบุรี และตัดทางหลวงหมายเลข 347 (บางปะหัน-เจ้าปลุก) กับทางหลวงหมายเลข 3013 (แยกทล.346-นครหลวง) ประมาณกิโลเมตรที่ 4 ของแนวเส้นทางโครงการ และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านตำบลตาลเอนและตำบลบางเพลิง ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 3013 บริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมนครหลวง และตัดผ่านคลองบางพระครู มุ่งหน้าต่อไปผ่านตำบลบางพระครูและตำบลแม่ลาในส่วนของอำเภอนครหลวง ตัดผ่านกับทางหลวงหมายเลข 3467 (นครหลวง-ท่าเรือ) ข้ามผ่านแม่น้ำป่าสักกิโลเมตรที่ 12 ของแนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท 2008 (แยกทล.33-บ้านปากแรด) หน้าบริษัทปุ๋ยตราม้าบิน และมุ่งหน้าต่อไป ผ่านตำบลพระนอนและตำบลบ้านชุ้ง ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท 5026 (แยก อย.2008-บ้านตลาด) ซึ่งคลองชลประทานร่วมด้วย และมุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอภาชี ตำบลภาชี ตัดกับทางรถไฟภาชีและทางหลวงหมายเลข 33 (บางปะหัน-โคกแดง) ที่กิโลเมตรที่ 24 ของแนวเส้นทางโครงการ และผ่านตำบลโคกม่วงและตำบลระโสมตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข 3027 (แยก ทล.328-บ้านดอนช่อย) และแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางทิศใต้ เข้าสู่อำเภออุทัย ตำบลโพธิ์สาวหาญ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3043 (อุทัย-หนองตาโล่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) มีระยะทางรวมประมาณ 36.00 กิโลเมตร จากการทบทวนสภาพพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการอยู่บริเวณตอนเหนือของอำเภอเมืองพระนครศรีอยุธยา ลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มและพื้นที่ราบ มีการกระจายตัวของชุมชนเฉพาะในพื้นที่ริมทางหลวงเป็นหลัก สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่ สามารถแสดงรายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการในแต่ละช่วงได้ดังนี้

- แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.0+000 ถึง กม.4+000 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 32 ทางหลวงหมายเลข 347 และทางหลวงหมายเลข 3013 ตัดผ่านคลองชลประทาน แม่น้ำลพบุรี ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีชุมชนหนาแน่นปานกลาง ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหน้าศาสนสถาน 2 แห่ง คือ วัดสระทองและวัดป่าไทรย้อย **ดังรูปที่ 6-1**



รูปที่ 6-1 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.0+000 ถึง กม.4+000

- **ช่วงที่ 2** แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.4+000 ถึง กม.10+000 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3013 และทางหลวงหมายเลข 3017 ซึ่งจะผ่านบริเวณใกล้เคียงกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ในรัศมี 500 เมตร และเขตนิคมอุตสาหกรรมนครหลวง ผ่านคลองบางพระครู ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบ มีชุมชนอาศัยอยู่เล็กน้อย ในช่วงแนวตัดผ่าน **ดังรูปที่ 6-2**



รูปที่ 6-2 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.4+000 ถึง กม.10+000

-**ช่วงที่ 3** แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.10+000 ถึง กม.16+000 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3467 และทางหลวงชนบทหมายเลข 2008 ตัดผ่านศาสนสถาน 1 แห่ง วัดสระเกษ ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบ มีชุมชนหนาแน่นช่วงบริเวณแม่น้ำป่าสัก และบริเวณใกล้เคียงจะมีโรงงานขนาดใหญ่ 2 แห่ง **ดังรูปที่ 6-3**



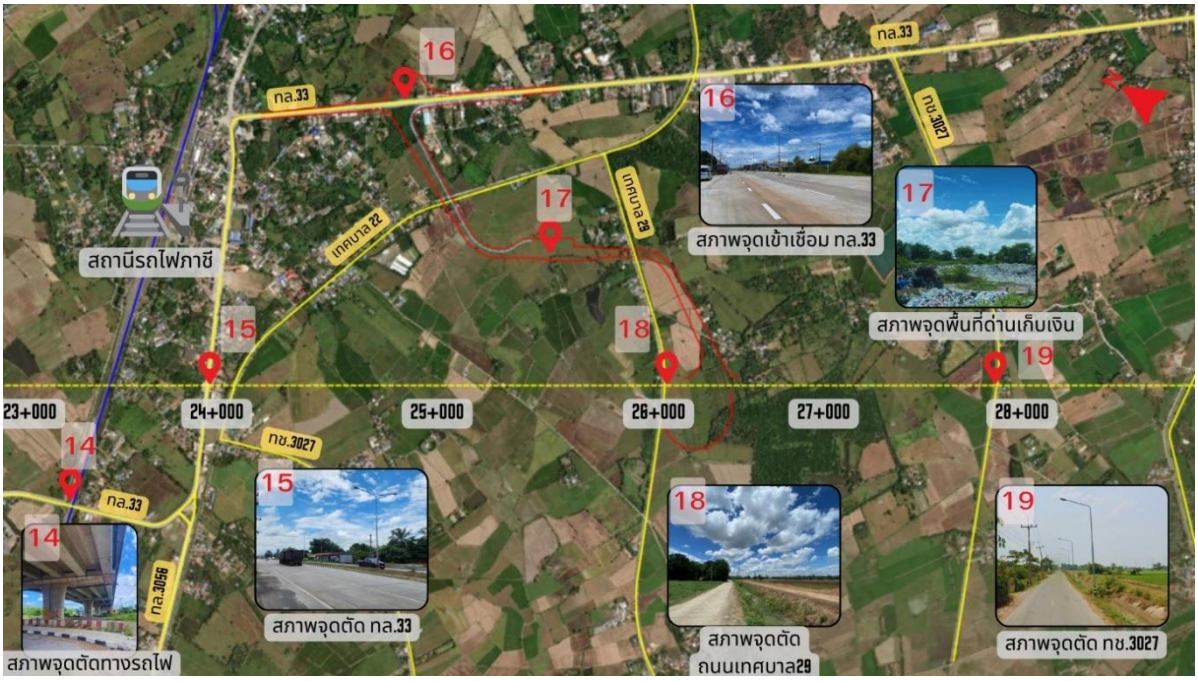
รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม.10+000 ถึง กม.16+000

-ช่วงที่ 4 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.16+000 ถึง กม.22+000 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข 5026 และทางหลวงชนบทหมายเลข 2022 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบและพื้นที่ Service road เบื้องต้น ซึ่งมีชุมชนอาศัยอยู่เล็กน้อยช่วงที่แนวตัดผ่าน **ดังรูปที่ 6-4**



รูปที่ 6-4 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 4 กม.16+000 ถึง กม.22+000

-ช่วงที่ 5 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.22+000 ถึง กม.28+000 ตัดผ่านทางรถไฟใกล้กับสถานีภาชีและทางหลวงหมายเลข 33 ทางหลวงชนบทหมายเลข 3027 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบ มีชุมชนอาศัยหนาแน่นในช่วงตำบลภาชี **ดังรูปที่ 6-5**



รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 5 กม.22+000 ถึง กม.28+000

-ช่วงที่ 6 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.28+000 ถึง กม.36+000 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข 3012 ทางหลวงหมายเลข 3043 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 มีชุมชนอาศัยตลอดแนวเส้นทาง และเป็นช่วงแนวเสาไฟฟ้าแรงสูง ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบ **ดังรูปที่ 6-6**



รูปที่ 6-6 สภาพพื้นที่ของแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 6 กม.28+000 ถึง กม.36+000

6.2 โครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้องของโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการถูกออกแบบให้เชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่โดยรอบได้อย่างทั่วถึง ทั้งการเชื่อมต่อกับทางหลวงสายหลัก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และชุมชนโดยรอบ สามารถก่อให้เกิดการเดินทางภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้องของโครงการมีดังนี้

1) ทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธาน เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทางตลอดทั้งสายรวมประมาณ 150 กิโลเมตร

2) ทางหลวงหมายเลข 33 (สาย สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นในจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่ชายแดนประเทศกัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีระยะทางตลอดทั้งสายรวมประมาณ 296 กิโลเมตร

3) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (สาย บางปะอิน – นครราชสีมา) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4 – 6 ช่องจราจร มีระยะทางในช่วงนี้ประมาณ 196 กิโลเมตร

4) ทางหลวงหมายเลข 347 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ช่วง บางปะหัน – เจ้าปลุก)

5) ทางหลวงหมายเลข 3013 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ช่วง แยกทางหลวงหมายเลข 346 - นครหลวง)

6) ทางหลวงหมายเลข 3467 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ช่วง นครหลวง - ท่าเรือ)

7) ทางหลวงหมายเลข 3043 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ช่วง อุทัย - หนองตาโล่)

8) ทางหลวงหมายเลข 3056 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ช่วง อุทัย - ภาชี)

9) ทางหลวงหมายเลข 3017 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ช่วงแยกนิคม-วังม่วง)

10) ทางหลวงชนบท สาย อย.3052 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

11) ทางหลวงชนบท สาย อย.2008 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร และมีคลองชลประทานขนานกับแนวถนน

12) ทางหลวงชนบท สาย อย.5026 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร และมีคลองชลประทานขนานกับแนวถนน

13) ทางหลวงชนบท สาย อย.3027 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร และมีคลองชลประทานขนานกับแนวถนน

14) ทางหลวงชนบท สาย อย.3012 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร และมีคลองชลประทานขนานกับแนวถนน

15) ทางหลวงชนบท สาย อย.2022 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร และมีคลองชลประทานขนานกับแนวถนน

6.3 อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลแนวเส้นทางโครงการตามผลการศึกษาเดิมที่ผ่านมา สามารถสรุปอุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการได้ดังนี้

1. แหล่งโบราณสถาน

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ พบโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว 3 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดตลาด และวัดพรานนก จากการสำรวจพื้นที่ของที่ปรึกษายังพบโบราณสถานอีก 2 แห่ง ซึ่งยังไม่ขึ้นทะเบียน ได้แก่ วัดสระทอง และบ้านพรานนก ดัง**รูปที่ 6-7**



วัดตนุทรงธรรม



วัดตลาด



วัดพรานนก

รูปที่ 6-7 แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว 3 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดตลาด และวัดพรานนก

2. เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน

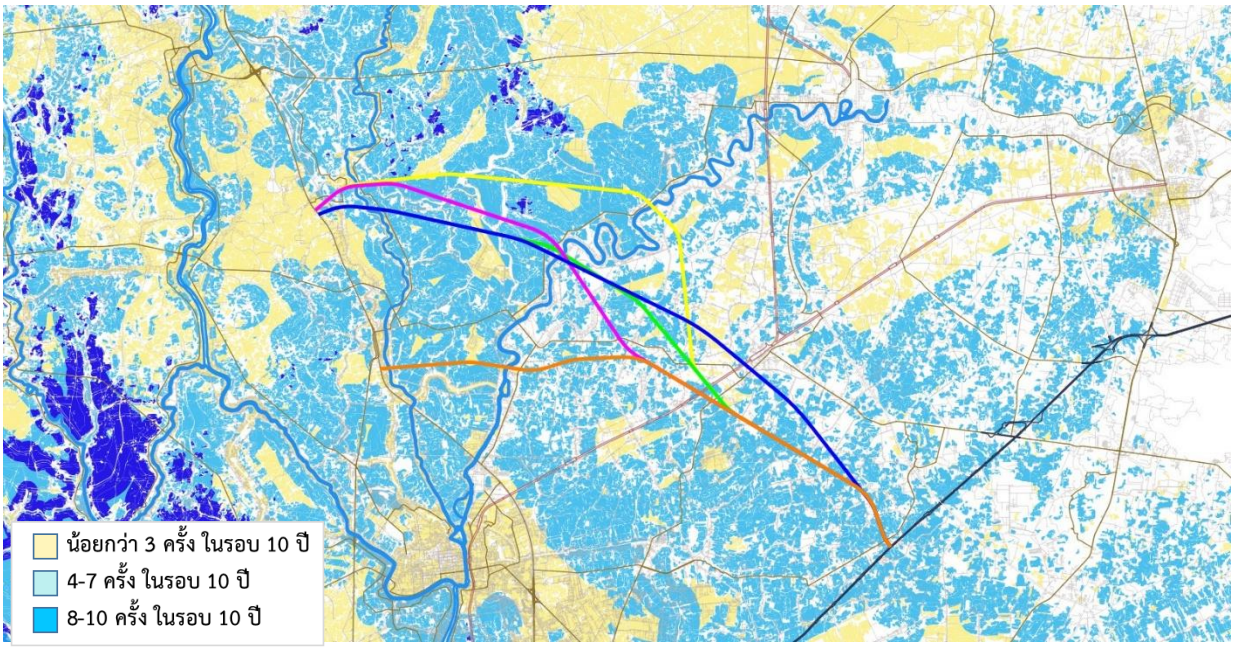
จากการตรวจสอบกับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โครงการไม่มีพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า แต่พบเขตห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนกน้ำและนกอพยพ ดัง**รูปที่ 6-8**



รูปที่ 6-8 พื้นที่วัดตาลเอน

3. ทุ่งรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

ทุ่งรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก ดังแสดงแนวเส้นทางโครงการทั้ง 5 แนวเส้นทางบนแผนที่ ดัง**รูปที่ 6-9**

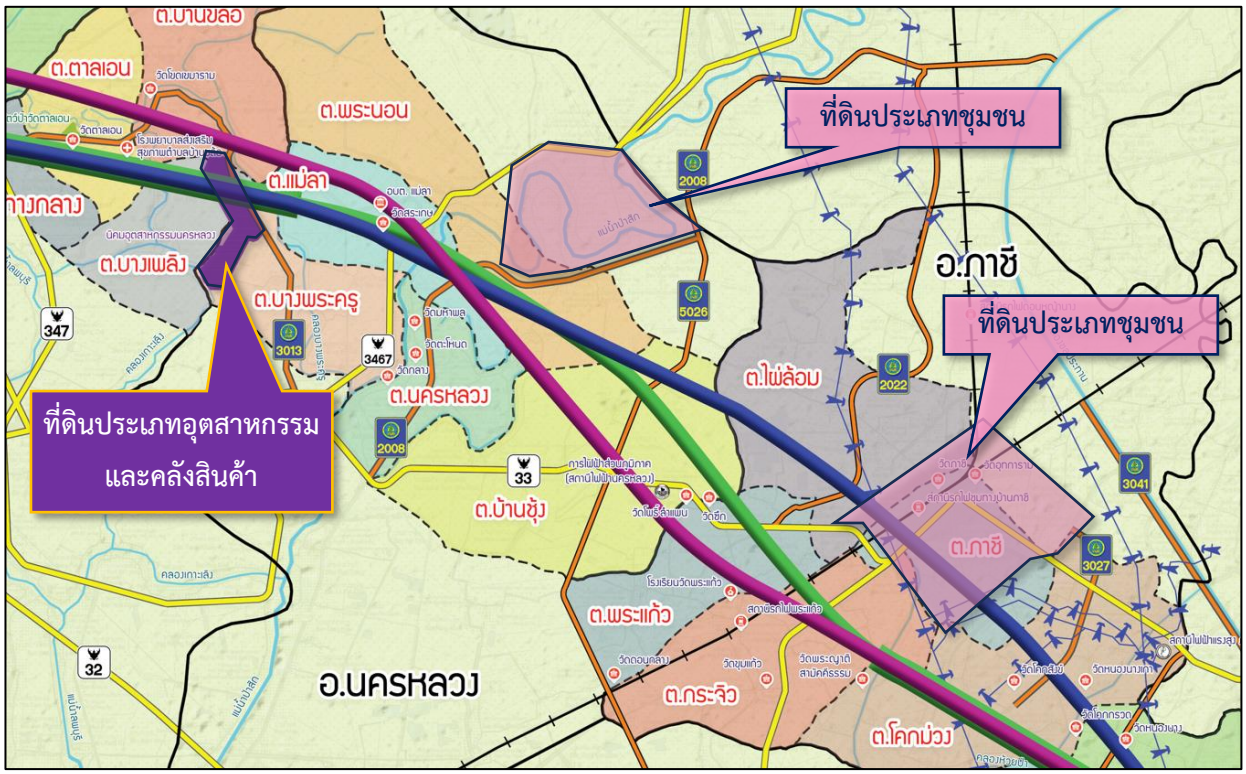


รูปที่ 6-9 พื้นที่ทุ่งรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

4. การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2560 พบประเภทที่ดินที่มีผลต่อการกำหนดแนวเส้นทางเลือก ดังนี้

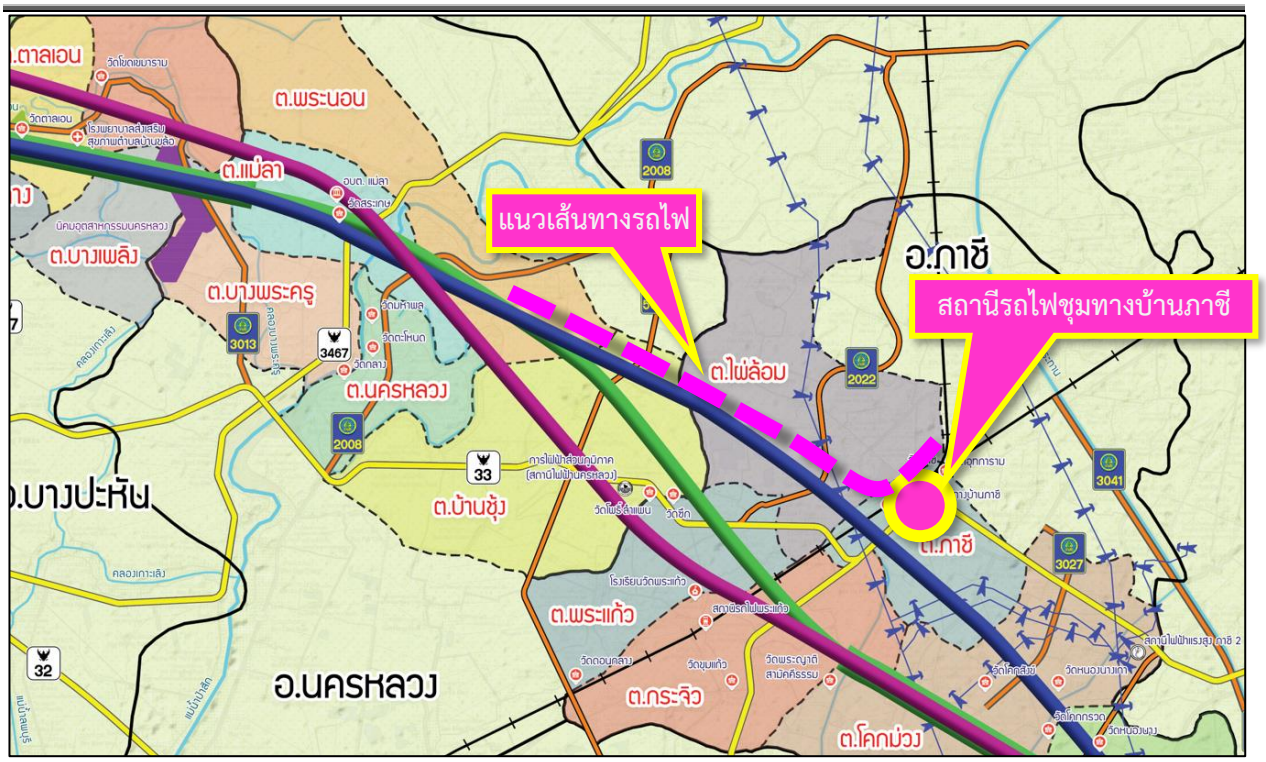
- ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เป็นที่ดินที่ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์
- ที่ดินประเภทชุมชน อำเภอนครหลวง และอำเภอภาชี เป็นที่ดินที่ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ แสดงดัง**รูปที่ 6-10**



รูปที่ 6-10 ตำแหน่งที่ดินประเภทอุตสาหกรรมฯ และชุมชน

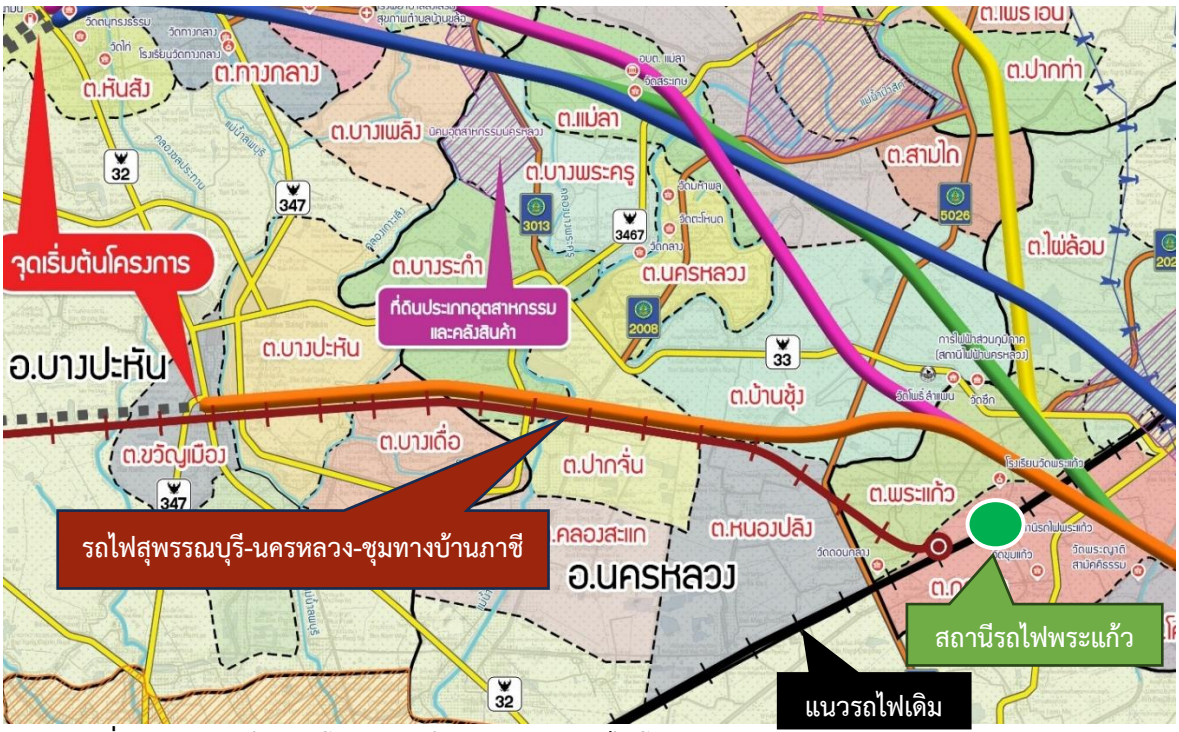
5. การเชื่อมต่อระบบรางตามนโยบายการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

รัฐบาลมีนโยบายการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณาการการใช้พื้นที่เขตทางของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ลดการเวนคืน การแบ่งแยกชุมชน การจำกัดการพัฒนาเมือง และการพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ดังรูปที่ **6-11**



รูปที่ 6-11 ช่วงแนวเส้นทางรถไฟเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางด้านทิศตะวันออก

