



# โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่าย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ หมายเลข 9



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ  
(สัมมนาครั้งที่ 1)

สิงหาคม 2563

## สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	3
4. พื้นที่ศึกษา	3
5. ขอบเขตการศึกษา	3
5.1 งานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และจัดทำแผนการปรับปรุงการพัฒนา จุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9	3
5.2 งานสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)	6
5.3 งานศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	6
6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	7
6.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9	7
6.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	9
6.3 สภาพปัญหาในปัจจุบัน	10
6.4 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	13
6.5 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	13
7. แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ	23
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	24
8.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	25
8.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน	25
9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	26
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	28

## เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) โครงการการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9

### 1 ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวง ได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นทางหลวงพิเศษที่รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้า ในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 จะเปิดให้บริการถึงมาตาปุด และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) ช่วงบางปะอิน-บางพลี เป็นทางหลวงพิเศษที่รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่เชื่อมต่อการเดินทางกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทั้งสองเส้นทางดังกล่าว นับเป็นเส้นทางหลักที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมกับประตูของประเทศทั้งทางน้ำและทางอากาศ ส่งเสริมและรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของภาครัฐ ตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor)

ทั้งนี้ ภายหลังจากการเปิดให้บริการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองดังกล่าวมามากกว่า 20 ปี การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น ทั้งที่เปลี่ยนแปลงเป็นชุมชนเมือง การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และเขตอุตสาหกรรม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของถนนและการใช้ประโยชน์บริเวณทางเข้า-ออก โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ผลจากการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้กลุ่มผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษในบางพื้นที่อยู่ห่างจากทางเชื่อมจุดทางเข้า-ออก ทำให้ไม่ได้รับความสะดวก จะต้องเดินทางโดยอ้อมไปบนโครงข่ายถนนทั่วไป ส่งผลให้เกิดการสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดการเพิ่มจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษฯ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางหลวงพิเศษฯ และส่งเสริมการพัฒนาของประเทศต่อไป เกิดความยั่งยืนในการยกระดับการให้บริการต่อผู้ใช้ทาง

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาหลัก (Lead Firm) ร่วมกับ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการ โครงการการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ในครั้งนี้

## 2 วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาโครงข่ายและกำหนดรูปแบบการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ที่เหมาะสม
- 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 และแผนปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงโดยรอบ เพื่อรองรับการจราจรเข้าและออก
- 3) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาจุดเชื่อมต่อบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 พร้อมดำเนินการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)
- 4) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) จัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา การพัฒนาจุดเชื่อมต่อบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ที่มีลำดับสำคัญสูงรวมอย่างน้อย 2 แห่ง
- 5) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการลดผลกระทบป้องกัน แก้ไข ส่งเสริมคุณภาพ การติดตามตรวจสอบคุณภาพ รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) สำหรับจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ที่มีลำดับสำคัญสูงรวมอย่างน้อย 2 แห่ง
- 6) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องร่วมกัน ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่และขอบเขตการศึกษา แนวทาง/ขั้นตอนการศึกษา สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ และแนวคิดการกำหนดพื้นที่จุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือก
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความคิดเห็นต่อแนวทางการศึกษา และการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งประเด็นข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- 3) เพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธ์ภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ให้มีความรู้ ความเข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีกับโครงการ เพื่อให้เกิดความร่วมมือที่ดี และนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

### 3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณจุดเข้า-ออกทางหลวงพิเศษ และตามทางคู่ขนานตลอดแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษทั้ง 2 สาย ส่งผลให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- 2) ผู้ใช้รถสามารถเข้าใช้บริการทางหลวงพิเศษได้สะดวก รวดเร็ว และได้รับความสะดวกรบายในการเดินทางมากขึ้น
- 3) สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดภาคกลาง และภาพรวมของประเทศ รวมไปถึงสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อม ดีขึ้นตามไปด้วย

### 4 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านฉาง และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) ช่วงบางปะอิน-บางพลี ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1,000 เมตร จากจุดกึ่งกลางของจุดเชื่อมต่อโครงข่าย รวมระยะทางประมาณ 242 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 7 จังหวัด 24 เขต/อำเภอ และ 69 แขวง/ตำบล รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