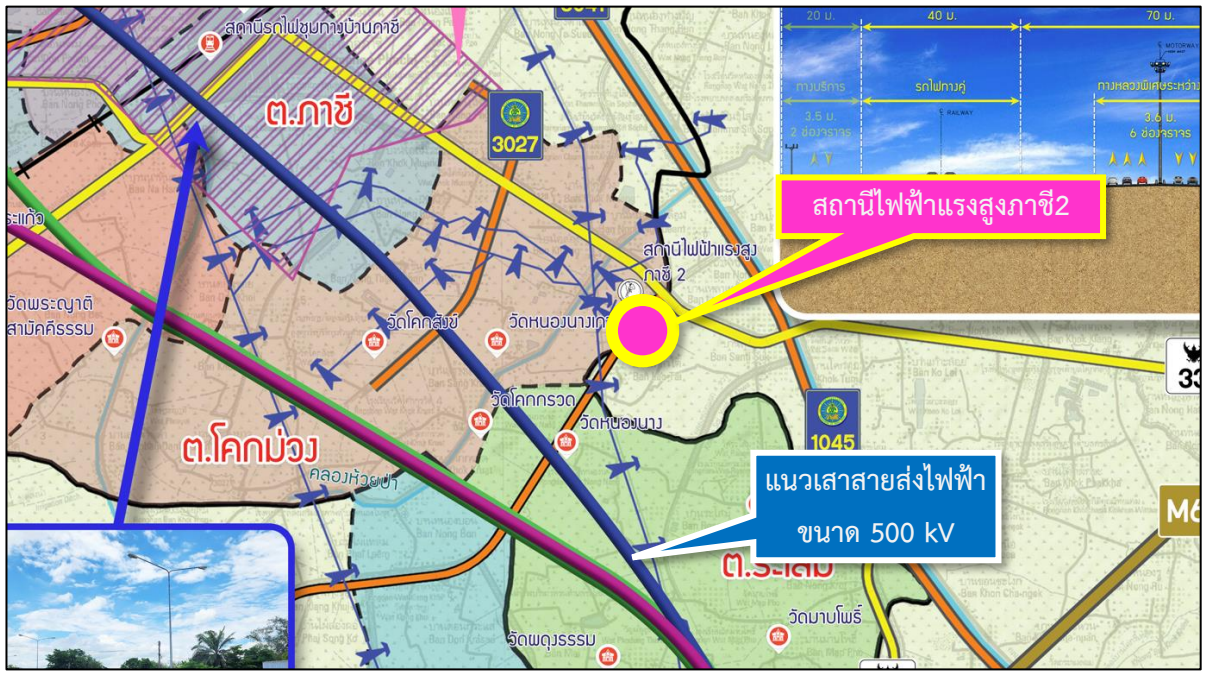
ทั้งนี้ที่ปรึกษา ได้เข้าร่วมรับฟังผลการศึกษาของแนวเส้นทางรถไฟ สุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี จะสามารถเข้าร่วมแนวเส้นทางได้หรือไม่ จึงได้มีการเพิ่มแนวเส้นทางที่เป็นไปได้เป็นแนวที่ 5 (แนวสีส้ม) ซึ่งจะมีแนวเส้นทางของโครงการเข้าร่วมใช้กับแนวรถไฟประมาณ 7 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางได้แยกออกจากแนวรถไฟเพื่อจุดขึ้นลงบริเวณ ทล.33 หลังจากนั้นจึงตัดข้ามแนวรถไฟความเร็วสูงที่ขนานกับแนวรถไฟเดิม ดัง**รูปที่ 6-12**



รูปที่ 6-12 แนวเส้นทางโครงการเข้าร่วมกับแนวรถไฟโครงการ สุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางภาชี

6. สาธารณูปโภคในพื้นที่

แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านใกล้เคียงบริเวณแนวเสาสายส่งไฟฟ้าขนาด 500 kV ที่ส่งออกจากจากสถานีไฟฟ้าแรงสูงภาชี 2 จำนวนหลายแนว ดัง**รูปที่ 6-13** จากการประสานงานกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตที่ดูแลพื้นที่ไม่ต้องการให้มีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าและเสาสายส่งไฟฟ้าไม่ควรตั้งอยู่ในพื้นที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อให้การไฟฟ้าฯสามารถเข้าบำรุงรักษาเสาได้ ดังนั้นแนวเส้นทางเลือกที่ถูกกำหนดจะหลีกเลี่ยงอุปสรรคดังกล่าวให้มากที่สุด





รูปที่ 6-13 แนวเสาสายส่งไฟฟ้าขนาด 500 kV

7. สภาพอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

7.1 การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา

การตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิมในโครงการนี้ เนื่องจากเป็นเส้นทางตัดใหม่ที่ไม่มีโครงสร้างหรือเส้นทางเดิมให้ปรับปรุง การออกแบบและก่อสร้างจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่เส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุ่มน้ำ และพื้นที่รับน้ำ ซึ่งมีทั้งคลองชลประทาน คลองส่งน้ำ และลำน้ำต่าง ๆ รวมถึงคลองหลัก คลองรอง และคลองไส้ไก่ ที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมชลประทาน และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น การออกแบบโครงการจำเป็นต้องพิจารณาและปรับโครงสร้างเพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างอาคารระบายน้ำที่มีอยู่ และไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำและการส่งน้ำในพื้นที่ รวมถึงต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาประสิทธิภาพของระบบชลประทานและหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมในอนาคตข้อมูลทางอุทกศาสตร์ของพื้นที่โครงการประกอบด้วยลักษณะของลุ่มน้ำ ระบบลำน้ำ ปริมาณน้ำฝน น้ำท่า น้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างระบายน้ำ และข้อมูลน้ำท่วมในอดีต ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำมาใช้ในการคำนวณอัตราการไหลสูงสุดของน้ำท่าในพื้นที่รับน้ำของโครงการ และเพื่อกำหนดเส้นทางระบายน้ำไปยังแหล่งน้ำธรรมชาติ ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ของพื้นที่โครงการประกอบด้วยลักษณะของลุ่มน้ำ ระบบลำน้ำ ปริมาณน้ำฝน น้ำท่าน้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างระบายน้ำ และข้อมูลน้ำท่วมในอดีต ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำมาใช้ในการคำนวณอัตราการไหลสูงสุดของน้ำท่าในพื้นที่รับน้ำของโครงการ และเพื่อกำหนดเส้นทางระบายน้ำไปยังแหล่งน้ำธรรมชาติ

7.2 ลักษณะลุ่มน้ำ ลำน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ระหว่างบางปะหันและหนองแค ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนกลาง พื้นที่นี้มีความสำคัญ เนื่องจากน้ำจากภาคเหนือจะไหลผ่านพื้นที่นี้ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ลำน้ำหลักในบริเวณดังกล่าวคือแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีลำน้ำสาขาและคลองต่างๆ ที่ทำหน้าที่ระบายน้ำและสนับสนุนการเกษตร ลำน้ำเหล่านี้เชื่อมต่อกันและมีบทบาทสำคัญในการนำพาน้ำไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและไหลต่อไปยังกรุงเทพมหานคร ทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่นี้มีลักษณะการไหลจากทิศเหนือลงใต้ โดยน้ำจากหนองแคและบางปะหันจะไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา เนื่อง จากพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำจึงมีความเสี่ยงที่จะเกิดน้ำท่วมในช่วงฤดูฝน ซึ่งปริมาณน้ำที่เพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับการจัดการด้วยระบบระบายน้ำที่ออกแบบมาอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด

7.3 พื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" และการจัดการน้ำ

พื้นที่ดังกล่าวยังเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" ที่ทำหน้าที่รับน้ำจากอยุธยา ซึ่งพื้นที่นี้มีปัญหาน้ำท่วมซ้ำซากทุกปี โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีระบบชลประทานครอบคลุมเกือบทั้งหมด ซึ่งมีหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบในการจัดการน้ำ โดยมีกรมชลประทานรับผิดชอบในการส่งน้ำและระบายน้ำผ่านระบบคลองหลักและคลองรอง (Main and Secondary Canals) ในขณะที่คลองส่งน้ำไส้ไก่ (Tertiary Canals) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานท้องถิ่น เช่น อบต. หรือเทศบาล ในการออกแบบและพัฒนาโครงการนี้ จำเป็นต้องคำนึงถึงระเบีย บและข้อกำหนดของแต่ละหน่วยงาน นอกจากนี้ การประสานงานร่วมกับโครงการ 9 แผนงานแก้วิกฤตน้ำท่วมลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่างเบ็ดเสร็จถือเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้การดำเนินงานระหว่างกรมชลประทานและกรมทางหลวงสอดคล้องและไม่ขัดแย้งกันในอนาคต ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นและสร้างความยั่งยืนในการจัดการน้ำในระยะยาว

7.4 การวิเคราะห์ลักษณะภูมิประเทศและผลกระทบต่อโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการ ที่ผ่านพื้นที่นี้มีความสำคัญ เนื่องจากเส้นทางผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนกลาง โดยพื้นที่นี้มีลักษณะเป็นลุ่มต่ำที่รับน้ำจากภาคเหนือ ทำให้น้ำไหลผ่านพื้นที่นี้ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและต่อเนื่องไปยังกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลให้พื้นที่นี้มีความอ่อนไหวต่อการเกิดน้ำท่วมซ้ำซากในช่วงฤดูฝน นอกจากนี้ พื้นที่เกษตรกรรมในบริเวณนี้มีการพึ่งพาระบบชลประทานในการจัดการน้ำสำหรับการเพาะปลูก โดยเฉพาะการปลูกข้าว พื้นที่นี้มีคลองหลักและคลองรองที่รับผิดชอบโดยกรมชลประทาน ในขณะที่คลองส่งน้ำย่อย (Tertiary Canals) อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานท้องถิ่น เช่น อบต. และเทศบาล การออกแบบโครงสร้างถนนที่ผ่านพื้นที่นี้จึงจำเป็นต้องพิจารณาเรื่องการระบายน้ำเพื่อป้องกันการเกิดน้ำท่วมขังหรือการเบี่ยงเบนการไหลของน้ำตามธรรมชาติ ต้องมีการวางแผนและออกแบบระบบท่อระบายน้ำหรือสะพานที่สามารถรองรับปริมาณน้ำไหลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นและให้แน่ใจว่าโครงสร้างพื้นฐานของโครงการสอดคล้องกับการจัดการน้ำในพื้นที่

7.5 โครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม

จากการสำรวจแนวเส้นทาง พบว่ามีอาคารระบายน้ำเดิมอยู่ทั้งหมด 24 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคลองชลประทาน คลองหลัก คลองรอง และคลองส่งน้ำย่อย (ไส้ไก่) โครงสร้างเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการระบายน้ำและส่งน้ำเข้าสู่ระบบการเกษตร ดังนั้น การออกแบบถนนและโครงสร้างพื้นฐานใหม่จำเป็นต้องคำนึงถึงการบำรุงรักษาและปรับปรุงโครงสร้างเดิมเหล่านี้ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านได้ตามธรรมชาติและป้องกันการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่การพัฒนาโครงการต้องสอดคล้องกับระบบการระบายน้ำที่มีอยู่และรักษาความสามารถในการจัดการน้ำในระยะยาว การตรวจสอบและวิเคราะห์นี้มีความสำคัญในการลดความเสี่ยงต่อปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการไหลของน้ำ การออกแบบและปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำให้สอดคล้องกับลำน้ำและคลองชลประทานที่มีอยู่จะช่วยป้องกันไม่ให้การพัฒนาถนนใหม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ การประสานงานกับหน่วยงานที่ดูแลระบบชลประทานและการจัดการน้ำในพื้นที่ เช่น กรมชลประทาน เป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสอดคล้องกับข้อกำหนดและนโยบายการจัดการน้ำในพื้นที่และเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีประสิทธิภาพและยั่งยืนในระยะยาว

จากการสำรวจสภาพพื้นที่และรวบรวมข้อมูลการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน พบการเปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่ อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ เช่น การตัดผ่านชุมชน การตัดผ่านเข้าพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิงแวดล้อม การตัดผ่านสาธารณูปโภคในพื้นที่ และการตัดผ่านจุดตัดทางหลวงที่มีกายภาพที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ดังนั้นจะต้องทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน มีความเป็นไปได้ และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่โครงการมากที่สุด

8. การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

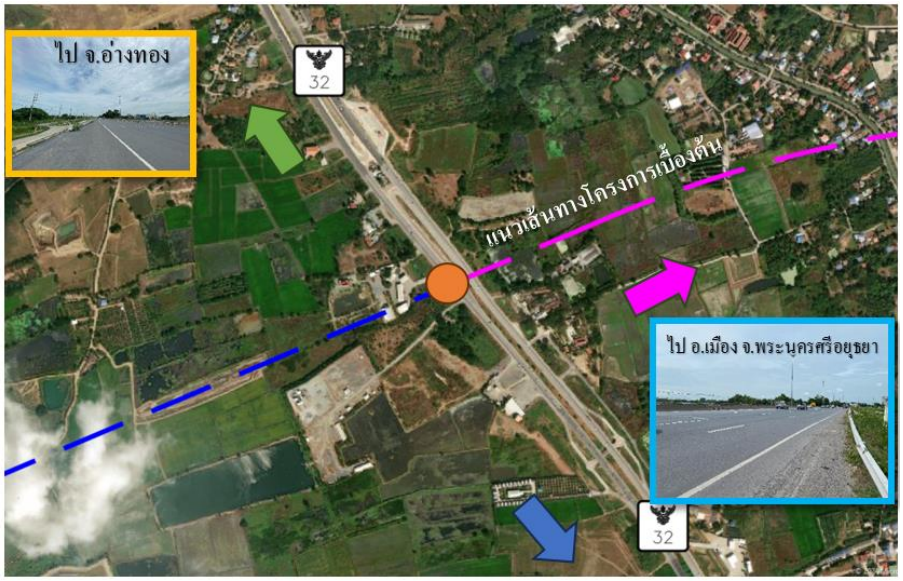
8.1 การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ และจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลรายละเอียดสายทางปัจจุบัน อุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาแนวเส้นทาง ทั้งข้อจำกัดทางด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการพิจารณาประกอบการกำหนดทางเลือก โดยหลักเกณฑ์ในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ โดยสรุปมีดังนี้

- ห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองในปัจจุบัน และรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต
- มีพื้นที่เพียงพอต่อการพัฒนาทางแยกต่างระดับ และสอดคล้องกับถนนโครงข่ายที่มาเชื่อมต่อ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อการก่อสร้างทางแยกต่างระดับหรือการก่อสร้างถนนโครงข่ายที่จะต่อเชื่อมในอนาคต
- สอดคล้องกับผังเมืองรวมของจังหวัด และการใช้ประโยชน์
- พิจารณาสภาพภูมิประเทศ และผลกระทบจากภัยธรรมชาติที่อาจเคยเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา
- หลีกเลี่ยงสถานที่อ่อนไหวต่างๆ เช่น วัด โรงเรียน สถานพยาบาล พื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ
- หลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนทีอยู่อย่างหนาแน่น โดยพิจารณาพื้นที่ว่างเป็นหลัก หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ต้องพิจารณาพื้นที่ที่ส่งผลกระทบกับชุมชนให้น้อยที่สุด
- เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน สอดคล้องกับแผนพัฒนาของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) จุดเริ่มต้นโครงการ

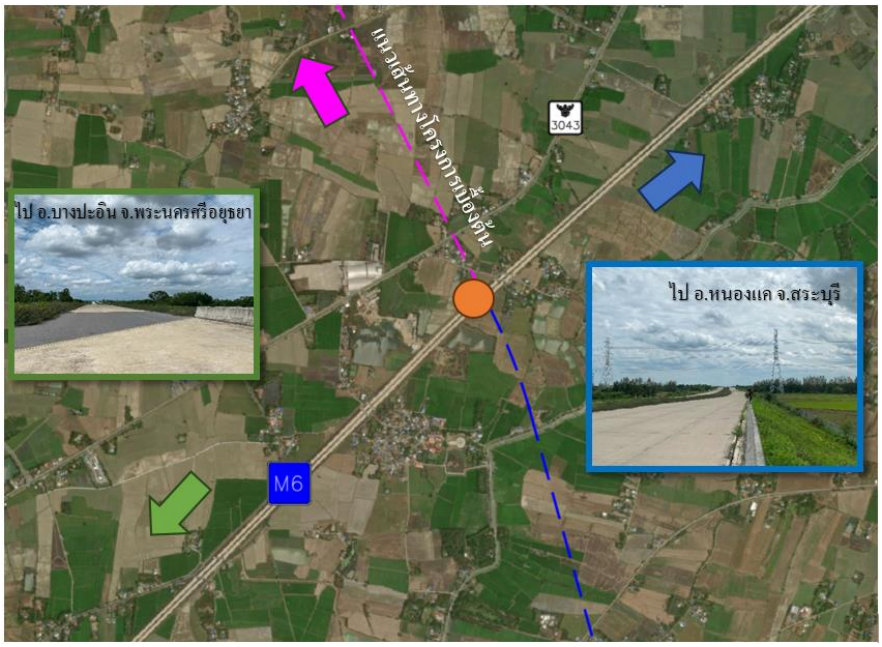
จุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณ กม.41+770 ที่ตำบลหันสัง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ลักษะพื้นที่ดังแสดงใน **รูปที่ 8-1**



รูปที่ 8-1 สภาพพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ

2) จุดสิ้นสุดโครงการ

จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณกิโลเมตรที่ 23+400 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) ที่ตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ลักษะพื้นที่ดังแสดงใน**รูปที่ 8-2**



รูปที่ 8-2 สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

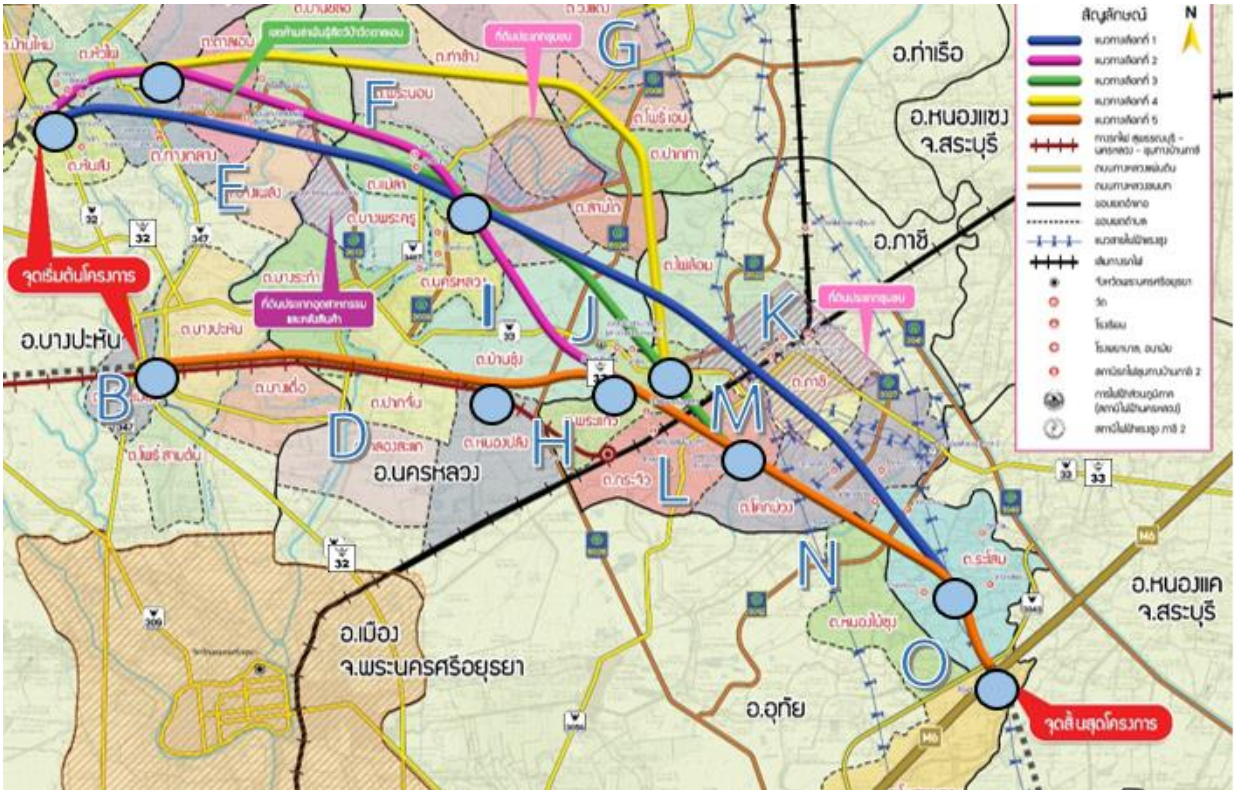
8.2 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ของโครงการ ได้อาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจแนวทางเบื้องต้น และการสำรวจอุปสรรคและสิ่งกีดขวาง เพื่อใช้ตรวจสอบกับข้อจำกัดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

- แนวทางเลือกที่กำหนดต้องสอดคล้องกับโครงข่ายทางหลวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- แนวทางเลือกที่กำหนดต้องต่อเชื่อมกับโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ได้มีการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางเลือกด้วย
- แนวทางเลือกที่กำหนดต้องมีความเหมาะสมกับระบบระบายน้ำในพื้นที่ รวมทั้งไม่กีดขวางการไหล่ผ่านของน้ำหรือลำคลอง และไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- แนวทางเลือกที่กำหนดต้องไม่กระทบต่อสถานที่สำคัญๆ เช่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ วัด สถานที่ประกอบศาสนกิจของศาสนาต่าง ๆ โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และสถานที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- แนวทางเลือกที่กำหนดต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของแนวเส้นทางเกี่ยวพันกับลักษณะทางธรณีวิทยาและด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- บริเวณแนวทางเลือกที่กำหนดหากมีการตัดผ่านหรือต่อเชื่อมกับถนนสายอื่นๆ ต้องมีการพิจารณาเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุดในบริเวณนั้น ๆ

เมื่อพิจารณาจากสภาพพื้นที่โครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ตัดผ่านพื้นที่ชุมชน ใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถาน หรือพื้นที่อ่อนไหวต่าง ๆ ซึ่งทำให้ส่งผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกโครงการเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว รวมถึงความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ให้มีความปลอดภัย โดยได้กำหนดเป็นแนวเส้นทางเลือกโครงการได้ 5 แนวเส้นทางเลือก ดังแสดงใน**รูปที่ 8-3** และรายละเอียดของแนวเส้นทางเลือก ดังนี้



รูปที่ 8-3 แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้

1) แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (แนวเส้นสีน้ำเงิน A+E+K+O) ระยะทาง 35.70 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางตามการศึกษาโครงการทางหลวงสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 **(A)** จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณกิโลเมตรที่ 41+770 ตำบลหันสัง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา **(E)** จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางด้านทิศตะวันออก ผ่านตำบลทางกลาง แนวเส้นโครงการตัดผ่านหน้าศาสนสถาน 2 แห่ง คือวัดสระทอง และวัดป่าไทรย้อย จากนั้นข้ามผ่านแม่น้ำลพบุรี และตัดทางหลวงหมายเลข 347 (บางปะหัน-เจ้าปลุก) กับทางหลวงหมายเลข 3013 (แยกทล.347-นครหลวง) ประมาณกิโลเมตรที่ 4 ของแนวเส้นทางโครงการ และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านตำบลตาลเอนและตำบลบางเพลิง ซึ่งเป็นเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ในรัศมี 500 เมตร ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 3013 และเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมนครหลวง ตัดผ่านคลองบางพระครู มุ่งหน้าต่อไปผ่านตำบลบางพระครูและตำบลแม่ลา อำเภอนครหลวง ตัดผ่านกับทางหลวงหมายเลข 3467 (นครหลวง-ท่าเรือ) ตัดผ่านศาสนสถานวัดสระเกษ และข้ามผ่านแม่น้ำป่าสัก **(K)** แนวเส้นทาง 3 แนวเส้นทางตัดรวมกัน และกิโลเมตรที่ 12 ของแนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท 2008 (แยกทล.33-บ้านปากแรด)

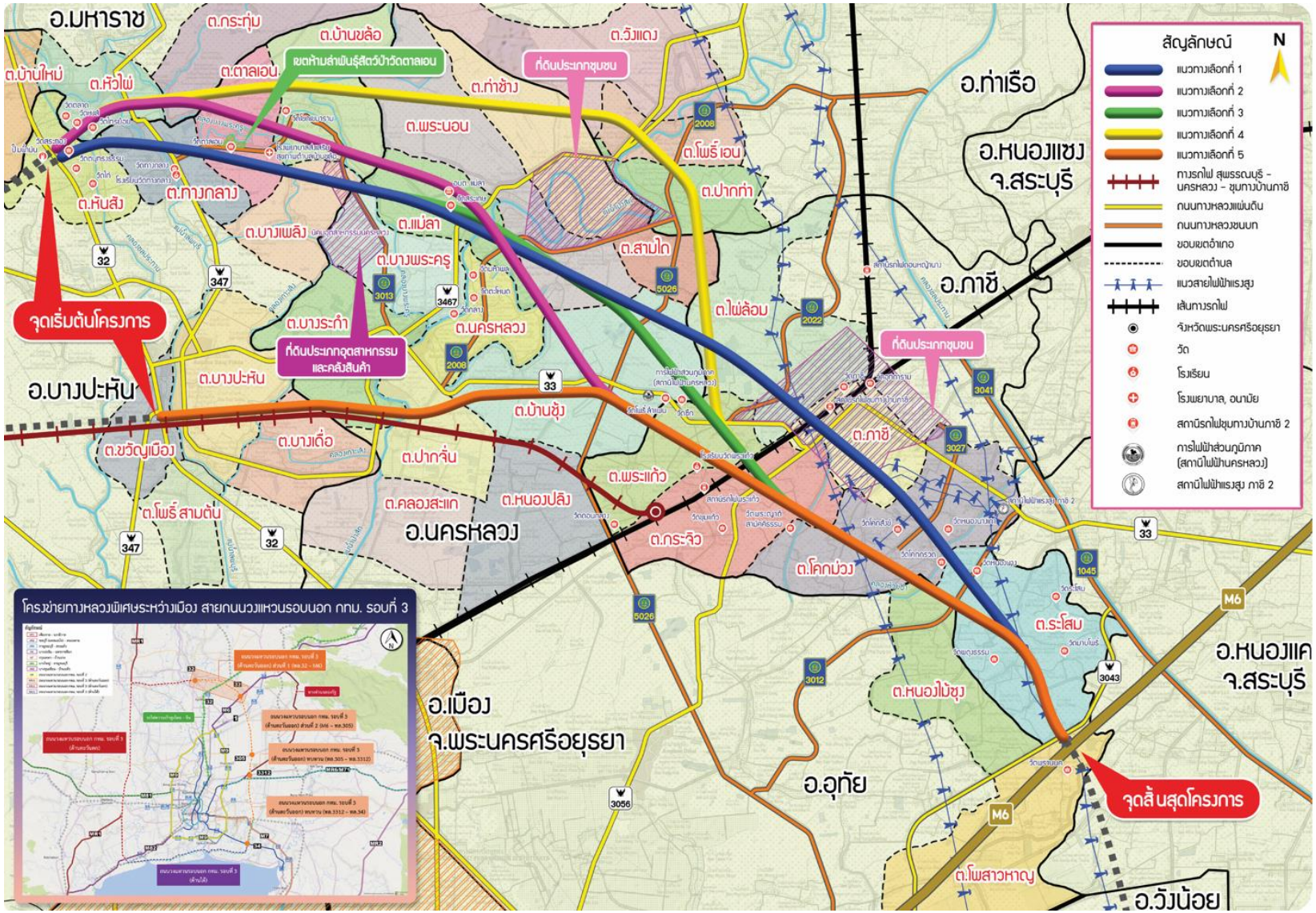
หน้าบริษัทปุ๋ยตรามา้บิน และมุ่งหน้าต่อไปผ่านตำบลพระนอนและตำบลบ้านชุ้ง ตัดผ่านถนนทางหลวงชนบท 5026 (แยก อย.2008-บ้านตลาด) ซึ่งคลองชลประทานร่วมด้วย และทางหลวงชนบทหมายเลข 2022 บริเวณช่วงนี้จะมีชุมชนบางเบาตลอดแนวเส้นทาง และมุ่งหน้าเข้าสู่ตำบลภาชี อำเภอภาชี ตัดกับทางรถไฟบริเวณสถานีชุมทางภาชี และทางหลวงหมายเลข 33 (บางปะหัน-โคกแดง) ที่กิโลเมตรที่ 24 ของแนวเส้นทางโครงการ และผ่านตำบลโคกม่วงและตำบลระโสม ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข 3027 (แยก ทล.329-บ้านดอนช่อย) และทางหลวงชนบทหมายเลข 3012 บริเวณพื้นที่ช่วงนี้ จะมีแนวถนนทางหลวงชนบทและคลองชลประทาน **(O)** แนวเส้นทางจะเข้าร่วมกับ 4 ทางเลือก จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางทิศใต้ เข้าสู่อำเภออุทัย ตำบลโพธิ์สาวหาญ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3043 (อุทัย-หนองตาโล่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) และเชื่อมต่อกับแนววงแหวนรอบ 3 ส่วนอื่นต่อไป

2) แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (แนวเส้นสีชมพู A+C+F+I+L+N+O) ระยะทาง 36.90 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางที่ปรับแก้จากแนวทางเลือกที่ 1 **(A)** จุดเริ่มต้นบนถนนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณกิโลเมตรที่ 41+770 **(C)** โดยเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางด้านทิศเหนือ ซึ่งจะลดผลกระทบกับโบราณสถานทั้ง 3 แห่ง คือ โบราณสถานวัดสระทอง, วัดป่าไทรย้อยและวัดหงษ์ **(F)** จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านตำบลทางกลาง ผ่านแม่น้ำลพบุรี และเบี่ยงแนวเส้นทางไปด้านเหนือเพื่อหลบเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ในรัศมี 500 เมตร จะตัดผ่านคลองบางพระครู 2 แห่ง คือ ช่วงบริเวณใกล้วัดโขดเขมาราม กิโลเมตรที่ 8+000 ของแนวเส้นทางโครงการ และผ่านคลองพระครูอีกครั้ง กิโลเมตรที่ 9+000 ซึ่งจะหลบเขตนิคมอุตสาหกรรมนครหลวง และมุ่งหน้าต่อไปในทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านตำบลบางพระครูและตำบลแม่ลา อำเภอนครหลวง ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3467 (นครหลวง-ท่าเรือ) และข้ามผ่านแม่น้ำป่าสักในแนวตั้งฉาก บริเวณใกล้กับวัดสระเกศ และตัดกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข 2008 ซึ่งจะตัดกับแนวทางเลือกที่ 1,3 **(I)** และแนวเส้นทางมุ่งหน้าต่อไป ในทิศตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะอยู่ด้านใต้ของแนวทางเลือกที่ 1 และ 3 ผ่านตำบลพระนอนและตำบลบ้านชุ้ง เข้าสู่ตำบลภาชี อำเภอภาชี ซึ่งจะหลีกเลี่ยงพื้นที่ประเภทชุมชนอำเภอภาชี ตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 (บางปะหัน-โคกแดง) **(L)** แนวเส้นทางจะเข้าร่วมกับแนวทางเลือกที่ 5 กิโลเมตรที่ 19+000 และข้ามทางรถไฟ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3056 (อุทัย-ภาชี) บริเวณกิโลเมตรที่ 24+500 ซึ่งจะมีชุมชนอาศัยอยู่ปานกลาง **(N)** แนวเส้นเข้าร่วมกับแนวทางเลือกที่ 3 และ 4 ตัดผ่านตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง หนองไม้ซุงและตำบลระโสม ซึ่งจะมีชุมชนอยู่เล็กน้อย **(O)** จากนั้นจะร่วมบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 1 แนวเส้นทางจะลากผ่านแนวเสาไฟแรงสูง และใช้ทางร่วมกันในช่วงนี้และใช้จุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน – นครราชสีมา และเชื่อมต่อกับแนววงแหวนรอบ 3 ส่วนอื่นต่อไป

3) แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวเส้นสีเขียว A+E+J+M+N+O) ระยะทาง 35.70 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางที่ปรับแก้จากแนวทางเลือกที่ 1 ซึ่งจะใช้แนวเหมือนกัน **(A)** ตำแหน่งจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณกิโลเมตรที่ 41+770 **(E)** ใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 1 และตัดผ่านแม่น้ำป่าสักประมาณกิโลเมตรที่ 14+000 **(J)** แนวเส้นทางจะเบี่ยงแนวหลบอำเภอภาชี และหลีกเลี่ยงการตัดผ่านรถไฟความเร็วสูงไทยจีน ที่ระดับ 3 ซึ่งเป็นช่วงที่ชุมชนหนาแน่น และใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 4 ในบริเวณ กิโลเมตรที่ 22+000 บริเวณด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 33 **(M)** แนวเส้นทางตัดผ่านรถไฟความเร็วสูงบริเวณกิโลเมตรที่ 23+000 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3056 กิโลเมตรที่ 24+000 **(N)** ใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 2 และ 5 ตัดผ่านพื้นที่ตำบลโคกม่วง หนองไม้ซุง และระโสม **(O)** จากนั้นใช้แนวร่วมกับแนวทางเลือก 2,4 และ 5 จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน-นครราชสีมา และเชื่อมต่อกับแนววงแหวนรอบ 3 ส่วนอื่นต่อไป

4) แนวเส้นทางเลือกที่ 4 (แนวเส้นสีเหลือง A+C+G+M+N+O) ระยะทาง 40.60 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางที่จัดทำเพิ่มเติมจากการลงประชุมกลุ่มย่อยเพื่อเบี่ยงหลบอำเภอนครหลวง พื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งแนวเส้นทางที่ 4 เป็นแนวเส้นทางที่ปรับแก้จากแนวทางเลือกที่ 2 ในช่วงเริ่ม **(A)** ซึ่งจะมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ประมาณกิโลเมตรที่ 41+770 **(C)** ใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 2 และแยกออกประมาณกิโลเมตรที่ 4+000 ได้แยกออกจากแนวที่ 2 **(G)** แนวเส้นทางไปทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือผ่านตำบลตาลเอน บ้านขล้อ ช่วงเหนือวัดโขดเขมาราม เพื่อเลี่ยงผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งพื้นที่ด้านเหนือเป็นพื้นที่ทุ่งรับน้ำ และมุ่งหน้าต่อไปในทิศตะวันออกตัดผ่านตำบลพระนอน ตำบลท่าช้าง และเข้าสู่อำเภอท่าเรือผ่านตำบลวังแดง และข้ามผ่านแม่น้ำป่าสักเข้าสู่ตำบลโพธิ์เอน และเบี่ยงลงมาทางด้านใต้ ตัดผ่านตำบลปากท่าและตำบลสามไถ ตัดผ่านแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และทางหลวงหมายเลข 33 กิโลเมตรที่ 26+000 ของแนวเส้นทาง **(M)** ใช้แนวเส้นทางร่วมกับแนวทางเลือกที่ 3 ก่อนข้ามทางรถไฟกิโลเมตรที่ 28+000 และทางหลวงหมายเลข 3056 กิโลเมตรที่ 29+000 **(N)** ใช้แนวเส้นเข้าร่วมกับแนวทางเลือกที่ 2 และ 5 ตัดผ่านตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง ตำบลหนองไม้ซุงและตำบลระโสม ซึ่งจะมีชุมชนอยู่เล็กน้อย **(O)** จากนั้นจะร่วมบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 1 แนวเส้นทางจะลากผ่านแนวเสาไฟแรงสูง และใช้ทางร่วมกันในช่วงนี้และใช้จุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน – นครราชสีมา และเชื่อมต่อกับแนววงแหวนรอบ 3 ส่วนอื่นต่อไป

5) แนวเส้นทางเลือกที่ 5 (แนวเส้นสีส้ม B+D+H+L+N+O) ระยะทาง 29.70 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางที่จัดทำเพิ่มเติมจากการลงประชุมกลุ่มย่อยที่อำเภอภาชี และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย MR-Map จึงได้นำแนวเส้นทางรถไฟสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางภาชี มาประกอบในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกที่ 5 **(B)** จุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) บริเวณกิโลเมตรที่ 33+200 ห่างจากทางแยกต่างระดับบางปะหันประมาณ 500 เมตร **(D)** จากนั้นแนวเส้นทางจะอยู่ด้านเหนือของแนวรถไฟ ซึ่งจะยกข้ามต่อเนื่องจากทางหลวงหมายเลข 347 ทางหลวงหมายเลข 32 และยกข้ามแม่น้ำลพบุรี ผ่านทางหลวงชนบท 3032 ผ่านตำบลบางปะหัน ตำบลบางเดื่อของอำเภอบางปะหัน และเดินทางไปทางฝั่งตะวันออก ตัดผ่านคลองเกาะเลิ่ง ก่อนจะสู่สถานีรถไฟบางปะหัน ซึ่งจะเป็นตำแหน่ง Container Yard (CY) ซึ่งแนวเส้นทางจะยกระดับผ่านและตัดผ่านอำเภอนครหลวง ตำบลบางระกำ ตำบลปากจั่น ตำบลบ้านซุ้ง และตำบลหนองปลิง ผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข 2033 และข้ามแม่น้ำป่าสัก ผ่านทางหลวงหมายเลข 3063 ประมาณกิโลเมตรที่ 5+100 **(H)** หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะแยกออกจากแนวรถไฟ ที่กิโลเมตรที่ 8+000 เบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อไปรองรับจุดขึ้นลงของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 33 ประมาณกิโลเมตรที่ 59+500 **(L)** จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอภาชี ตำบลพระแก้ว ตำบลกระจิว ใช้แนวร่วมกับแนวทางเลือกที่ 2 ช่วงกิโลเมตรที่ 14+000 และตัดผ่านแนวรถไฟความเร็วสูง และทางหลวงหมายเลข 3056 ประมาณกิโลเมตรที่ 22+000 **(N)** แนวเส้นเข้าร่วมกับแนวทางเลือกที่ 3 และ 4 ตัดผ่านตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง หนองไม้ซุงและตำบลระโสม ซึ่งจะมีชุมชนอยู่เล็กน้อย **(O)** จากนั้นจะร่วมบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 1 แนวเส้นทางจะลากผ่านแนวเสาไฟแรงสูง และใช้ทางร่วมกันในช่วงนี้และใช้จุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน – นครราชสีมา และเชื่อมต่อกับแนววงแหวนรอบ 3 ส่วนอื่นต่อไป



รูปที่ 8-4 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

8.3 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะมีการพิจารณาเกณฑ์หลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การให้คะแนนของเกณฑ์การเปรียบเทียบในแต่ละด้านจะมีความแตกต่างกัน ซึ่งจะพิจารณาจากความสำคัญของเกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อย เบื้องต้นที่ปรึกษาได้พิจารณาหลักเกณฑ์และน้ำหนักการให้คะแนน ดังแสดงใน **ตารางที่ 8-1**

ตารางที่ 8-1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

ลำดับ	เกณฑ์หลักและเกณฑ์รอง	น้ำหนักคะแนน
1	**ด้านวิศวกรรมและจราจร ประกอบด้วย**	40
	1.1 รูปแบบทางด้านเรขาคณิต	
	1.1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง	
	1.1.2 รูปแบบทางด้านเรขาคณิตทางราบ	
	1.2 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	
	1.2.1 งานก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่	
	1.2.2 การจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง	
	1.2.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ	
2	**ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย**	30
	2.1 ค่าก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	
	2.2 ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา	
	2.3 ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง	
	2.4 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาพื้นที่	
3	**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย**	30
	3.1 น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
	- จุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน	
	3.2 อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	- จำนวนพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือก	
	3.3 สัตว์ในระบบนิเวศ	
	- ระยะห่างพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตามเอน	
	3.4 เศรษฐกิจ-สังคม และการแบ่งแยก	
	-จำนวนหมู่บ้านแนวถนนตัดผ่าน	
	3.5 การโยกย้ายและการเวนคืน	
	- ผลกระทบต่อบ้านที่ถูกเวนคืน	
	- ผลกระทบต่อที่ดินถูกเวนคืน	
	3.6 แหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	
	- ระยะห่างวัดตนุทรงธรรม จากแนวทางเลือก	
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		100

8.4 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

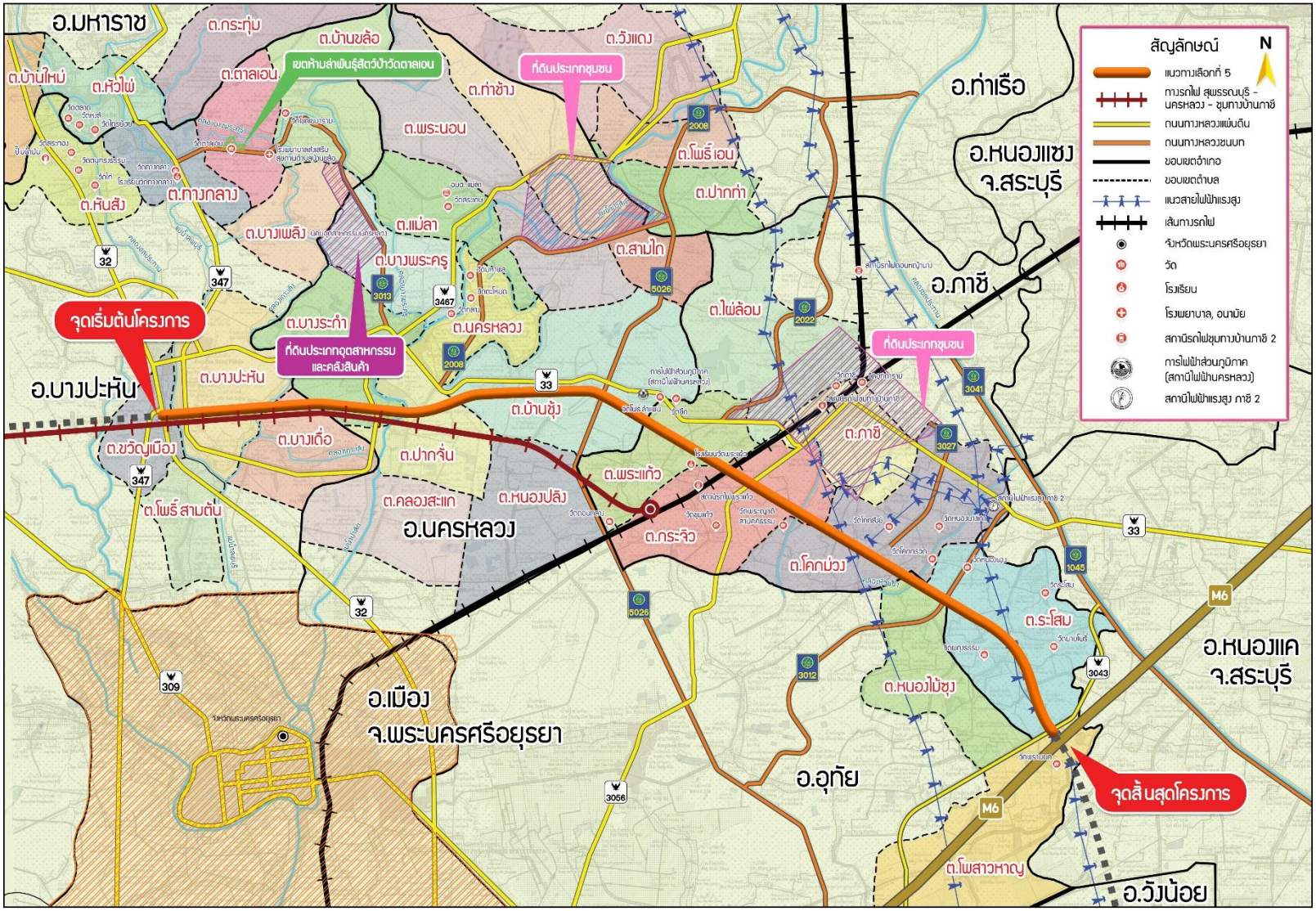
ผลการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบแนวเส้นทางที่เหมาะสม 5 แนวเส้นทางเลือก ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาปัจจัยด้านต่าง ๆ การให้คะแนนจะแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน สามารถสรุปผลการให้คะแนนเปรียบเทียบในแต่ละแนวเส้นทางเลือกได้ ดังนี้

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร แนวเส้นทางเลือกที่ 5 ได้คะแนนมากที่สุด รองลงมาคือแนวเส้นทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 และแนวเส้นทางเลือกที่ 4 เป็นแนวเส้นทางเลือกที่ได้คะแนนน้อยที่สุดตามลำดับ เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 5 เป็นแนวเส้นทางที่มีระยะทางที่สั้นที่สุดและมีจุดตัดผ่านทางหลวงสายหลักและรองน้อยที่สุด จึงทำให้มีผลกระทบต่อการคมนาคมในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำและรูปแบบเรขาคณิตที่ดีกว่า ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ได้คะแนนรองลงมา คือ คือแนวทางเลือกที่ 2 เป็นแนวที่มีรูปแบบทางด้านเลขาคณิตทางราบเท่ากับแนวเส้นทางเลือกที่ 5 ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 1 จะเป็นแนวที่มีงานโครงสร้างน้อยที่สุด สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือแนวเส้นทางเลือกที่ 4 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุด มีจำนวนโค้งมากกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่น ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่ตัดผ่านทุ่งรับน้ำเยอะที่สุดทำให้เป็นแนวที่มีรูปแบบโครงสร้างมากที่สุด

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนมากที่สุด รองลงมาคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 5 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 4 ได้คะแนนน้อยที่สุด ตามลำดับ ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีคะแนนมากที่สุดเพราะเป็นแนวที่หลีกเลี่ยงการตัดผ่านชุมชน ซึ่งเป็นแนวที่มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาพื้นที่มากที่สุด แนวเส้นทางเลือกที่ 5 เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดและยังเหมาะสมทั้งผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางและการพัฒนาพื้นที่ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 จะเป็นแนวที่ราคาค่าก่อสร้างน้อยที่สุด แต่เนื่องจากราคาที่ดินของแนวที่ตัดผ่านมีราคาที่ค่อนข้างสูง และยังมีผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางและพัฒนาพื้นที่อยู่ในระดับกลาง แนวเส้นทางเลือกที่ 1 จะเป็นแนวที่มีประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด ค่าก่อสร้างที่น้อยเป็นอันดับ 2 แต่เนื่องจากเป็นแนวที่ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือและโรงงานจึงทำให้มีราคาที่ดินที่สูง สำหรับแนวทางเลือกที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือ แนวเส้นทางเลือกที่ 4 ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่มีราคาค่าก่อสร้างมากที่สุด ผ่านพื้นที่ว่างเปล่าจึงมีค่าจัดกรรมสิทธิ์ดีที่สุด แต่ตัดผ่านพื้นที่รับน้ำทำให้มีค่าก่อสร้างรูปแบบโครงสร้างเป็นจำนวนมาก

ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางเลือกที่ 5 มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอันดับ 1 รองลงมาคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 4 แนวเส้นทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมน้อยที่สุดตามลำดับ โดยแนวเส้นทางเลือกที่ 5 มีคะแนนมากที่สุด เนื่องจากตัดผ่านแหล่งน้ำน้อยกว่า จึงทำให้มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ มีระยะห่างจากพื้นที่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอนมากกว่า จึงส่งผลกระทบด้านสัตว์ในระบบนิเวศในระดับต่ำ ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนแบ่งเป็นสองฝั่งทำประชาชนการไปมาหาสู่ค่อนข้างลำบากน้อยกว่า จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่จะถูกโยกย้ายและเวนคืนในเขตทางและจำนวนแปลงที่ดินน้อยกว่าส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยกว่า และมีจำนวนแหล่งโบราณในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง น้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่น ๆ

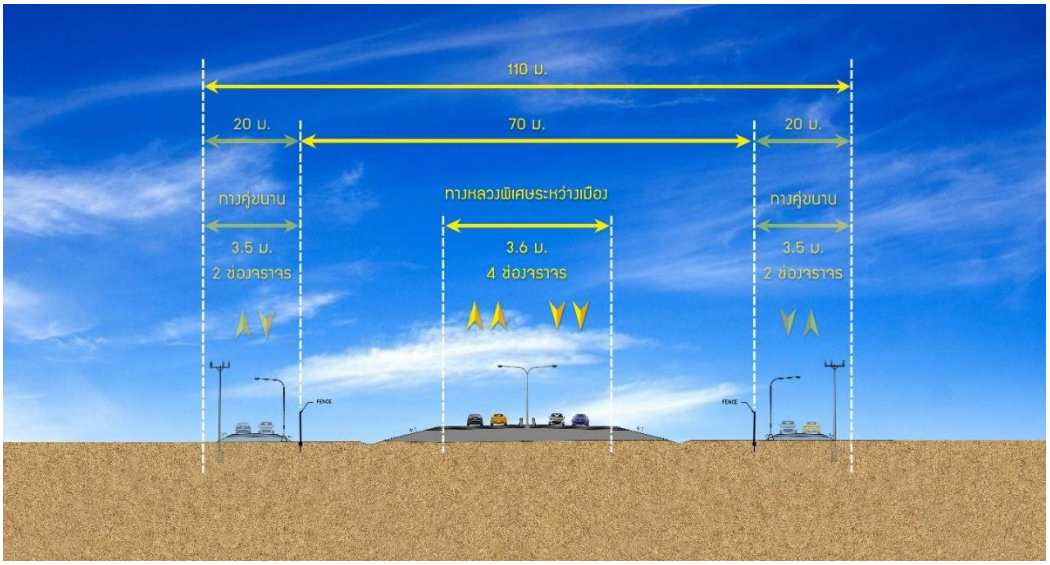
เมื่อพิจารณาครอบคลุมปัจจัยรวมทั้ง 3 ด้านแล้ว พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 5 รองลงมาคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 แนวเส้นทางเลือก ที่ 3 และสุดท้ายคือแนวเส้นทางเลือกที่ 4 ตามลำดับ ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ และลดปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 5 มีความเหมาะสมมากที่สุด** และถูกคัดเลือกให้เป็นแนวเส้นทางของโครงการ เพื่อนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป



รูปที่ 8-5 แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (แนวเส้นทางเลือกที่ 5)

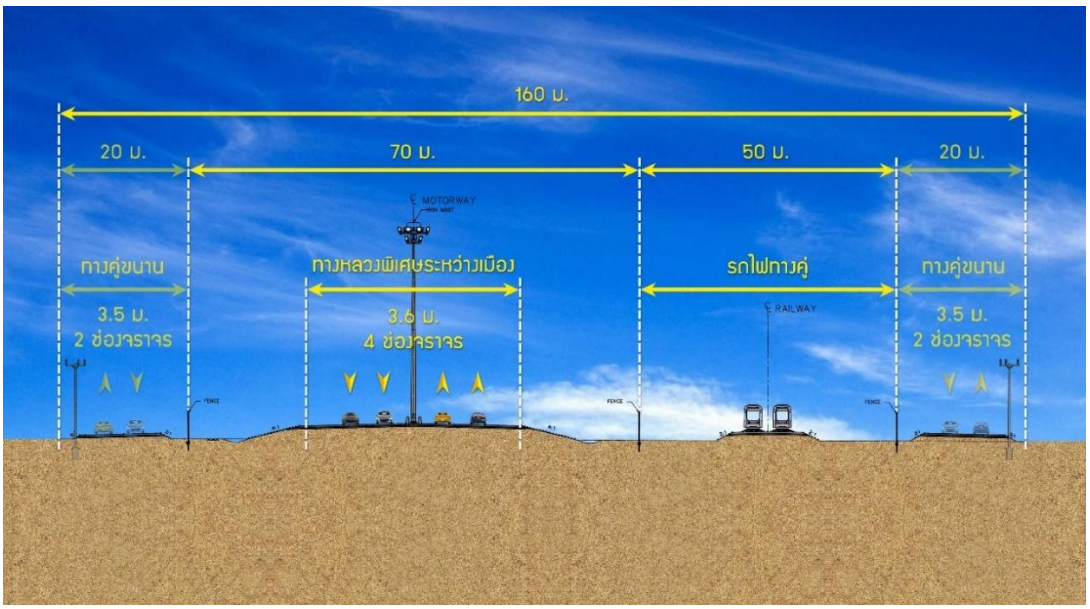
9. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับดินขนาด 4 ช่องจราจร ไป – กลับ เขตทางโดยทั่วไปกว้าง 70 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ในช่วงชุมชนออกแบบให้มีทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ไป - กลับ เขตทางกว้าง 20 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 110 เมตร ดัง**รูปที่ 9-1**



รูปที่ 9-1 รูปแบบถนนโครงการ

นอกจากนี้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการถึงชุมทางรถไฟบ้านภาชีมีการออกแบบรูปแบบการพัฒนาโครงการร่วมกับรถไฟทางคู่ ตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP (MR10) โดยรถไฟทางคู่มีเขตทาง 50 เมตร เมื่อรวมกับระบบทางหลวง จะมีเขตทางรวม 160 เมตร ดัง**รูปที่ 9-2** ในการกำหนดแนวเส้นทางจึงจำเป็นต้องมีที่ราบและโล่งมากพอสำหรับเขตทางตามการออกแบบ โดยหลีกเลี่ยงการเวนคืนบ้านเรือนประชาชนให้มากที่สุด



รูปที่ 9-2 รูปแบบถนนโครงการร่วมกับรถไฟทางคู่

10. การออกแบบจุดตัดทางแยก

ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลรายละเอียดสายทางปัจจุบัน อุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาแนวเส้นทาง ทั้งข้อจำกัดทางด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการพิจารณาประกอบการกำหนดทางเลือก โดยหลักเกณฑ์ในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ โดยสรุปมีดังนี้

การพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น จากผลการศึกษาเดิมกำหนดให้รูปแบบถนนโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมการเข้า – ออกเต็มรูปแบบ พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการเป็นทางแยกต่างระดับเพื่อให้สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบถนนโครงการได้ โดยกำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 2 แห่ง ประกอบด้วย

1. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32

2. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับอยู่ในส่วนความรับผิดชอบของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

นอกจากนี้ยังพิจารณาการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่น ๆ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองถนนโครงการได้ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออบแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก

10.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

หลังจากดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่เบื้องต้นและสำรวจและวิเคราะห์ปริมาณจราจรเสร็จเรียบร้อยแล้วขั้นตอนต่อไปเป็นการกำหนดรูปแบบของทางแยกต่างระดับ โดยมีเกณฑ์การพิจารณารูปตัดทางแยกที่เหมาะสมของโครงการ

จากการพิจารณาของที่ปรึกษาจึงกำหนดสัดส่วนคะแนนในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ในแต่ละด้านดังแสดงใน**ตารางที่ 10-1**

ตารางที่ 10-1 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ลำดับที่	เกณฑ์หลักและเกณฑ์รอง	น้ำหนักคะแนน
1.	**ด้านวิศวกรรมและการจราจร ประกอบด้วย**	**40**
	1.1 เรขาคณิตของทางเลี้ยว	
	1.2 ความสามารถรองรับปริมาณการจราจร	
	1.3 ความปลอดภัยในการขับขี่	
	1.4 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	
	1.5 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	
	1.6 การบริหารจัดการระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง	
2.	**ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย**	**30**
	2.1 ค่าก่อสร้าง	
	2.3 ค่าบำรุงรักษา	
	2.4 ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	
	2.5 มูลค่าของการประหยัดเวลา	
3.	**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย**	**30**
	3.1 อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	3.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	
	3.3 สุนทรียภาพ	
	รวมคะแนน	**100**

10.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 พิจารณาด้วยกัน 3 ส่วน ประกอบด้วย รูปทรงเรขาคณิต รัศมีโค้ง และความลาดชัน โดยมีรายละเอียดรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ 3 รูปแบบ ดังนี้

1. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 1 ดัง**รูปที่ 10-1**

เป็นรูปแบบ Partial Cloverleaf With Directional Ramp จะมีการก่อสร้างสะพานยกระดับ 3 แบบเชื่อมต่อตรงและสะพานยกระดับ 2 แบบเลี้ยววน ซึ่งถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 32 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

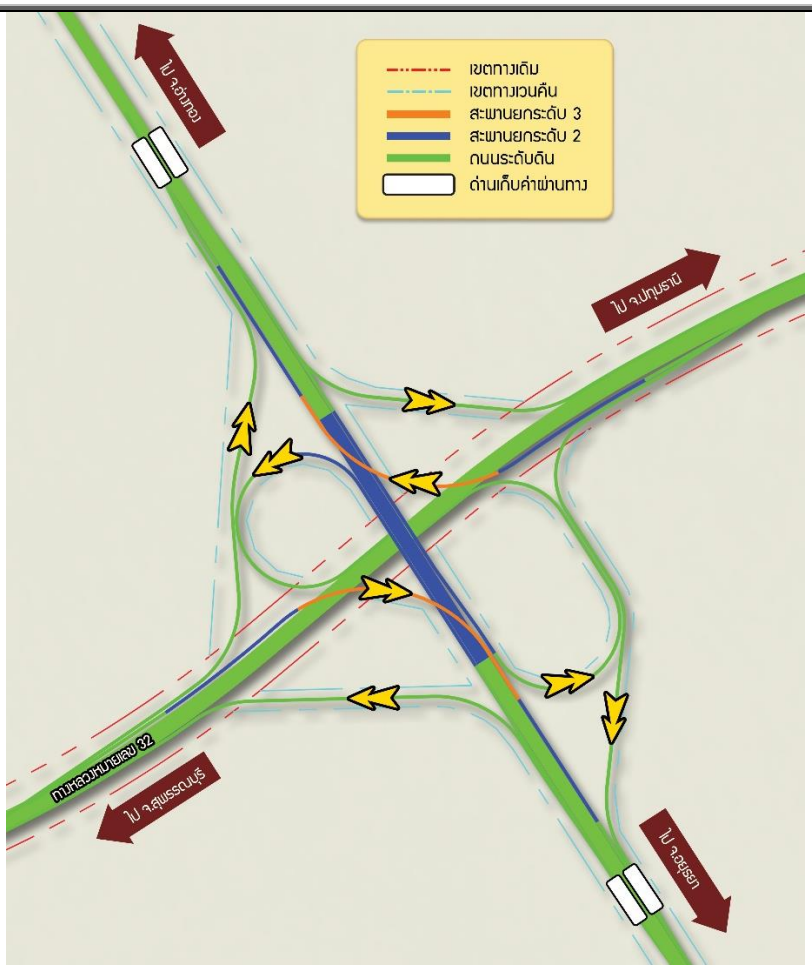
- ทิศทางการเดินทางจากปทุมธานีไปอ่างทองและจากสุพรรณบุรีไปอยุธยา เป็นสะพานยกระดับ 3 แบบกึ่งเชื่อมต่อตรง

- ทิศทางการเดินทางจากอยุธยาไปปทุมธานีและจากอ่างทองไปสุพรรณบุรี เป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับ 2 แบบเชื่อมต่อตรง

- ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นถนนระดับพื้นราบวิ่งผ่านตลอด

<u>จุดเด่น</u> รถเลี้ยวเข้าสู่ถนนโครงการได้สะดวก,พื้นที่ถูกเวนคืนน้อย

<u>จุดด้อย</u> ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น,ค่าระบบเก็บค่าผ่านทางและค่าใช้จ่ายตลอดช่วงอายุการใช้งานสูงสุด



รูปที่ 10-1 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 1

2. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 2 ดังรูปที่ 10-2

เป็นรูปแบบ Partial Cloverleaf With Semi-Directional Ramp มีการก่อสร้างสะพานยกระดับ 2 แบบเชื่อมต่อตรงและแบบเลี้ยวขวน ซึ่งถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 32 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

- ทิศทางการเดินทางจากปทุมธานีไปอ่างทองและจากสุพรรณบุรีไปอยุธยา จะเป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับ 2 แบบเชื่อมต่อกึ่งตรง

- ทิศทางการเดินทางจากอยุธยาไปปทุมธานีและจากอ่างทองไปสุพรรณบุรี เป็นสะพานยกระดับ 2 แบบเลี้ยวขวน

- ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นถนนระดับพื้นราบวิ่งผ่านตลอด

<u>จุดเด่น</u> รถเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการได้สะดวกมีความล้าช้าเล็กน้อย, พื้นที่ถูกเวนคืนน้อยที่สุด

<u>จุดด้อย</u> ค่าก่อสร้างสูง, ค่าระบบเก็บค่าผ่านทางและค่าใช้จ่ายตลอดช่วงอายุการใช้งานสูง



รูปที่ 10-2 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 2

3. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 3 ดังรูปที่ 10-3

เป็นรูปแบบ Double Trumpet มีการก่อสร้างสะพานยกระดับ 2 แบบตัว T (Trumpet Interchange) 2 จุด เพื่อรองรับรถเข้าและออกทุกทิศทาง โดยถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 32 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

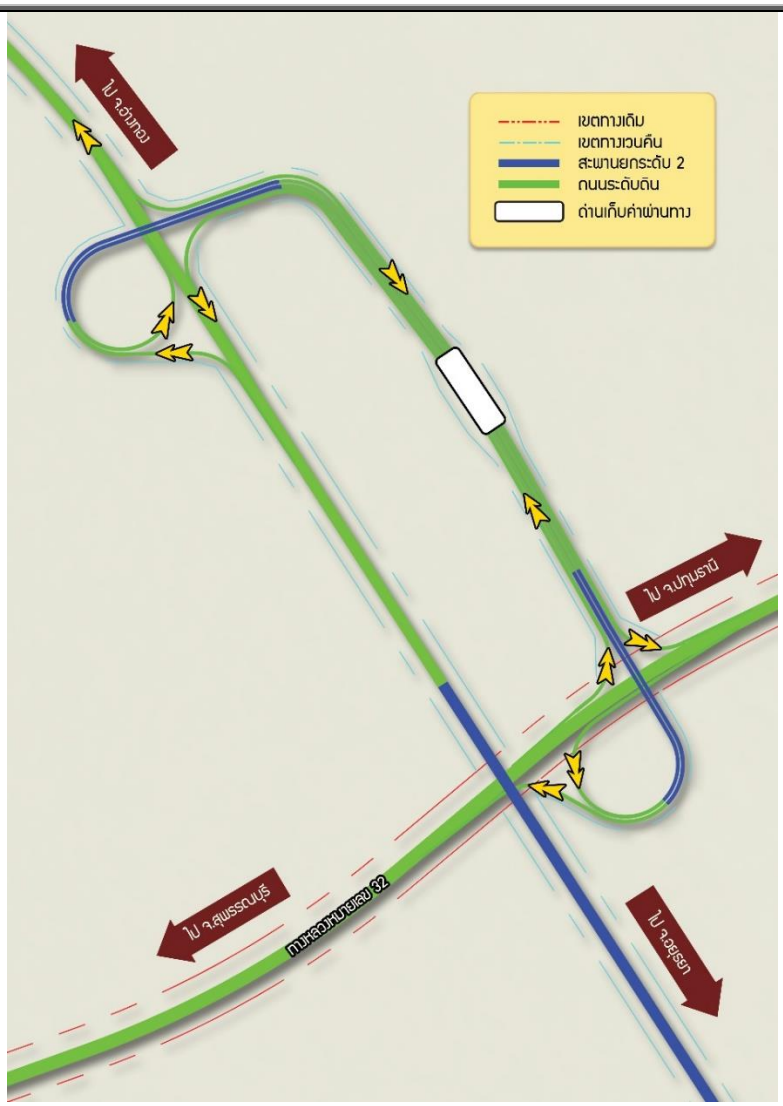
- ทิศทางการเดินทางที่ต้องการเข้าสู่ถนนโครงการจากปทุมธานีและเดินทางไปอ่างทอง จะต้องใช้เส้นทางเป็นสะพานยกระดับ 2 ในทิศทางเลี้ยวขวา

- ทิศทางการเดินทางจากอยุธยาที่ต้องการเข้าสู่ถนนโครงการ และทิศทางที่ต้องการเดินทางออกจากถนนโครงการไปสุพรรณบุรีสามารถใช้เส้นทางเป็นสะพานยกระดับ 2 ในทิศทางกึ่งเลี้ยวขวา

- ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นถนนระดับพื้นราบทั้งหมด

<u>จุดเด่น</u> ค่าก่อสร้างถูกสุด,ระบบเก็บค่าผ่านทางและค่าใช้จ่ายตลอดช่วงอายุการใช้งานน้อยที่สุด

<u>จุดด้อย</u> มีการเวนคืนที่ดินมากที่สุด,ระยะทางในการเดินทางล้าช้า



รูปที่ 10-3 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 รูปแบบที่ 3

ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32

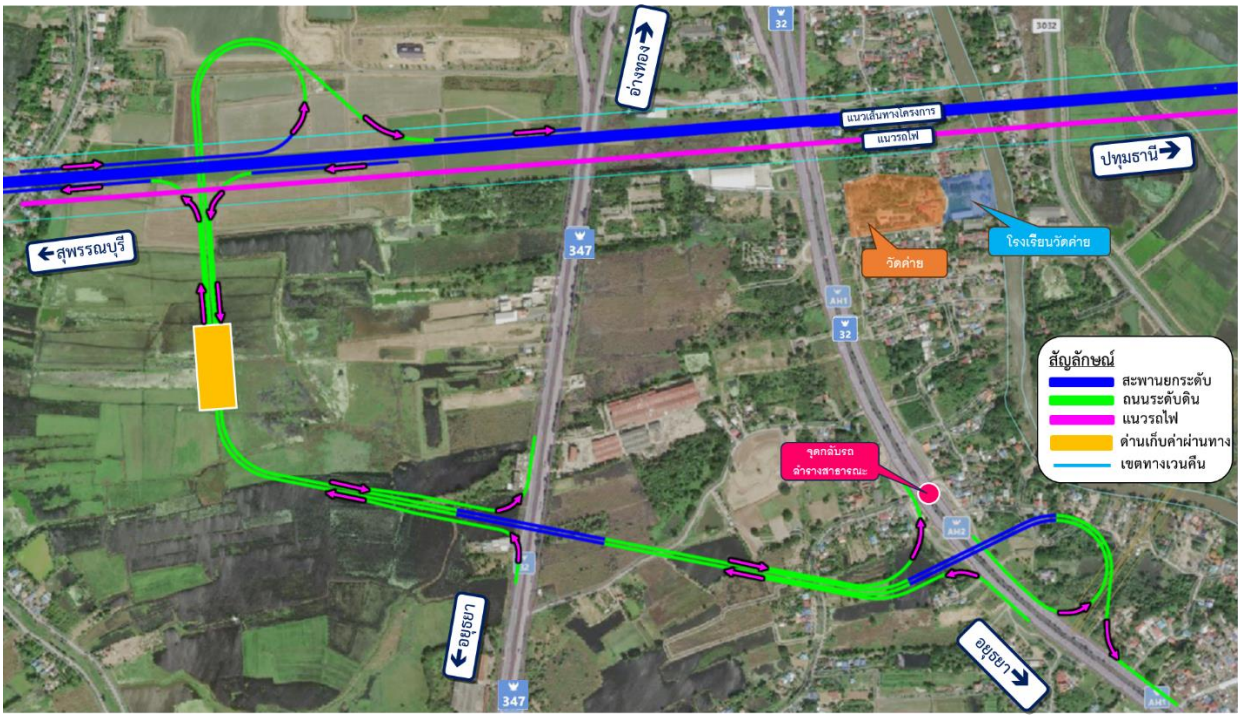
จากการให้คะแนนรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 (จุดเริ่มต้นโครงการ) สามารถสรุปผลคะแนนตามการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 40 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งจะเป็นแนวที่มีด้านเรขาคณิตของทางเลี้ยวดีที่สุด และยังสามารถรองรับปริมาณจราจรดีที่สุดอีกด้วย รูปแบบทางเลือกที่ 2 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีคะแนนมากที่สุด ซึ่งจะมีคะแนนด้านความปลอดภัยมากที่สุด และส่งผลกระทบระหว่างก่อสร้างดีที่สุดอีกด้วย ทั้งนี้รูปแบบทางเลือกที่ 3 มีระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 แห่ง ซึ่งจะสามารถบริหารจัดการระบบได้ดีที่สุดจึงสามารถสรุปได้ว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและจราจรมากที่สุด
- การเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 เป็นรูปแบบที่ประหยัดระยะเวลาของผู้ใช้ทางดีที่สุด และมีค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด รูปแบบที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีค่าก่อสร้างปานกลางและประหยัดระยะเวลาของผู้ใช้ทางที่ดี และรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีค่า

ก่อสร้างถูกที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 คือรูปแบบทางเลือกที่ 2 ซึ่งมีความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุนสูงที่สุด

- การเปรียบเทียบด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 รูปแบบเป็นรูปแบบที่มีการโยกย้ายเวนคืนน้อยที่สุด ทางเลือกที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีระยะเวลาในการก่อสร้างที่น้อยและมีการโยกย้ายเวนคืนน้อย และรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีการเวนคืนที่ดินเยอะที่สุด ซึ่งสรุปได้ว่ารูปแบบทางเลือกที่ 2 เหมาะสมที่สุดซึ่งมีผลกระทบทางด้านการโยกย้ายเวนคืน

เมื่อพิจารณาครบทั้ง 3 ด้านแล้ว รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนเท่ากับ 70.92 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนเท่ากับ 77.09 คะแนน และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนเท่ากับ 80.09 คะแนน ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมโดยรวมของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 32 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ที่ปรึกษาจึงขอเสนอรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป ดัง**รูปที่ 10-4**



รูปที่ 10-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 32

10.3 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 พิจารณาด้วยกัน 3 ส่วน ประกอบด้วย รูปทรงเรขาคณิต รัศมีโค้ง และความลาดชัน โดยมีรายละเอียดรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ 3 รูปแบบ ดังนี้

1. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 1 ดังรูปที่ 10-5

เป็นรูปแบบ Semi-Directional Ramp มีการก่อสร้างสะพานยกระดับแบบกึ่งตรง 2 ตำแหน่ง คือ ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศตะวันออกเฉียงใต้ ของทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 33 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

- ทิศทางการเดินทางเข้าสู่ถนนโครงการไปยังอ่างทองหรือปทุมธานี (ตำแหน่งทิศตะวันออกเฉียงใต้) รถที่มาจากสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ระบบเก็บค่าผ่านทางและยกระดับเพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ ส่วนรถที่มาจากสุพรรณบุรี ยกระดับข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 33 และลดระดับเพื่อเข้าสู่ระบบเก็บค่าผ่านทางและยกระดับอีกครั้งเพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ

- ทิศทางการเดินทางออกจากถนนโครงการไปยังสระบุรีหรือสุพรรณบุรี (ตำแหน่งทิศตะวันตกเฉียงเหนือ) รถที่มาจากปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายลดระดับเพื่อเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทางและเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 33 เพื่อมุ่งหน้าไปสระบุรี และรถที่มาจากอ่างทอง ยกระดับข้ามถนนโครงการและเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง และยกระดับเพื่อข้ามทางหลวงหมายเลข 33 เพื่อมุ่งหน้าไปสุพรรณบุรี

<u>จุดเด่น</u> รถเลี้ยวเข้าสู่ถนนโครงการได้สะดวก,พื้นที่ถูกเวนคืนน้อย

<u>จุดด้อย</u> ค่าก่อสร้างสูง,ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง,ระยะรับรถหน้าด่านน้อย อาจจะทำให้จราจรติดขัดบนถนนทางหลวงหมายเลข 33



รูปที่ 10-5 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 1

2. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 2 ดังรูปที่ 10-6

เป็นรูปแบบ Semi-Directional Ramp มีการก่อสร้างสะพานยกระดับแบบกึ่งตรง 2 ตำแหน่ง คือ ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 33 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

- ทิศทางการเดินทางเข้าสู่ถนนโครงการไปยังอ่างทองหรือปทุมธานี (ด้านตะวันตกของถนนโครงการ) รถที่มาจากสุพรรณบุรีเลี้ยวซ้ายในถนนระดับดินและเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทางและเข้าสู่ถนนโครงการลักษณะเลี้ยววน และรถที่มาจากสระบุรีจะยกระดับ เพื่อข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 33 ลดระดับเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทางและเข้าสู่ถนนโครงการลักษณะกึ่งเลี้ยววน

- ทิศทางการเดินทางออกจากถนนโครงการไปยังสระบุรีหรือสุพรรณบุรี (ด้านตะวันออกของถนนโครงการ) รถที่มาจากปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายลดระดับเพื่อเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทางและเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 33 เพื่อมุ่งหน้าไปสระบุรี และรถที่มาจากอ่างทอง ยกระดับข้ามถนนโครงการและเข้าสู่ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง และยกระดับเพื่อข้ามทางหลวงหมายเลข 33 เพื่อมุ่งหน้าไปสุพรรณบุรี

<u>จุดเด่น</u> รถเลี้ยวเข้าสู่ถนนโครงการได้สะดวก, พื้นที่ถูกเวนคืนปานกลาง

<u>จุดด้อย</u> ค่าก่อสร้างสูง,ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่งและค่าใช้จ่ายตลอดช่วงอายุการใช้งานสูงกว่ารูปแบบอื่น



รูปที่ 10-6 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 2

3. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 3 ดังรูปที่ 10-7

เป็นรูปแบบ Double Trumpet มีการก่อสร้างสะพานยกระดับ 2 แบบตัว T (Trumpet Interchange) 2 จุด เพื่อรองรับรถเข้าและออกทุกทิศทาง โดยถนนโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 33 ขนาด 6 ช่องจราจร ไปกลับ

ทิศทางการเดินทาง

- ทิศทางการเดินทางในลักษณะเลี้ยวขวา คือ ทิศทางการเดินทางจากสระบุรีที่ต้องการเข้าใช้ถนนโครงการและทิศทางจากถนนโครงการจากอ่างทองที่ต้องการออกจากถนนโครงการ

- ทิศทางการเดินทางในลักษณะกึ่งเลี้ยวขวา คือ ทิศทางเข้าสู่โครงการไปยังปทุมธานีและทิศทางออกจากถนนโครงการไปยังสุพรรณบุรี

- ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นถนนระดับดินทั้งหมด

<u>จุดเด่น</u> ค่าก่อสร้างถูกสุด,ระบบเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด และค่าใช้จ่ายตลอดช่วงอายุการใช้งานน้อยที่สุด

<u>จุดด้อย</u> มีการเวนคืนที่ดินมากที่สุด, ระยะทางในการเดินทางล้าช้า



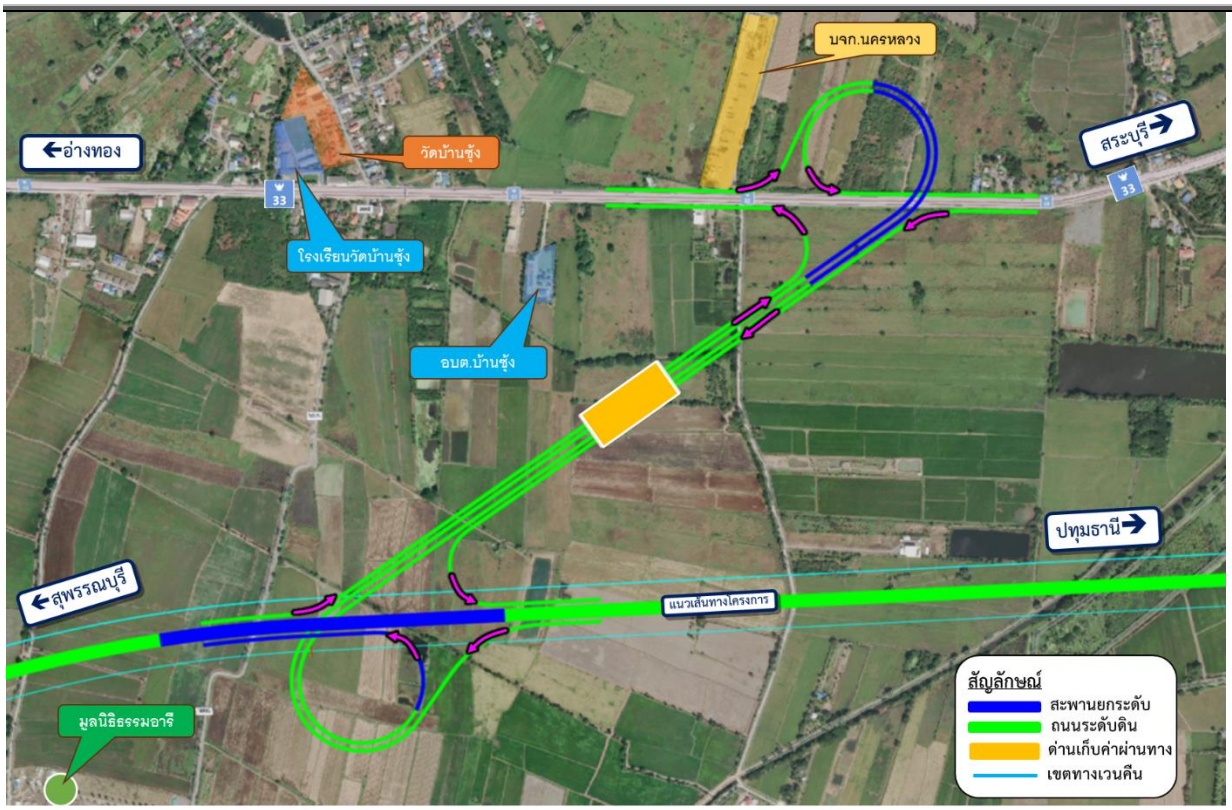
รูปที่ 10-7 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 รูปแบบที่ 3

ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33

จากการให้คะแนนรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 สามารถสรุปผลคะแนนตามการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 40 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 เป็นรูปแบบที่มีลักษณะทางเรขาคณิตของทางเลี้ยวดีที่สุด รูปแบบทางเลือกที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีลักษณะเรขาคณิตปานกลางและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ดี รูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีคะแนนทางด้านความง่ายในการก่อสร้างที่สุดและด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 จุด ซึ่งจะบริหารจัดการระบบด่านง่ายที่สุด และสามารถสรุปได้ว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและจราจรมากที่สุด
- การเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 รูปแบบมีค่าบำรุงรักษาน้อยที่สุดและประหยัดระยะเวลาของผู้ใช้ทางดีที่สุด ทางเลือกที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีค่าก่อสร้างปานกลางและค่าบำรุงรักษาน้อย รูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีค่าก่อสร้างที่ถูกที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 คือรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุนสูงที่สุด
- การเปรียบเทียบด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 เป็นรูปแบบที่มีการโยกย้ายเวนคืนน้อยที่สุด และรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพน้อยที่สุด ซึ่งสรุปได้ว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3 เหมาะสมที่สุดซึ่งมีผลกระทบทางด้านการโยกย้ายเวนคืน และส่งผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพน้อยที่สุด

เมื่อพิจารณาครบทั้ง 3 ด้านแล้ว รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนเท่ากับ 80.45 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนเท่ากับ 80.61 คะแนน และ รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนเท่ากับ 85.37 คะแนน ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 3 เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมโดยรวมของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 ที่ปรึกษาจึงขอเสนอรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป ดัง**รูปที่ 10-8**



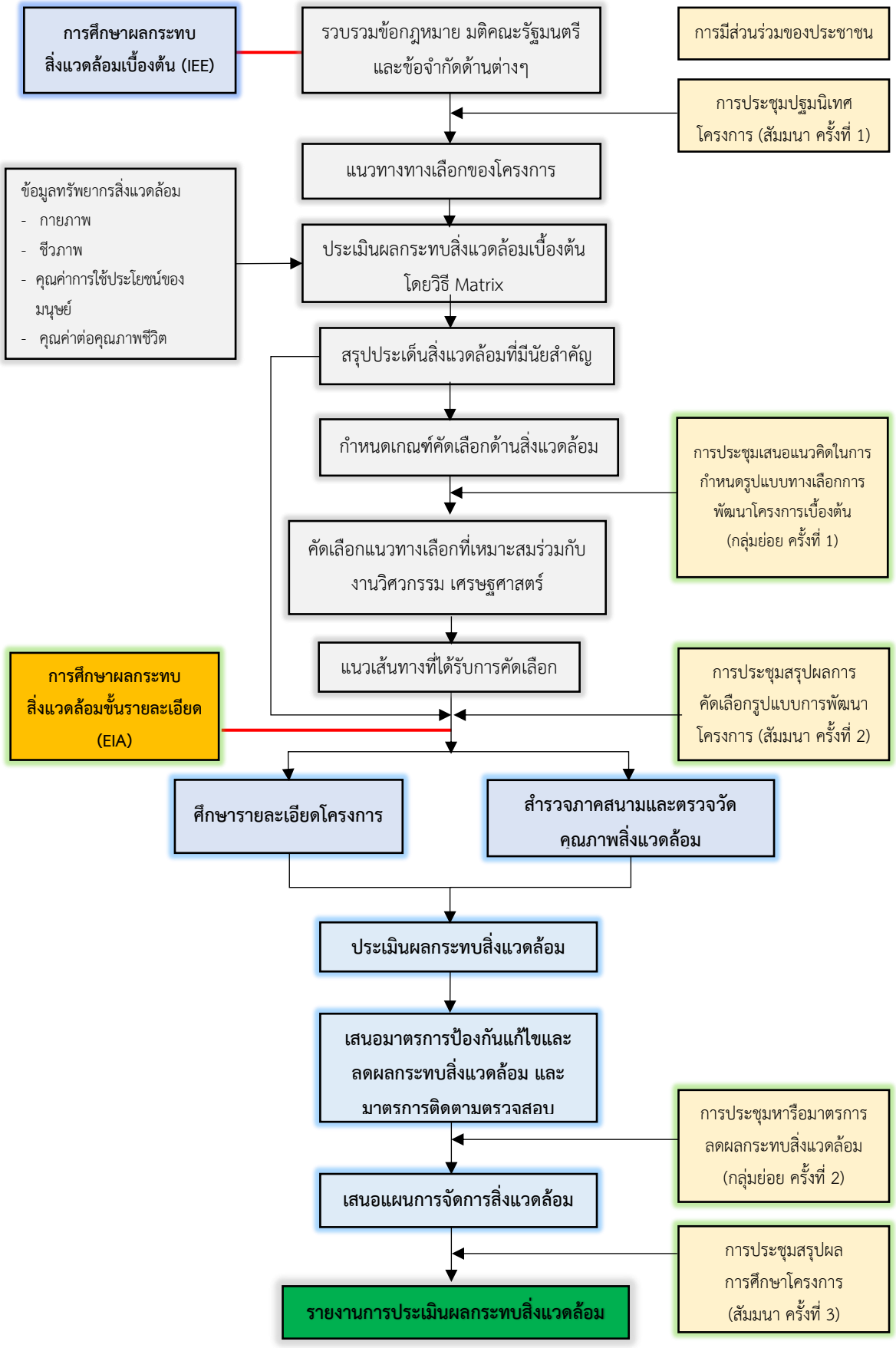
รูปที่ 10-8 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 33 ต.บ้านซุ้ง อ.นครหลวง

11. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนสิงหาคม 2567 และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ทั้งนี้ จะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อประกอบการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือตาม กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน แสดงดัง**รูปที่ 11-1** ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ค่าคุณการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



รูปที่ 11-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

11.1 สรุปข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางเลือกโครงการ ซึ่งประกอบด้วยการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 รายละเอียดในการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมดังนี้

1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

จากการตรวจสอบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน แสดงดัง**รูปที่ 11-2** ซึ่งแนวทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าแต่อย่างใด แต่ละแนวทางเลือกห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ดังนี้

- แนวทางเลือกที่ 1 มีระยะห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน 325 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 2 มีระยะห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน 552 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 3 มีระยะห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน 325 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 4 มีระยะห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน 1,280 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 5 มีระยะห่างจากเขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน 8,000 เมตร

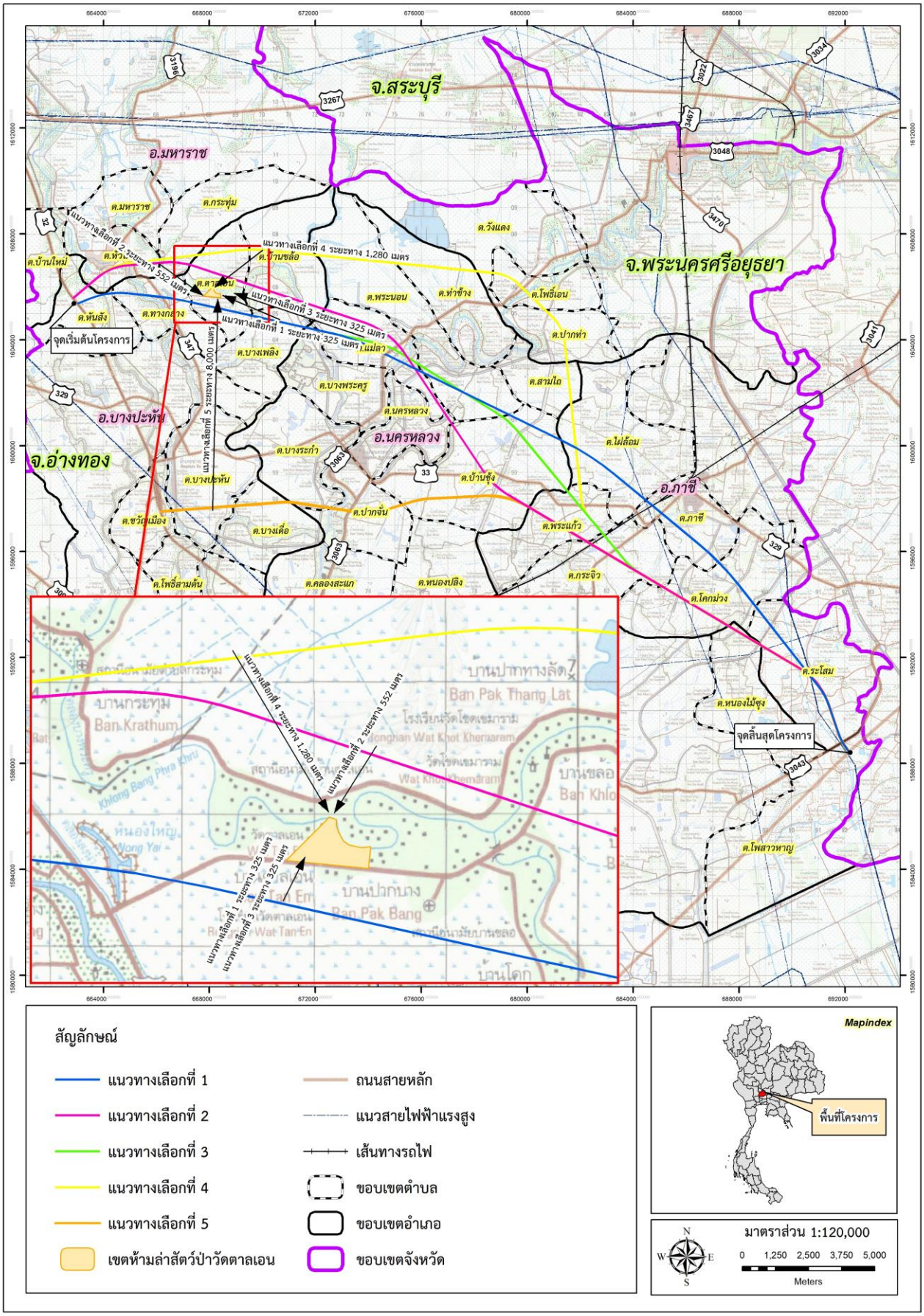
เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 93 ตอนที่ 82 วันที่ 8 มิถุนายน 2519 ตั้งอยู่ตำบลตาลเอน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีเนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้กำหนดบริเวณวัดตาลเอนเป็นเขตห้ามล่าสัตว์ป่า เมื่อปี พ.ศ. 2519 เนื่องจากมีแหล่งน้ำแหล่งอาหารของสัตว์ป่าอุดมสมบูรณ์ มีนกน้ำและนกอพยพอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ปัจจุบันมีการพัฒนาพื้นที่วัดไปมากจำนวนนกที่พบจึงมีอยู่น้อย สัตว์ที่พบใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (CR) 4 ชนิด คือ นกกะเต็นเฮอคิวลิส เป็ดก่า เป็ดหงส์ และนกกระสาใหญ่ และสัตว์ใกล้สูญพันธุ์ (EN) 6 ชนิด คือ นกกาน้ำใหญ่ นกกระทุง นกกระรางหางแดง เป็ดดำหัวดำ นกยางจีน และนกกะปูดนิ้วสั้น

2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ

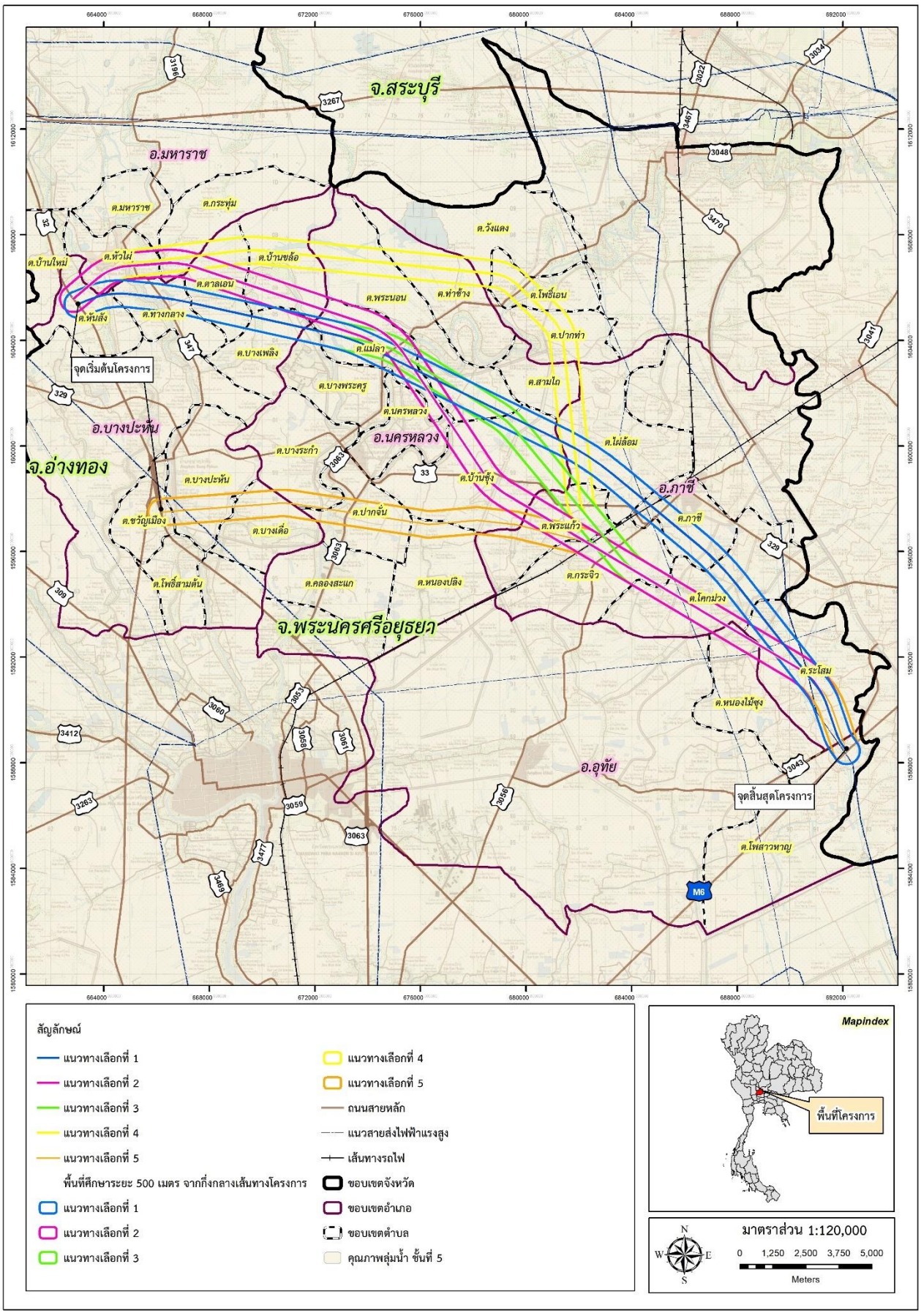
จากการตรวจสอบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไม่พบพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติและแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแต่อย่างใด

3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามข้อมูลแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก และการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนอื่นๆ (ลุ่มน้ำชายแดน) พบว่า แนวเส้นทางเลือกโครงการและพื้นที่ศึกษา อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 5 ซึ่งหมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งเป็นที่ราบหรือลุ่ม หรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย แต่ส่วนใหญ่ป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถาง เพื่อใช้ประโยชน์ด้านเกษตรกรรม โดยเฉพาะทำนา และกิจการอื่น ทั้งนี้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำดังกล่าว เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ไม่เข้าข่ายในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ แสดงดัง**รูปที่ 11-3**



รูปที่ 11-2 เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 11-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

4) พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบางปะหัน อำเภอมหาราช อำเภอนครหลวง อำเภอท่าเรือ และอำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งไม่มีอาณาเขตติดกับทะเล และจากการตรวจสอบโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด

5) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

จากการตรวจสอบข้อมูลจากกรมทรัพยากรน้ำในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) แต่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่อยู่ในทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติของประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 และเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 ได้แก่ วัดป่าตาลเอน และแม่น้ำป่าสัก นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น เช่น แม่น้ำลพบุรี หนองจิก หนองตาเกิด หนองใหญ่ คลองบางแก้ว และคลองบางพระครู เป็นต้น และพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ เช่น หนองคลองไทร คลองบ้านแจ้ง คลองหนองจิก คลองเกาะลิง บึงบัว และบึงบ้านชุง เป็นต้น แสดงดัง**รูปที่ 11-4**

ส่วนแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ จากการตรวจสอบพบว่าอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ได้รับการจดทะเบียนเป็นมรดกโลกจากองค์การยูเนสโก ภายใต้ชื่อ “นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาและเมืองบริวาร” ในการประชุมคณะกรรมการมรดกโลกสมัยสามัญครั้งที่ 15 เมื่อปี พ.ศ. 2534 ที่เมืองคาร์เทจ ประเทศตูนิเซีย แต่ละแนวทางเลือกมีระยะจากห่างอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ดังนี้

- แนวทางเลือกที่ 1 มีระยะห่างประมาณ 18.2 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 2 มีระยะห่างประมาณ 15.0 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 3 มีระยะห่างประมาณ 17.5 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 4 มีระยะห่างประมาณ 17.5 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 5 มีระยะห่างประมาณ 10.0 กิโลเมตร

6) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

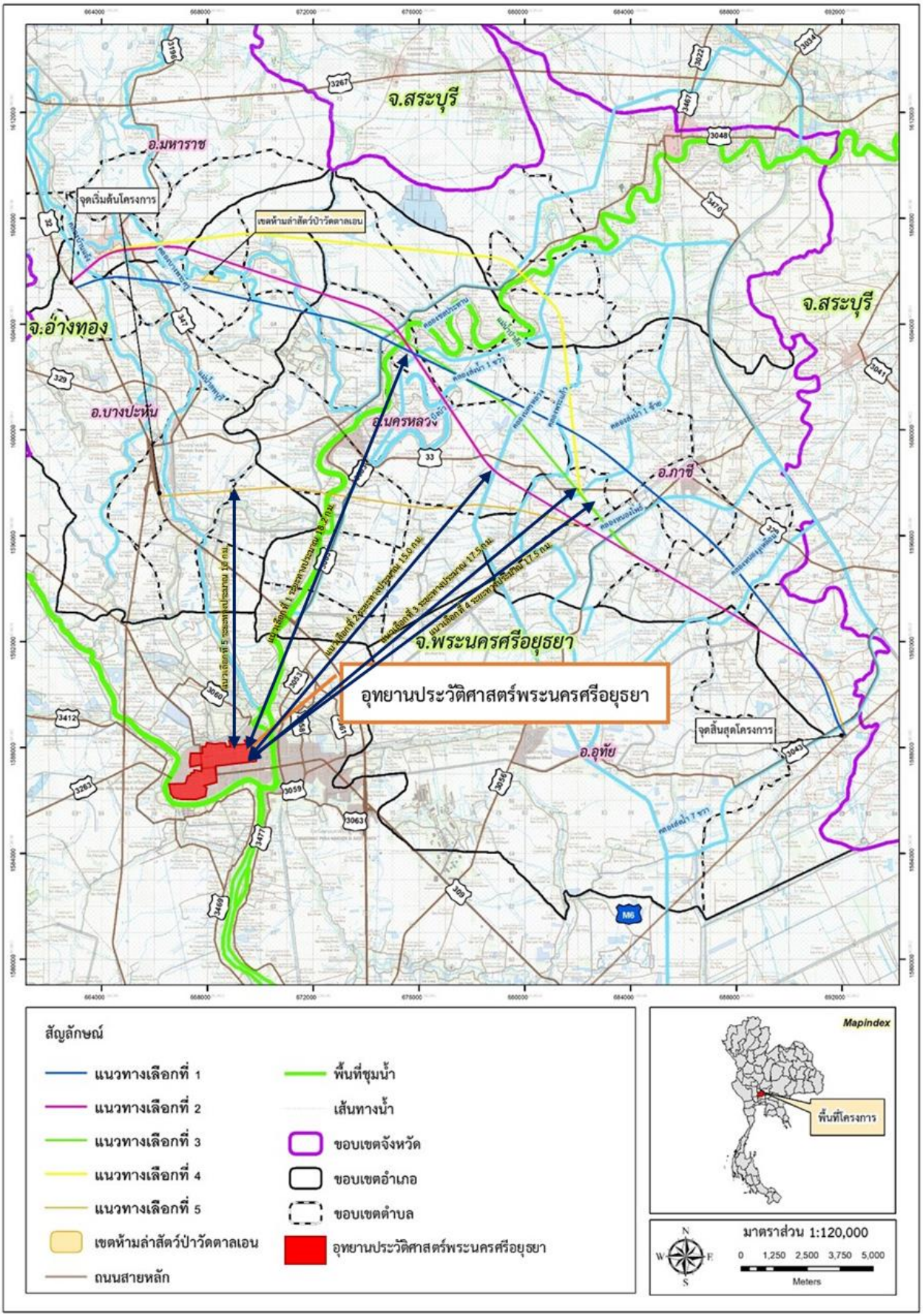
จากการตรวจสอบเบื้องต้นพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และจากการขอข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ แนวทางเลือกจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดตลาด วัดหงษ์ วัดสระ (ร้าง) วัดพระนอน วัดขยาย (ร้าง) และบ้านพรานนก แสดงดัง**ตารางที่ 11-1** และ**รูปที่ 11-5** ดังนี้

- แนวทางเลือกที่ 1 มีแหล่งโบราณสถานจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดสระ(ร้าง) วัดหงษ์ วัดตลาด วัดพระนอน วัดขยาย (ร้าง) และบ้านพรานนก
- แนวทางเลือกที่ 2 มีแหล่งโบราณสถานจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดสระ(ร้าง) วัดหงษ์ วัดตลาด วัดพระนอน และบ้านพรานนก
- แนวทางเลือกที่ 3 มีแหล่งโบราณสถานจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดสระ(ร้าง) วัดหงษ์ วัดตลาด วัดพระนอน วัดขยาย (ร้าง) และบ้านพรานนก

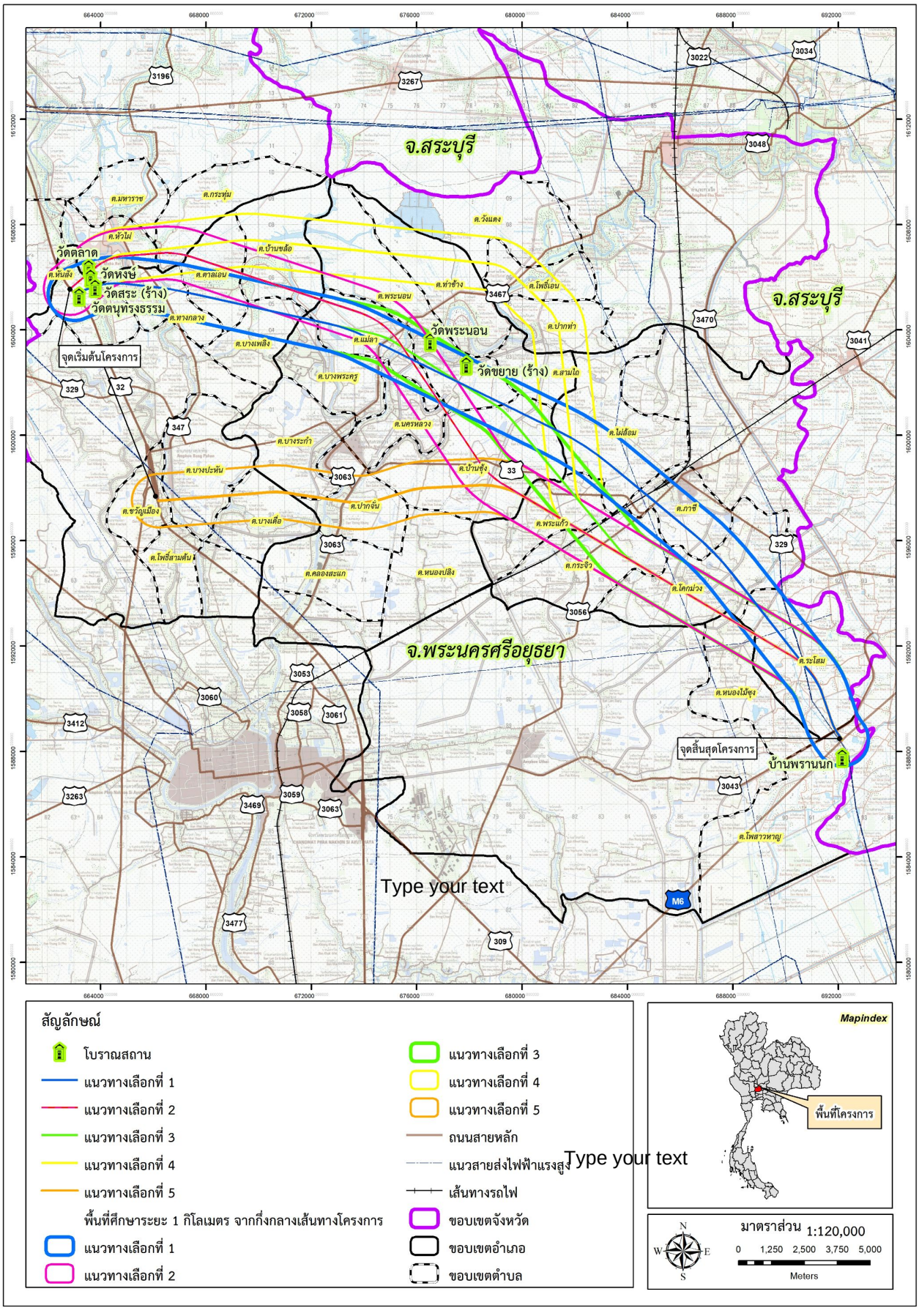
- แนวทางเลือกที่ 4 มีแหล่งโบราณสถานจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดตนุทรงธรรม วัดสระ(ร้าง) วัดหงษ์ วัดตลาด และบ้านพรานนก
- แนวทางเลือกที่ 5 มีแหล่งโบราณสถานจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บ้านพรานนก

ตารางที่ 11-1 ระยะห่างแหล่งโบราณสถานตามแนวทางเลือกของโครงการ

ลำดับ	ชื่อโบราณ	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ
1	วัดตลาด	หันสัง	บางปะหัน	พระนครศรีอยุธยา	ขึ้นทะเบียนแล้ว
2	วัดตนุทรงธรรม	หันสัง	บางปะหัน	พระนครศรีอยุธยา	ขึ้นทะเบียนแล้ว
3	วัดหงษ์	หันสัง	บางปะหัน	พระนครศรีอยุธยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน
4	วัดสระ (ร้าง)	หันสัง	บางปะหัน	พระนครศรีอยุธยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน
5	วัดพระนอน	พระนอน	นครหลวง	พระนครศรีอยุธยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน
6	วัดขยาย (ร้าง)	พระนอน	นครหลวง	พระนครศรีอยุธยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน
7	บ้านพรานนก	โพสาวหาญ	อุทัย	พระนครศรีอยุธยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน



รูปที่ 11-4 พื้นที่ชุ่มน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 11-5 แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

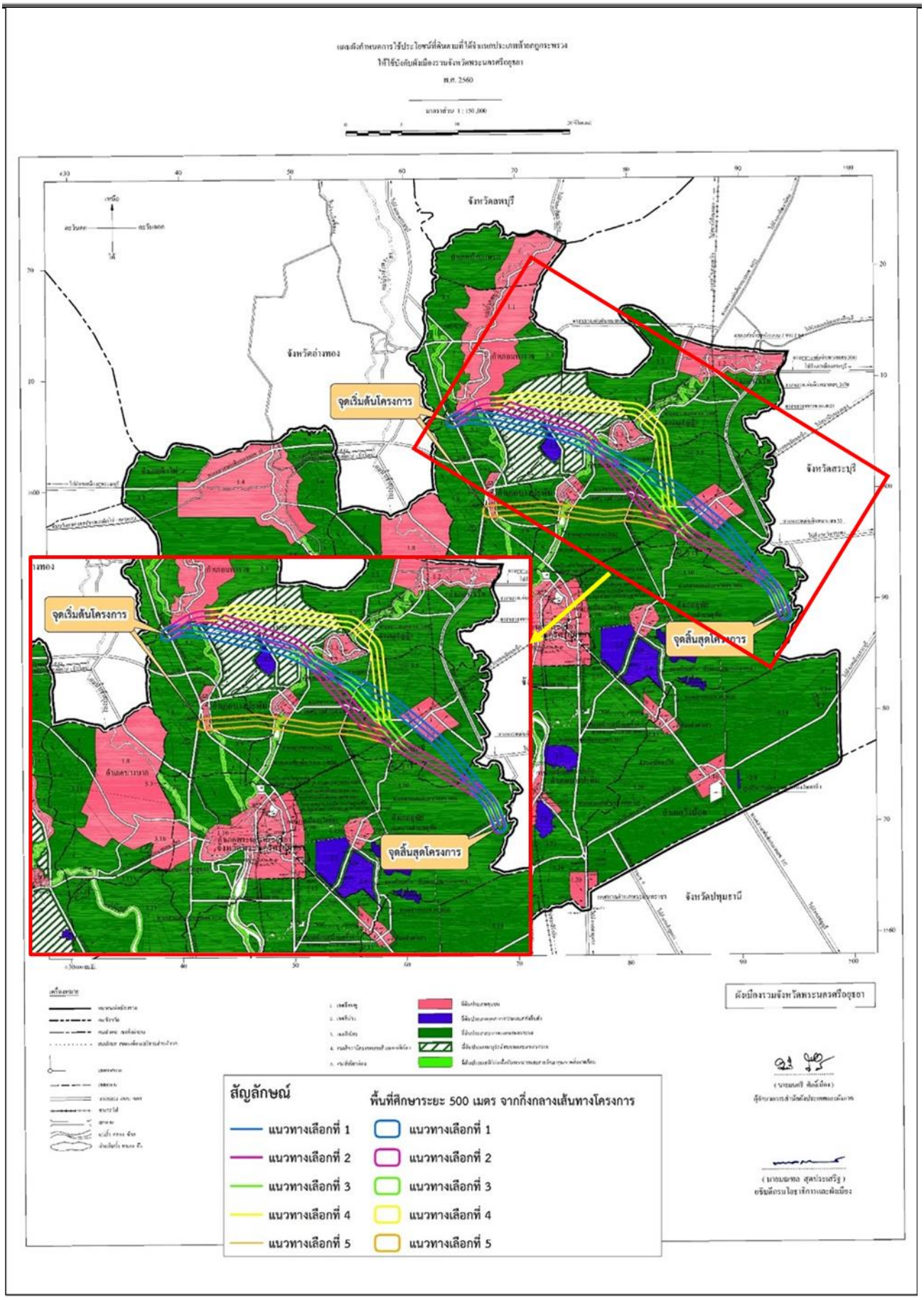
7) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมือง

จากการตรวจสอบแนวทางเลือกโครงการตามประกาศผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 จากสำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามท้ายกฎกระทรวงทั้งสองฝั่งแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย ประเภทชุมชน ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ประเภทพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แสดงดัง**รูปที่ 11-6**

- แนวทางเลือกที่ 1 ที่ดินประเภทชุมชน ประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ประเภทพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- แนวทางเลือกที่ 2 ที่ดินประเภทชุมชน ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ประเภทพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- แนวทางเลือกที่ 3 ที่ดินประเภทชุมชน ประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ประเภทพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- แนวทางเลือกที่ 4 ที่ดินประเภทชุมชน ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ประเภทพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- แนวทางเลือกที่ 5 ที่ดินประเภทชุมชน ประเภทชนบทและเกษตรกรรม และประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

8) พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการตามแนวทางเลือก ประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานที่ราชการ โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 11-2** และ**รูปที่ 11-7**



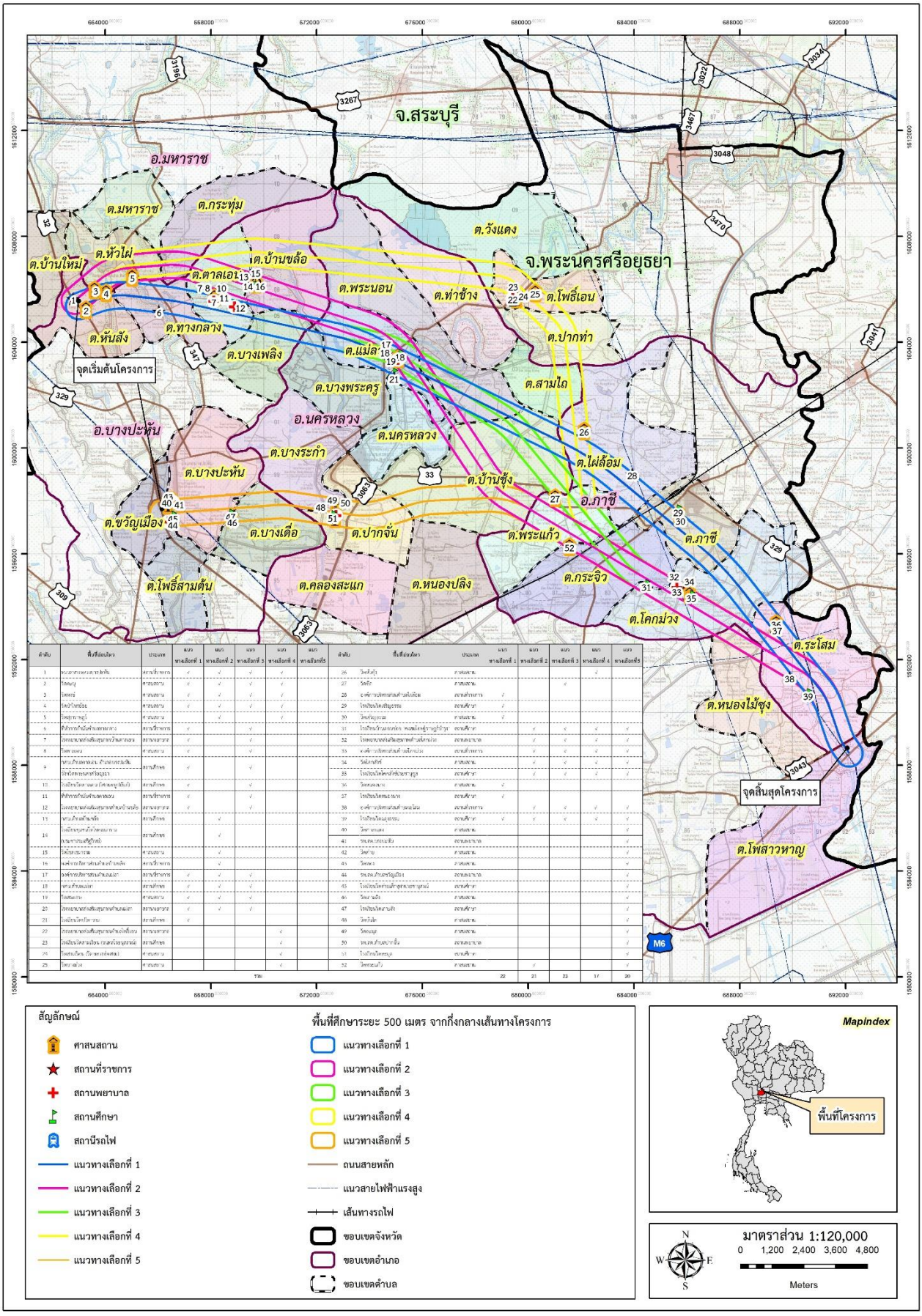
รูปที่ 11-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3	แนวทางเลือกที่ 4	แนวทางเลือกที่ 5
1	หมวดทางหลวงบางปะหัน	สถานที่ราชการ	√	√	√	√	
2	วัดตนุ หรือวัดตนุทรงธรรม	ศาสนสถาน	√	√	√	√	
3	วัดหงษ์	ศาสนสถาน	√	√	√	√	
4	วัดป่าไทรย้อย	ศาสนสถาน	√	√	√	√	
5	วัดสุธาราษฎร์	ศาสนสถาน		√		√	
6	ที่ทำการกำนันตำบลทางกลาง	สถานที่ราชการ	√		√		
7	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพบ้านตาลเอน	สถานพยาบาล	√		√		
8	วัดตาลเอน	ศาสนสถาน	√		√		
9	กศน.ตำบลตาลเอน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	สถานศึกษา	√		√		
10	โรงเรียนวัดตาลเอน (โศภนชนูปถัมภ์)	สถานศึกษา	√		√		
11	ที่ทำการกำนันตำบลตาลเอน	สถานที่ราชการ	√		√		
12	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านขล้อ	สถานพยาบาล	√		√		
13	กศน.ตำบลบ้านขล้อ	สถานศึกษา		√			
14	โรงเรียนชุมชนวัดโขดเขมาราม (ประชาประเสริฐวิทย์)	สถานศึกษา		√			
15	วัดโขดเขมาราม	ศาสนสถาน		√			
16	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านขล้อ	สถานที่ราชการ		√			
17	องค์การบริหารส่วนตำบลแม่ลา	สถานที่ราชการ	√	√	√		
18	กศน.ตำบลแม่ลา	สถานศึกษา	√	√	√		
19	วัดสระเกษ	ศาสนสถาน	√	√	√		
20	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแม่ลา	สถานพยาบาล	√	√	√		
21	โรงเรียนวัดปรีดาราม	สถานศึกษา	√				
22	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโพธิ์เอน	สถานพยาบาล				√	
23	โรงเรียนวัดสามเรือน (จนฺทสโรอนุสสรณ์)	สถานศึกษา				√	
24	วัดสามเรือน (วัดหลวงพ่อสาม)	ศาสนสถาน				√	
25	วัดบางม่วง	ศาสนสถาน				√	
26	วัดหัวคุ้ง	ศาสนสถาน				√	
27	วัดซึก	ศาสนสถาน			√		
28	องค์การบริหารส่วนตำบลไผ่ล้อม	สถานที่ราชการ	√				
29	โรงเรียนวัดเจริญธรรม	สถานศึกษา	√				
30	วัดเจริญธรรม	ศาสนสถาน	√				
31	โรงเรียนบ้านดอนข่อย "คงสมโอษฐ์ราษฎร์บำรุง"	สถานศึกษา		√	√	√	√

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3	แนวทางเลือกที่ 4	แนวทางเลือกที่ 5
32	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกม่วง	สถานพยาบาล		√	√	√	√
33	องค์การบริหารส่วนตำบลโคกม่วง	สถานที่ราชการ		√	√	√	√
34	วัดโคกสังข์	ศาสนสถาน		√	√	√	√
35	โรงเรียนวัดโคกสังข์ประชานุกูล	สถานศึกษา		√	√	√	√
36	วัดหนองนาง	ศาสนสถาน	√				
37	โรงเรียนวัดหนองนาง	สถานศึกษา	√				
38	องค์การบริหารส่วนตำบลระโสม	สถานที่ราชการ		√	√	√	√
39	โรงเรียนวัดผดุงธรรม	สถานศึกษา	√	√	√	√	√
40	วัดศาลาแดง	ศาสนสถาน					√
41	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปะหัน	สถานพยาบาล					√
42	วัดค่าย	ศาสนสถาน					√
43	วัดทอง	ศาสนสถาน					√
44	สถานีอนามัยตำบลขวัญเมือง	สถานพยาบาล					√
45	โรงเรียนวัดค่ายเล็กจุฬาประชานุสรณ์	สถานศึกษา					√
46	วัดเกาะลิง	ศาสนสถาน					√
47	โรงเรียนวัดเกาะลิง	สถานศึกษา					√
48	วัดบันได	ศาสนสถาน					√
49	วัดละมุด	ศาสนสถาน					√
50	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลปากจั้น	สถานพยาบาล					√
51	โรงเรียนวัดละมุด	สถานศึกษา					√
52	วัดพระแก้ว	ศาสนสถาน		√			√
รวม			**22**	**21**	**23**	**17**	**20**



รูปที่ 11-7 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ

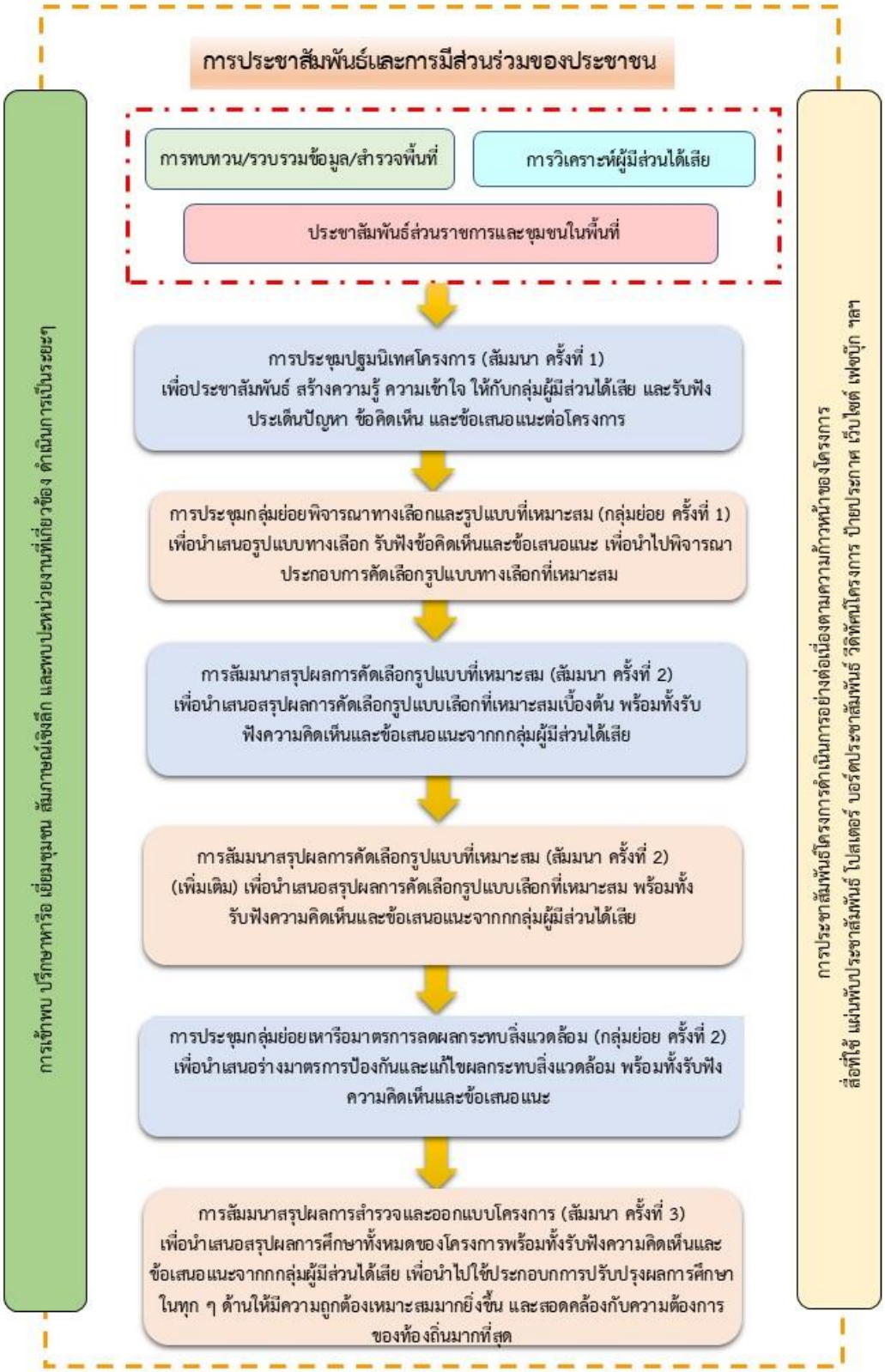
11.2 สรุปปัจจัยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ ใช้วิธีแมทริกซ์ (Matrix) เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปใช้ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) พิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบด้านลบจากกิจกรรมโครงการในระดับปานกลาง และผลกระทบที่มีความสำคัญในระดับปานกลางขึ้นไปจะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด สามารถสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจำนวน 24 ปัจจัย โดยสรุปดังนี้

- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ** ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่
  (1) ทรัพยากรดิน
  (2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
  (3) น้ำผิวดิน
  (4) อากาศและบรรยากาศ
  (5) เสียง
  (6) ความสั่นสะเทือน
- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ** ประกอบด้วย 2 ปัจจัย ได้แก่
  (1) นิเวศวิทยาบนบก
  (2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่
  (1) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
  (2) การคมนาคมขนส่ง
  (3) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  (4) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
  (5) เกษตรกรรม
  (6) การใช้ที่ดิน
- **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** ประกอบด้วย 10 ปัจจัย ได้แก่
  (1) สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
  (2) โยกย้ายและการเวนคืน
  (3) การสาธารณสุข
  (4) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
  (5) การเบ่งแยก
  (6) อุบัติเหตุและความปลอดภัย
  (7) สุขาภิบาล
  (8) ผู้ใช้ทาง
  (9) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
  (10) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

12. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ แนวคิดในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุดประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดัง**รูปที่ 12-1** มีรายละเอียดดังนี้

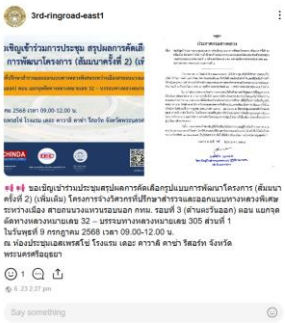


รูปที่ 12-1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

12.1 แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ เสียงตามสายในชุมชน รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ป้ายประกาศ เป็นต้น แสดงดัง**ตารางที่ 12-1**

ตารางที่ 12-1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

1. เว็บไซต์โครงการ	2. เฟซบุ๊กโครงการ	3.บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์
เว็บไซต์โครงการ: https://3rd-ringroad-east1.com/ 1	เฟซบุ๊กโครงการ : 3rd-ringroad-east1	บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ : 3rd-ringroad-east1
		

4. การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม


จุดเริ่มต้นโครงการ


จุดกึ่งกลางโครงการ


จุดสิ้นสุดโครงการ

5. การติดประกาศบนบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ


ที่ว่าการอำเภออุทัย


ที่ว่าการอำเภอภาชี


เทศบาลตำบลนครหลวง

12.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) นำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ โดยได้ดำเนินการไปแล้ว ในวันอังคารที่ 17 กันยายน 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ โรงแรม The Cavalli Casa Resort (เดอะ คาวาลิ คาซ่า) ห้องแกรนด์ บอลรูม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายจตุพล เทพมังกร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอยุธยา เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 202 คน ดัง**ตารางที่ 12-2**

ตารางที่ 12-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) โครงการจะสามารถระบุลักษณะรูปแบบถนนบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่อยู่ในตำบลภาชี ถึงตำบลไผ่ล้อม เป็นลักษณะเส้นทางยกระดับ หรือระดับพื้นดิน	• เป็นลักษณะทางยกระดับ หรือระดับพื้น
2) อยากทราบแผนการก่อสร้างช่วง 3043 ตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จะเข้ามาดำเนินการเมื่อไหร่	• แผนการศึกษาจะแล้วเสร็จในปี 2568 และในขั้นตอนต่อไปเป็นขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ โดยมีระยะเวลา 1-2 ปี โดยคาดว่าในปี 2570 จะได้รับงบประมาณการเวนคืนที่ดิน และใช้เวลาในการเวนคืนที่ดินประมาณ 3 ปี หากเป็นไปตามแผนจะเริ่มก่อสร้างในปี 2573 และใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 6 ปี ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2578 อย่างไรก็ตามแผนการดำเนินงานดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติงบประมาณว่าจะเป็นช่วงเวลาใด
3) ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาทำทางแยกช่วงตลาดตำบลไผ่ล้อม อำเภอภาชี	• โครงการจะขอรับข้อคิดเห็นในประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
4) รูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.32 มีพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ทำการเกษตร มีคลองจำนวนมาก ขอให้โครงการพิจารณาฝั่งขาลง เนื่องจากสภาพพื้นที่ช่วงเทศกาลมีปัญหารถติดอยู่แล้ว หากมีทางต่างระดับจะทำให้รถไปวิ่งเส้นคลองเพิ่มขึ้นทำให้ส่งผลกระทบกับชุมชนในพื้นที่	• รูปแบบที่นำเสนอยังอยู่ในช่วงการออกแบบ โดยในการศึกษาและออกแบบต้องมีอย่างน้อย 3 รูปแบบ รูปแบบดังกล่าวเป็นรูปแบบที่ 1 ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมในพื้นที่เพื่อนำไปพิจารณากำหนดรูปแบบเพิ่มเติมอีก 2 รูปแบบต่อไป โดยจะนำเสนอทั้ง 3 รูปแบบในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งถัดไป
5) ขอให้พิจารณาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน และผู้ประกอบการในพื้นที่	• โครงการจะขอรับข้อคิดเห็นในประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

ตารางที่ 12-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
6) ให้พิจารณาจุดที่ตัดกับถนนเป็นทางยกระดับทั้งหมด เนื่องจากแนวเส้นทางที่ออกแบบเบื้องต้นมีจุดตัดถนนที่ประชาชนใช้จำนวนมาก หากเป็นทางระดับพื้นดินประชาชนที่เคยสัญจรจะต้องอ้อมไปใช้เส้นทางอื่นซึ่งส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น	• ในการออกแบบเบื้องต้นบริเวณจุดตัดกับถนนสายหลัก/สายรอง เช่น ทล.32 ทล.33 เป็นต้น ได้มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ โดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกข้ามหรือลอดถนนที่ตัดผ่านตามความเหมาะสมตามลักษณะภูมิประเทศ โดยผู้ใช้เส้นทาง ทล.32 และ ทล.33 เดิม สามารถลอดใต้สะพานได้เลย ไม่มีสัญญาณไฟจราจร • ถนนบริการ (Service Road) ที่อยู่ด้านข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะตัดกับถนน เพื่อใช้เป็นเส้นทางในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชน มีระยะห่างประมาณ 3- 5 กิโลเมตร กระจายอยู่ตลอดแนวสายทาง โดยมีทั้งรูปแบบสะพานกลับรถ และทางลอดใต้สะพาน โดยการเชื่อมโยงระหว่างสองข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ออกแบบเป็น สะพานกลับรถ เพื่อเชื่อมโยงถนนบริการทั้ง 2 ฝั่ง โดยเป็นสะพานกลับรถ 1 ช่องจราจร ขนาดของช่องจราจร 4 เมตร และมีไหล่ทางด้านซ้ายและด้านขวาข้างละ 0.50 เมตร และทางลอดใต้สะพาน โดยทางพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟถูกออกแบบเป็นสะพาน สูง 3.5 เมตร และทางลอดใต้สะพาน ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องละ 3.5 เมตร มีไหล่ทาง ข้างละ 2 เมตร โดยจุดตัดที่ชัดเจนจะนำเสนอในการกระชุมครั้งถัดไป
7) ให้ออกแบบจุดข้ามถนนเดิมเป็นแบบ Overpass เพื่อไม่ให้กระทบการเชื่อมต่อของชุมชน 2 ข้างทาง	• รูปแบบที่นำเสนอยังอยู่ในช่วงการออกแบบ โดยในการศึกษาและออกแบบต้องมีอย่างน้อย 3 รูปแบบทางเลือก รูปแบบดังกล่าวเป็นรูปแบบที่ 1 ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมในพื้นที่เพื่อนำไปกำหนดรูปแบบเพิ่มอีก 2 รูปแบบ โดยจะนำเสนอรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบในการประชุมครั้งถัดไป
8) ให้ออกแบบจุดกลับรถเป็นระดับพื้น และออกแบบทางยกระดับข้ามไป	

ตารางที่ 12-2 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
9) การวางแนวเส้นทางพาดผ่านนิคมอุตสาหกรรมของอำเภอนครหลวง จะส่งผลกระทบต่อภาคการลงทุนในพื้นที่ การเวนคืน การขอรื้อสิ่งปลูกสร้าง เพื่อใช้เส้นทางจะส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมากทางโครงการจะดำเนินการอย่างไร	• โครงการจะขอรับข้อคิดเห็นในประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
10) อยากทราบงบประมาณในการลงทุน เนื่องจากส่งผลต่อค่าบริการ และทำให้ผลกระทบต่อต้นทุนในการขนส่งภาคอุตสาหกรรม	• การออกแบบของโครงการจะมีทางบริการทั้ง 2 ข้าง ข้างละ 20 เมตร ซึ่งสามารถเชื่อมเข้ามาใช้บริการทางหลวงพิเศษได้ และการออกแบบจุดตัดจำนวนน้อยจะส่งผลให้เกิดการเดินทางที่เร็วขึ้น
ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	
1) อยากทราบงบประมาณในการลงทุน เนื่องจากส่งผลต่อค่าบริการ และทำให้ผลกระทบต่อต้นทุนในการขนส่งภาคอุตสาหกรรม	• การออกแบบของโครงการจะมีทางบริการทั้ง 2 ข้าง ข้างละ 20 เมตร ซึ่งสามารถเชื่อมเข้ามาใช้บริการทางหลวงพิเศษได้ และการออกแบบจุดตัดจำนวนน้อยจะส่งผลให้เกิดการเดินทางที่เร็วขึ้น

2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

นำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ รูปแบบทางเลือกและเกณฑ์เบื้องต้นของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ได้มีการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) จำนวน 5 กลุ่ม เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการความเป็นมาโครงการ เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงแนวทางการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นต่อไป ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ สื่อมวลชนท้องถิ่น หน่วยงานเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดัง**ตารางที่ 12-3 ถึงตารางที่ 12-7**

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลมหาราช และตำบลบ้านใหม่ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในวันพุธที่ 11 ธันวาคม 2567 เวลา 13.00-16.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลมหาราช ชั้น 2 ตำบลหัวไผ่ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายถิรพันธ์ ศุกษร นายอำเภอมหาราช เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 63 คน

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลหันสัง ตำบลบ้านขล้อ และตำบลเสาธง อำเภอบางปะหัน จังหวัพระนครศรีอยุธยา ในวันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปะหัน ตำบลบางปะหัน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายจิรัญชัย อาทิตย์นพชัย นายอำเภอบางปะหัน เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 74 คน

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลแม่ลา ตำบลนครหลวง ตำบลพระนอน ตำบลบางพระครู ตำบลบ้านชุ้ง และตำบลอรัญญิก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในวันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารธรรมาภิบาลตำบลนครหลวง ตำบลนครหลวง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายศุกสิทธิ์ เอี่ยมเจริญ นายอำเภอนครหลวง เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 104 คน

กลุ่มที่ 4 พื้นที่ตำบลโพสาวหาญ และตำบลหนองไม้ซุง อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในวันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภออุทัย ตำบลคานหาม อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายปกรณ์เกียรติ กาฬษร นายอำเภออุทัย เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 67 คน

กลุ่มที่ 5 พื้นที่ตำบลพระแก้ว ตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง ตำบลภาชี ตำบลระโสม และตำบลไผ่ล้อม อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในวันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567 เวลา 13.00-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอภาชี ตำบลภาชี อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายเสนีย์ กลั่นกล้า ปลัดอำเภอภาชี เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 91 คน

ตารางที่ 12-3 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลมหาราช และตำบลบ้านใหม่ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) โครงการนี้สร้างประโยชน์อย่างไรต่อประชาชนในพื้นที่	ประโยชน์ของโครงการ - พื้นที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ดินอาจจะจะมีมูลค่าสูงขึ้น - เป็นการเปิดพื้นที่จะทำให้สามารถที่จะสัญจรไปมาได้โดยสะดวก - พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมการขนส่งผลผลิตออกไปสู่ภายนอกจะรวดเร็วมากยิ่งขึ้น แต่อาจจะมีผลกระทบบางส่วน เช่นอาจจะต้องถูกเวนคืนที่ดินบางส่วน

ตารางที่ 12-3 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลมหาราช และตำบลบ้านใหม่ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
2) ถนนวงแหวนเส้นนี้หากก่อสร้างแล้วจะสามารถเชื่อมต่อไปถนนสายใด สามารถเดินทางไปไหนได้บ้างที่ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว	หากมีวงแหวนเส้นนี้จะทำให้การเดินทางไปภาคเหนือ ภาคใต้ หรือภาคตะวันออก มีความสะดวกมากขึ้น เนื่องจากโครงข่ายคมนาคมมีความเชื่อมโยงกัน
3) โครงการถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 กับโครงการทางด่วนจากเมืองทองธานี แจ้งวัฒนะ ที่เชื่อมมาจากบางปะอิน จะต่อเชื่อมเข้ากับวงแหวนเส้นนี้หรือไม่ เนื่องจากจุดขึ้นลงของทางด่วนดังกล่าวเป็นกิโลเมตรที่ 41 ซึ่งเป็นจุดเดียวกันกับโครงการนี้	ปัจจุบันในการออกแบบไม่มีจุดขึ้นลงเชื่อมต่อกัน เนื่องจากเป็นคนละโครงการ แต่ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
4) เสนอแนะอยากให้มีทางขึ้นลงเชื่อมต่อกัน จะทำให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น	
5) ระยะเวลาก่อสร้าง เริ่มเมื่อใดและแล้วเสร็จเปิดใช้งานปีใด	โครงการจะเริ่มก่อสร้างปีพ.ศ. 2573 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปีพ.ศ. 2578 และเปิดดำเนินการปีพ.ศ. 2579
6) สภาพการจราจรในเขต สภ.มหาราช ถ้าไม่ใช่ช่วงเทศกาล สภาพการจรจรจะคล่องตัว ปริมาณรถสามารถสัญจรได้สะดวก ยกเว้นช่วงเทศกาลปริมาณจราจรจะหนาแน่น แต่ไม่ติดขัดเนื่องจากมีถนนทางหลวงหมายเลข 347 และถนนเส้นโพธิ์พระยาท่าเรือ ที่รองรับ	ที่ปรึกษารับทราบข้อมูลพื้นที่และจะนำข้อมูลไปประกอบเพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ในแผนที่แสดงในเอกสารการประชุม ผ่านตำบลกระทุ่ม ขอสอบถามว่าผ่านพื้นที่หมู่ใดบ้าง เนื่องจากหมู่ที่ 2 3 4 5 ตำบลกระทุ่ม เป็นเขตพื้นที่น้ำท่วม หมู่ที่ 3 น้ำท่วมมาก	จากการออกแบบแนวทางเลือกโครงการจะผ่านตำบลกระทุ่ม บริเวณหมู่ที่ 2 3 5 ซึ่งจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1) เส้นทางวงแหวนผ่านในพื้นที่อำเภอมหาราช 2 ตำบล คือตำบลกระทุ่มและตำบลหัวไผ่ ใช่หรือไม่ ส่วนตำบลบ้านใหม่ ไม่ผ่านใช่หรือไม่	ตำบลกระทุ่มกับตำบลหัวไผ่ อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในกรณีที่เราเชิญตำบลบ้านใหม่ หรือตำบลอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบในเขตพื้นที่อำเภอมหาราช เข้ามาร่วมประชุมเพื่อให้ทราบว่าในอนาคตจะมีการพัฒนาโครงการขึ้นมา เพื่อให้หลายๆท่านได้รับทราบข้อมูล และเตรียมพร้อมเนื่องจากอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตบ้างเล็กน้อย

ตารางที่ 12-4 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลหันสัง ตำบลบ้านขล้อ และตำบลเสาธง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) ในการออกแบบโครงการ ขอให้คำนึงถึงเรื่องผลกระทบทางด้านแสงไฟ ไฟฟ้าส่องสว่าง แสงรถยนต์ เนื่องจากพื้นที่ที่ตัดผ่านเป็นพื้นที่ทำการเกษตร ซึ่งแสงไฟจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตของข้าว ขอให้ช่วยออกแบบแสงให้มีผลต่อการประกอบอาชีพของเกษตรกรน้อยที่สุด	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
2) ขอให้มีการออกแบบถนนคู่ขนาน ตลอดแนวตลอดทั้งสองฝั่งทาง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ที่เกษตรกรใช้สัญจรในการเข้าพื้นที่เกษตรกรรม รวมถึงการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
3) เสนอแนะให้เพิ่มทางขึ้นลง ที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักเช่น เชื่อมกับถนนหมายเลข 347 เชื่อมระหว่างเขตพื้นที่ปทุมธานี บางปะอิน ลพบุรี ไปสายเหนือ	ผู้จัดการโครงการชี้แจง มีการกำหนดทางขึ้นของโครงการอยู่ที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 32 ซึ่งใกล้กับถนนทางหลวงหมายเลข 347 ในส่วนของทางลงที่จะเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข 347 ที่ปรึกษาขอรับไปปรึกษากับกรมทางหลวง เนื่องจากจะต้องพิจารณาถึงเรื่องการพัฒนาโครงข่ายอย่างยั่งยืน
4) การระบายน้ำ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ขอให้เพิ่มจุดระบายน้ำที่มีผลกระทบต่อภาคเกษตรกรรมให้มากยิ่งขึ้น	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
5) แนวทางเลือกที่ 1 และแนวทางเลือกที่ 3 หากเป็น 2 แนวทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกต้องการให้ก่อสร้างถนนห่างจากวัดตาลเอน อย่างน้อย 400-500 เมตร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
6) ความกว้างเขตทางถนนทางคู่ขนาน เนื่องจากวัดตาลเอนมีโครงการใหญ่ที่จะพัฒนาเป็นสถานที่สำคัญระดับประเทศ ในอนาคตอันใกล้ เพื่อจะดำเนินการไม่ให้มีการก่อสร้างโครงการใกล้กับวัดมากเกินไป	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 12-4 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลหันสัง ตำบลบ้านขล้อ และตำบลเสาธง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ขอให้มีกำแพงกันเสียง ในกรณีที่เส้นทางผ่านชุมชน เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อประชาชน เนื่องจากถนนเส้นนี้เมื่อตัดผ่านแล้ว จะได้รับผลกระทบเรื่องเสียง เพราะเป็นเส้นทางหลัก รถขนาดใหญ่มีปริมาณมากขึ้น	เนื่องจากถนนเส้นนี้เป็นถนนตัดใหม่ จะมีการพิจารณาในเรื่องของผลกระทบทางด้านเสียง ซึ่งหากประเมินผลกระทบแล้วค่าเสียงที่ประชาชนจะได้รับเกินกว่าค่ามาตรฐาน จะมีการกำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง ทั้งในระยะก่อสร้างและเปิดดำเนินการ ซึ่งในระยะก่อสร้างอาจเป็นกำแพงกันเสียงชั่วคราว ส่วนระยะดำเนินการจะติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวร เพื่อลดผลกระทบเสียงที่เกิดขึ้นจากการสัญจรหรือจากผู้ใช้ทาง
2) ในกรณีที่มีการเวนคืนพื้นที่จะมีขั้นตอนการเวนคืนอย่างไร เนื่องจากพื้นที่บริเวณบ้านหันสัง วัดโตนดวัดสระทอง จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนประชาชนมีพื้นที่ทำไร่ ทำนา หากโดนเวนคืนจะไม่มีอาชีพ จึงเสนอแนะให้ย้ายรูปแบบแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ชุมชน	เนื่องจากกรมทางหลวงมีแนวทางการเวนคืนที่ดิน ตามข้อกำหนดปีพ.ศ. 2562 โดยในข้อกำหนดระบุว่าหลังจากประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้วจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการ ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ (กรมทางหลวง) หน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องเรื่องการกำหนดราคา ซึ่งเป็นราคา ณ วันที่เวนคืน แต่สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกท่าน หากท่านมีหลักฐานการซื้อขายที่ดินเป็นหลักฐานจริง ท่านสามารถอุทธรณ์ได้ ว่าราคาประเมินที่กรมทางหลวงประเมินร่วมกับกรมธนารักษ์ มันไม่ใช่ราคาที่ซื้อขายกันจริง ๆ ในท้องตลาด

ตารางที่ 12-5 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลแม่ลา ตำบลนครหลวง ตำบลพระนอน ตำบลบางพระครู ตำบลบ้านซุ้ง และตำบลอรัญญิก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) ใช้หลักเกณฑ์อะไรในการพิจารณาการเวนคืนที่ดิน อำเภอนครหลวงเป็นเขตเศรษฐกิจทางด้านอุตสาหกรรม กังวลว่าจะได้รับค่าชดเชยมาในราคาต่ำกว่ามูลค่าที่ดินที่ต้องไปซื้อใหม่	โครงการศึกษาแล้วเสร็จปีพ.ศ. 2568 ดำเนินการของอนุญาต EIA และขออนุมัติงบประมาณโครงการปีพ.ศ. 2569 หลังจากนั้นกรมทางหลวงจะประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้วจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการประกอบด้วย ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ (กรมทางหลวง) หน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องเรื่องการกำหนดราคา ซึ่งเป็นราคา ณ วันที่เวนคืน แต่สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกท่าน หากท่านมีหลักฐานการซื้อขายที่ดินเป็นหลักฐานจริง ท่านสามารถอุทธรณ์ได้ว่าราคาประเมินที่กรมทางหลวงประเมินร่วมกับกรมธนารักษ์ไม่ใช่ราคาที่ซื้อขายกันจริง ในท้องตลาด หากเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ และได้รับงบประมาณ จะเริ่มก่อสร้างประมาณ ปีพ.ศ. 2573 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปีพ.ศ. 2578 และเปิดดำเนินการปีพ.ศ. 2579
2) ขอให้พิจารณาจุดขึ้นลงของถนนเส้นนี้ มีแค่จุดต้นทางกับปลายทางเท่านั้น ระหว่างทางมีหรือไม่	จุดขึ้นลงมีอยู่ 3 จุด จุดที่ 1 ตัดกับทางหลวงสายเอเชีย ทางหลวงหมายเลข 32 จุดที่ 2 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 อยู่ระหว่างรอยต่ออำเภอนครหลวงกับอำเภอภาชี จุดที่ 3 จะอยู่ที่ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา แต่โครงการได้รับมอบหมายมาให้ออกแบบเพียง 2 จุดแรก ส่วนจุดที่ 3 จะเป็นหน้าที่ของโครงงานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) การจะมาต่อกับ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา
3) ขอให้คำนึงถึงการออกแบบงานระบายน้ำ หลีกเลี่ยงการกีดขวางทางน้ำของภาคการเกษตร เนื่องจากพื้นที่ตำบลพระนอนเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ และพื้นที่ตำบลแม่ลา เป็นพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 12-5 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลแม่ลา ตำบลนครหลวง ตำบลพระนอน ตำบลบางพระครู ตำบลบ้านซุ้ง และตำบลอรัญญิก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
4) เสนอให้มีทางบริการเพื่อสามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถมีเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ไร่นา	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
5) โครงการนี้สร้างประโยชน์อย่างไรต่อประชาชนในพื้นที่ และประชาชนได้รับผลกระทบอย่างไร	ภาพรวมของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้โครงข่ายถนนที่เพิ่มมากขึ้น สนับสนุนและส่งเสริมการสัญจรและขนส่ง ทั้งด้านอุตสาหกรรม ด้านประชาชนที่จะสัญจรไปท่องเที่ยวทางภาคตะวันออก ช่วยให้สะดวกสบายรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
6) พื้นที่ทำไร่ ทำนา จะได้รับผลกระทบอย่างไร	
7) การทำมาหากิน การสัญจร การคมนาคม ประชาชนจะได้รับผลกระทบอย่างไร	
8) พิจารณาเรื่องผลกระทบต่อประชาชน เรื่องจุดลอดจุดข้าม ถ้าชาวบ้านมีที่อยู่สองฝั่งแล้วถูกถนนตัดผ่าน ชาวบ้านจะข้ามฝั่งอย่างไร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
9) กังวลเรื่องการเข้าใช้พื้นที่บริเวณวัดซึก (หลวงพ่อรวย วัดตะโก) ทางหลวงหมายเลข 33 เนื่องจากหากมีถนนมอเตอร์เวย์จะมีการสร้างรั้วตลอดแนว	ประชาชนสามารถเข้าใช้พื้นที่ โดยเข้าทางขนานบริเวณข้างมอเตอร์เวย์ได้
10) จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นพื้นที่รับน้ำด้วย การสร้างถนนวงแหวน รอบที่ 3 จะเป็นจุดตัดขวางแนวทางน้ำ ควรออกแบบเรื่องการระบายน้ำอย่างรอบคอบ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
11) การพัฒนาพื้นที่ ให้พิจารณาเลือกพื้นที่ว่างมากกว่าพื้นที่ชุมชน เนื่องจากชุมชนจะได้รับผลกระทบอย่างสูงในเรื่องของที่อยู่อาศัย การประกอบอาชีพ	โครงการมีการพิจารณาในส่วนนี้เป็นสำคัญ และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) หากมีการพัฒนาโครงการวิถีชีวิตของประชาชนจะเปลี่ยนแปลงไป	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
2) ในการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมได้มีมุมมองในส่วนของภาคประชาชนหรือไม่	ด้านสิ่งแวดล้อม ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องผลกระทบที่มีต่อประชาชนอยู่แล้ว จะมีในเรื่องของแนวกั้นทำให้ประชาชนไม่สามารถข้ามไปมาหาสู่กันได้สะดวก ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ลงพื้นที่เพื่อสอบถามเรื่องความเป็นอยู่ในปัจจุบัน และนำมาประเมินว่าจะได้รับ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
	ผลกระทบอย่างไรหากมีการพัฒนาโครงการ เพื่อนำมากำหนดมาตรการต่อไป

ตารางที่ 12-6 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
กลุ่มที่ 4 พื้นที่ตำบลโพสาวหาญ และตำบลหนองไม้ซุง อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) โครงการมีการออกแบบถนนพาดผ่านขนาน คลองลำแดง แนวเส้นทางออกแบบไว้แนวใด เนื่องจากมีบ้านและที่ดินอยู่ในบริเวณดังกล่าว หากออกแบบไปทางฝั่งหนองแค บริเวณนั้นจะมีเสาไฟแรงสูงอยู่ แนวเส้นทางโครงการ จะถึงแนวเสาไฟฟ้าแรงสูงหรือไม่	เบื้องต้นออกแบบแนวเส้นทางที่ขนานคลองลำแดงไปทางหนองแค แนวเส้นทางที่ออกแบบไว้ตอนแรกมีการพาดผ่านแนวเสาไฟฟ้าแรงสูง แต่เนื่องจากเข้าปรึกษากับการไฟฟ้า และการไฟฟ้าขอให้หลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว ซึ่งหากหลีกเลี่ยงก็จะส่งผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินของประชาชน
2) จะมีการเวนคืนพื้นที่เมื่อไหร่	โครงการศึกษาแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2568 ดำเนินการของอนุญาต EIA และขออนุมัติงบประมาณโครงการปี พ.ศ. 2569 หลังจากนั้น กรมทางหลวงจะประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้วจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการประกอบด้วย ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ (กรมทางหลวง) หน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องเรื่องการกำหนดราคา ซึ่งเป็นราคา ณ วันที่เวนคืน แต่สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกท่าน หากท่านมีหลักฐานการซื้อขายที่ดินเป็นหลักฐานจริง สามารถอุทธรณ์ได้ว่าราคาประเมินที่กรมทางหลวงประเมินร่วมกับกรมธนารักษ์ หากไม่ใช่ราคาที่ซื้อขายกันจริง ในท้องตลาด หลังจากนั้นจะเริ่มก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2573 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2578 และเปิดดำเนินการปี พ.ศ. 2579
3) สอบถามทางขึ้นลง ที่เชื่อมต่อกับ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา	บริเวณแนวเส้นทาง M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา จะมีจุดขึ้นลงแน่นอน แต่ไม่ได้อยู่ขอบเขตการศึกษาของโครงการนี้ เนื่องจากกรมทางหลวงได้มีการแบ่งการศึกษาออกเป็นช่วง ตามกรอบระยะเวลาและกรอบงบประมาณ แผนงานของโครงการบริเวณที่เชื่อมต่อ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมาจะเริ่มทำการศึกษาในปีหน้า

ตารางที่ 12-6 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

กลุ่มที่ 4 พื้นที่ตำบลโพสาวหาญ และตำบลหนองไม้ซุง อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
4) เสนอให้มีทางบริการเพื่อสามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถมีเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ไร่นา	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) กังวลเรื่องผลกระทบทางด้านฝุ่นละออง เนื่องจากพื้นที่หมู่ 1 ตำบลโพธิ์สาวหาญจะถูกแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	หลังจากนี้หากมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้วจะมีทีมลงพื้นที่ไปสอบถามความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง เพื่อให้มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
2) ที่ผ่านมาได้รับประสบการณ์จาก M6 มอเตอร์เวย์ บางปะอิน-นครราชสีมา ที่มีการเวนคืนที่ดินและก่อสร้าง ในช่วงการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อประชาชน เช่น ท่อตัน น้ำไม่ไหล ดินไหล่ทางไหลสู่ทางเข้าออกบ้านของประชาชน เสนอแนะให้โครงการมีความตระหนักในการแก้ปัญหาและลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ในการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการกำหนดมาตรการอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตามจะมีการเพิ่มเติมมาตรการ โดยเฉพาะมาตรการเรื่องทางเชื่อมทางเข้าออกชุมชน การชะล้างพังทลายของดินที่สไลด์ลงมา การระบายน้ำ หากกำหนดในรายงาน EIA แล้ว ในการปฏิบัติงานผู้รับเหมาจะต้องมีการนำมาตรการดังกล่าวไปกำกับ นอกจากนี้จะมีมาตรการติดตามตรวจสอบ ทั้งในเรื่องของการตรวจวัด การสอบถามสภาพเศรษฐกิจสังคมกับประชาชน ทั้งในระยะก่อสร้างและเปิดดำเนินการ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1) หากมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปแล้ว ต้องการให้ออกแบบและก่อสร้างตามความคิดเห็นของประชาชน เนื่องจากเคยมีโครงการที่มีการประชาพิจารณ์ แต่ไม่ได้ก่อสร้างตามความคิดเห็นของประชาชนที่เสนอไว้	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียด แต่อย่างไรก็ตามในการพิจารณาออกแบบจะคำนึงถึงมาตราฐานสากล ทั้งด้านความปลอดภัย ด้านวิศวกรรม รวมทั้งการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 12-7 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 5 พื้นที่ตำบลพระแก้ว ตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง ตำบลภาชี ตำบลระโสม และตำบลไผ่ล้อม อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) แนวเส้นทางเลือกที่ 1 2 และ 3 ได้คัดเลือกมาหรือยัง ซึ่งใครเป็นผู้เลือก เนื่องจากผลกระทบของแต่ละแนวทางเลือกต่างกัน	ปัจจุบันยังไม่ได้ทำการคัดเลือกแนวเส้นทาง เนื่องจากโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่ปรึกษาจะทำงานร่วมกันกับกรมทางหลวง ในการคัดเลือกแนวเส้นทาง เพื่อให้พาดผ่านพื้นที่ที่มีผลกระทบกับประชาชนและพื้นที่ให้น้อยที่สุด
2) จะมีการเวนคืนพื้นที่เมื่อไหร่	โครงการศึกษาแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2568 ดำเนินการขออนุญาต EIA และขออนุมัติงบประมาณโครงการปี พ.ศ. 2569 หลังจากนั้นกรมทางหลวงจะประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้วจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการประกอบด้วย ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ (กรมทางหลวง) หน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องเรื่องการกำหนดราคา ซึ่งเป็นราคา ณ วันที่เวนคืน แต่สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกท่าน หากท่านมีหลักฐานการซื้อขายที่ดินเป็นหลักฐานจริง สามารถอุทธรณ์ได้ว่าราคาประเมินที่กรมทางหลวงประเมินร่วมกับกรมธนารักษ์ หากไม่ใช่ราคาที่ซื้อขายจริง ในท้องตลาด หลังจากนั้นจะเริ่มก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2573 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2578 และเปิดดำเนินการปี พ.ศ. 2579
3) สอบถามจุดขึ้นลงของโครงการ	จุดขึ้นลงมีอยู่ 3 จุด จุที่ 1 ตัดที่ทางหลวงสายเอเชียทางหลวงหมายเลข 32 จุดที่ 2 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 อยู่ระหว่างรอยต่ออำเภอนครหลวงกับอำเภอภาชี จุดที่ 3 จะอยู่ที่ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา แต่โครงการครั้งนี้ ได้รับมอบหมายให้ออกแบบ 2 จุดแรก ส่วนจุดที่ 3 จะเป็นของโครงการอื่นที่จะมาศึกษาต่อกับ M6 มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา

ตารางที่ 12-7 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

กลุ่มที่ 5 พื้นที่ตำบลพระแก้ว ตำบลกระจิว ตำบลโคกม่วง ตำบลภาชี ตำบลระโสม และตำบลไผ่ล้อม อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
4) คำนึงการออกแบบงานระบายน้ำ หลีกเลี่ยงการกีดขวางทางน้ำของภาคการเกษตร เนื่องจากประสบปัญหาน้ำท่วม	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
5) การพัฒนาโครงการนี้เป็นความต้องการใครของประชาชนหรือว่าในส่วนของหน่วยงานเจ้าของโครงการคือกรมทางหลวง	การพัฒนาโครงการไม่ได้ขึ้นอยู่กับกรมทางหลวงแต่เป็นแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ แผนยุทธศาสตร์เป็นการวางโครงข่ายระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีการทำแผนยุทธศาสตร์ไว้ 20 ปี โครงการนี้ก็เป็นส่วนหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์
6) ประโยชน์ของโครงการถ้าหากมีการพัฒนาโครงการแล้ว จะเป็นประโยชน์ของชาวภาชีหรือว่าเป็นประโยชน์ของใคร	ประโยชน์ที่จะได้รับมองในภาพรวมของประเทศ และพื้นที่ แต่ก็จะมีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ก็จะได้รับผลกระทบเป็นผู้ที่สูญเสียที่ดิน สูญเสียที่อยู่อาศัย หรือว่าสูญเสียในเรื่องของระบบเศรษฐกิจ สูญเสียอาชีพ ในส่วนนี้จึงทำให้มีการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบกับประชาชนและพื้นที่ให้น้อยที่สุด แต่อย่างไรก็ตามจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และระบบสาธารณูประโภคในพื้นที่
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) กังวลเรื่องผลกระทบทางด้านฝุ่นละออง เนื่องจากโครงการก่อนหน้าไม่มีการปฏิบัติตามมาตรการเรื่องการ พ่นสเปร์ยน้ำลดฝุ่นละออง	ในการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการกำหนดมาตรการอยู่แล้ว หากกำหนดในรายงาน EIA แล้ว ในการปฏิบัติงานผู้รับเหมาจะต้องมีการนำมาตรการดังกล่าวไปกำกับ นอกจากนี้จะมีมาตรการติดตามตรวจสอบในเรื่องของการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทั้งในระยะก่อสร้างและเปิดดำเนินการ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งหมด 5 ครั้ง ถือเป็นการทำประชาพิจารณ์หรือไม่	ปัจจุบันไม่ได้ใช้คำว่าประชาพิจารณ์ แต่เป็นกระบวนการของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เนื่องจากว่าในส่วนของโครงการมีการศึกษา และจะมีความก้าวหน้าในแต่ละครั้ง จึงมีการมาประชุมร่วมกับประชาชนถึง 5 ครั้ง

3) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) นำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป ในวันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ โรงแรม The Cavalli Casa Resort (เดอะ คาวาลิ คาซ่า) ห้องเอสเพรสโซ่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายประพันธ์ ตรีบุบผา รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 259 คน สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดัง**ตารางที่ 12-8** และบรรยากาศการประชุม ดัง**รูปที่ 12-2**

ตารางที่ 12-8 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) แนวทางเลือกที่ 5 มีการเชื่อมต่อไปฝั่งตะวันตกอย่างไร มีการเชื่อมต่อเข้าสู่จังหวัดปทุมธานีหรือไม่	โครงการที่จะเชื่อมต่อเข้าสู่จังหวัดปทุมธานี เป็นโครงการในอนาคตที่จะเกิดขึ้น ซึ่งถูกบรรจุในแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม
2) การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ อยากให้คำนึกถึงรัศมีความโค้ง ความลาดเอียงของแนวเส้นทางเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	ทางที่ปรึกษาออกแบบรัศมีความโค้งของโครงการประมาณ 2,000-3,000 เมตร ซึ่งค่อนข้างจะกว้าง รวมทั้งมีการติดตั้งแบริเออร์ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ
3) เสนอแนะให้ออกแบบทางคู่ขนานมอเตอร์เวย์ 2 ฝั่งทาง เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเข้าออกและใช้ประโยชน์ได้	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
4) เสนอแนะให้โครงการพิจารณาโครงการอื่น ๆ ในพื้นที่ที่ศึกษา เช่น ทางเลี่ยงเมืองภาชี ทางเลี่ยงเมืองบางปะหัน	ที่ปรึกษามีการศึกษาข้อมูลโครงการทางเลี่ยงเมืองภาชี โครงการทางเลี่ยงเมืองบางปะหัน และโครงการอื่น ๆ เพื่อประกอบการออกแบบ
5) ในการออกแบบสะพานข้ามคลองชลประทาน ขอให้ออกแบบให้รถแม็คโคร ความสูง 16 เมตร สามารถผ่านได้โดยสะดวก	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
6) เสนอแนะให้โครงการออกแบบโดยคำนึงถึงทิศทางการไหลของน้ำ เนื่องจากในพื้นที่มีน้ำป่าไหลหลาก	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
7) ถนนทางคู่ขนานขอให้ออกแบบโดยคำนึงถึงความสูงของเราที่บรรทุกเครื่องจักรทางการเกษตร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
8) การออกแบบระบบระบายน้ำไม่ควรเอาท่อระบายน้ำลงคลองส่งน้ำ ควรออกแบบระบบระบายน้ำลงคลองระบายน้ำ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
9) เสนอแนวทางเลือกที่ 6 ผ่านตำบลหัวไผ่ ตำบลกระทุ่ม ตำบลบ้านขล้อ ตำบลพระนอน ตำบลดอนพุด ขึ้นเส้นภูพญาท่าเรือออกจังหวัดสระบุรี เนื่องงจากไม่ต้องผ่านชุมชน และเป็นพื้นที่ที่กว้างสามารถขยายได้อีกมากมายโดยที่ไม่จำเป็นต้องผ่านอำเภอนครหลวงและอำเภอภาชี	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 12-8 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
10) ระยะเวลาการศึกษาของโครงการ อยากทราบว่าเมื่อไหร่ถึงจะสรุปแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก	ประมาณ 2-3 เดือนต่อจากนี้ ทางที่ปรึกษา จะมานำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
11) เกณฑ์การพิจารณาเรื่องการเวนคืนที่ดิน เรื่องเงินชดเชยที่จะได้รับ	สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ท่านจะได้ทราบราคาประเมินเบื้องต้น คือเป็นราคาประเมินค่าชดเชย ปี 2568 แต่ค่าชดเชยที่ท่านจะได้รับจริงจะเป็นค่าชดเชยปีที่มีการเวนคืนจริงเท่านั้น ซึ่งก็จะเป็นลำดับถัดไป
12) เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 5 เนื่องจากระยะทางสั้น และส่งผลกระทบต่อชุมชนค่อนข้างน้อย	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น
13) หลักเกณฑ์การพิจารณาแนวทางเลือกของโครงการคืออะไร ใครเป็นผู้ตัดสิน	การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลัก คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจาก 3 ด้านหลักๆ จะมาวิเคราะห์หาปัจจัยย่อยอีกครั้ง และจะทำการคัดเลือกโดยการให้คะแนนของแต่ละแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งข้อคิดเห็นของทุกๆ ท่านเป็นองค์ประกอบในการคัดเลือก หลังจากที่คัดเลือกแนวเส้นทางแล้ว ทีมที่ปรึกษาจะนำเรียนให้กับทางกรมทางหลวงได้ร่วมกันพิจารณาอีกครั้ง
14) หากมีโครงการแล้วปริมาณจราจรของรถที่จะเข้าสู่ตัวเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอย่างไร	ที่ปรึกษามีผู้เชี่ยวชาญทางด้านจราจรลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งจะนำมานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
15) เสนอแนะให้ออกแบบโครงการที่บริเวณจังหวัดอ่างทอง เพื่อที่จะลดปริมาณจราจรที่จะผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
16) การออกแบบแนวเส้นทางโครงการร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย แนวทางเลือกที่ 5 รูปแบบแนวทางของทางรถไฟช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาชีผ่านการคัดเลือกเรียบร้อยหรือยัง	ที่ปรึกษาร่วมกับกรมทางหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ปรึกษาโครงการงานศึกษาความเหมาะสมโครงการทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาชี มีการประสานงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล

ตารางที่ 12-8 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
	การศึกษาร่วมกัน โดยรายละเอียดของทางรถไฟที่ผ่านการคัดเลือกรูปแบบทางโครงการงานศึกษาความเหมาะสมโครงการทางรถไฟ ช่วงสุพรรณบุรี – นครหลวง – ชุมทางบ้านภาชี จะนำเสนอให้ทราบในช่วงเดือนเมษายน 2568
ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	
1) เสนอแนะให้โครงการพิจารณาในเรื่องของเศรษฐศาสตร์และการลงทุน เนื่องจากหากพื้นที่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง ต้นทุนการขนส่งสินค้าจะเพิ่มมากขึ้น	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
2) ให้โครงการแสดงตัวเลขทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการออกแบบโครงการ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
3) หากมีโครงการแล้วการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่รวมทั้งปริมาณคนที่เข้ามาในพื้นที่จะเป็นอย่างไร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) เนื่องจากในพื้นที่มีร่องน้ำหรือคูน้ำกระจายอยู่ในพื้นที่ อยากให้พิจารณาเรื่องมาตรการป้องกันดินทรายที่จะไหลลงไปอุดตันร่องน้ำหรือคูน้ำ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อไป
2) เสนอแนะให้กำหนดมาตรการเรื่องการก่อสร้างตอม่อสะพาน ไม่ให้มีการถมดินลงในแหล่งน้ำ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อไป
3) ศึกษาเรื่องการแบ่งแยกของชุมชน เนื่องจากเมื่อมีโครงการจะทำให้ประชาชนในชุมชนเกิดการแบ่งแยก	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
4) หากออกแบบโครงการเป็นทางยกระดับ จะทำให้วัดในพื้นที่สูญเสียเรื่องภูมิทัศน์	ในการดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการประเมินทัศนียภาพของพื้นที่อ่อนไหว เพื่อใช้ประกอบการศึกษารายละเอียดโครงการ และกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อไป

ตารางที่ 12-8 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1) ควรประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการให้ครอบคลุมและหลากหลายช่องทาง เช่น การแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์การประชุมตามบ้าน เป็นต้น	ในเรื่องของการประชาสัมพันธ์ของโครงการ เนื่องจากว่าทางเลือกของโครงการ ยังไม่ได้แนวทางเลือกที่เหมาะสม ในส่วนของการเรียนเชิญประชุมโครงการได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านทางองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านเฟสบุ๊กโครงการ เว็บไซต์โครงการ การติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามแนวเส้นทาง ติดบอร์ดประชาสัมพันธ์ตามสถานที่ราชการ เป็นต้น

4) **การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (เพิ่มเติม)** นำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป ในวันพุธที่ 9 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ โรงแรม The Cavalli Casa Resort (เดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท) ห้องเอสเพรสโซ่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
5) **การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)** นำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม
6) **การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)** นำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาในทุกๆ ด้านของโครงการ ให้มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด



นายเพิ่มวุฒิ บูรพาศิริวัฒน์
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กล่าว
รายงาน



นายประพันธ์ ตรีบุบผา
รองผู้ว่าราชการจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา
ประธานการประชุม



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอรายละเอียดโครงการ







บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยาย







บรรยากาศช่วงการตอบข้อซักถาม

รูปที่ 12-2 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

13. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

13.1 ด้านวิศวกรรม

1) นำข้อคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปปรับปรุงรูปแบบทางเลือกของโครงการที่ได้รับการคัดเลือกให้มีความเหมาะสม และดำเนินการออกแบบรายละเอียด โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

13.2 ด้านการจราจรและขนส่ง

1) สรุปผลการสำรวจปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการในปัจจุบันบริเวณช่วงถนนและทางแยกหลักในโครงการ

13.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

1) ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) และเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

13.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) ดำเนินการสรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพิ่มเติม เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ภายใน 15 วันหลังการจัดประชุม
2) ดำเนินการเตรียมความพร้อมในการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
3) ลงพื้นที่สอบถามสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ
4) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง ส่วนราชการ ได้แก่ จังหวัด อำเภอ เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน เว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

14 สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com

ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 โทรสาร : 0 2318 7236
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : นายศุภชัย นามพูลวัน
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายธนากร เวียงอินทร์
E-mail: chotichinda@chotichinda.com

บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
10/59, 60, 61 อาคารเดอะเทรนดี้ ชั้นที่ 3 ซอยสุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)
แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0 2168 7395-98
โทรสาร : 0 2168 7380
ผู้ประสาน : นายประเทือง อินคุ้ม
E-mail: contact.office@iec-thailand.com

ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอ็นทิค จำกัด
3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2
โทรสาร : 0 2379 0143-4
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาววินิตตา สวนมอญ
Email: entic_2003@yahoo.com

Website : 3rd-ringroad-east1.com **Facebook : 3rd-ringroad-east1** **Line Official : @085dhbzl**