### 5 ขอบเขตการศึกษา

โครงการการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ได้แบ่งขอบเขตการศึกษาออกเป็น 3 ส่วนหลัก โดยแต่ละส่วนมีรายละเอียดของเนื้อหาที่ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

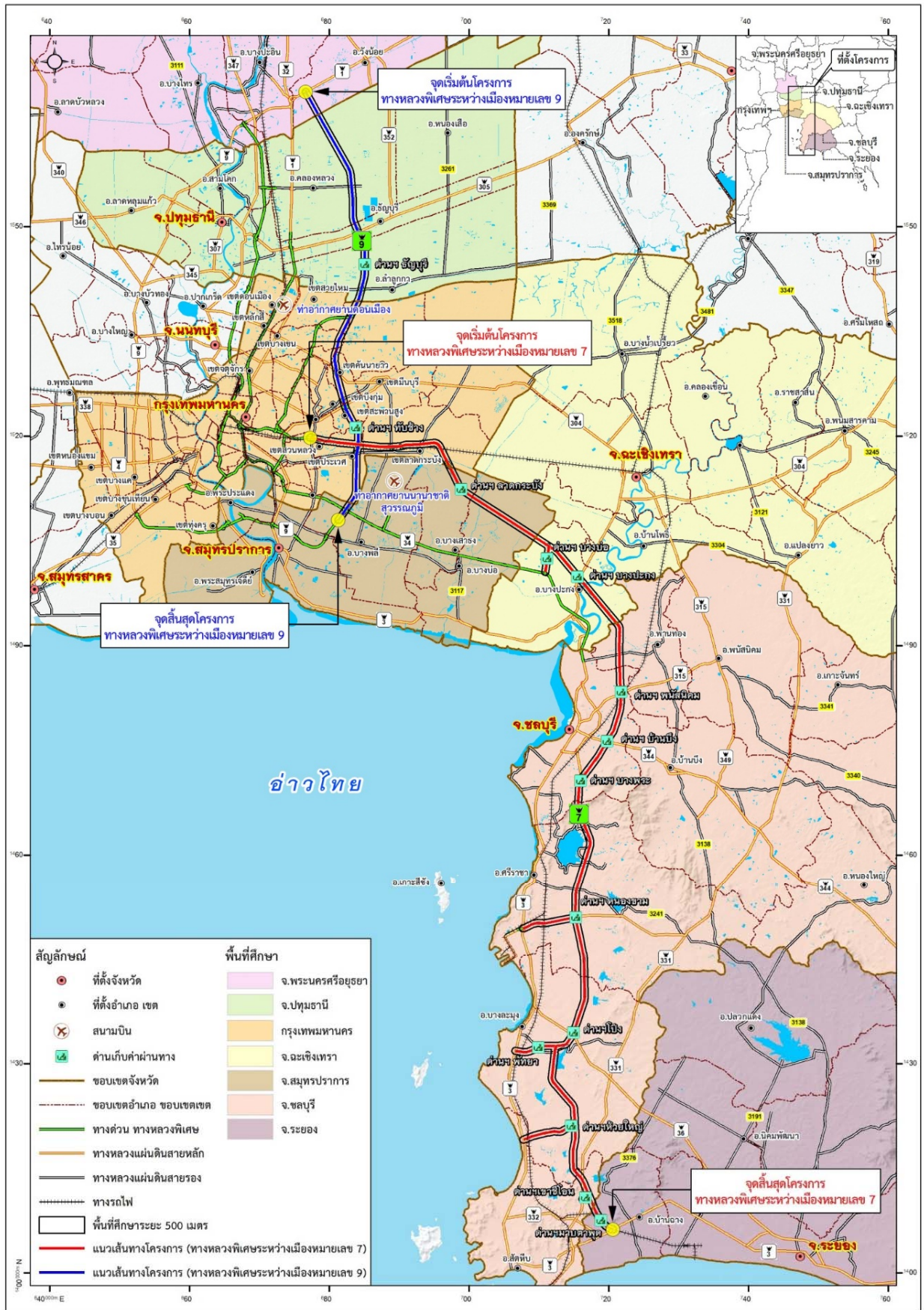
#### 5.1 งานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และจัดทำแผนการปรับปรุงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9

ดำเนินการศึกษา ทบทวน รวบรวมข้อมูลรายงาน แผนงาน และแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม และด้านจราจรและขนส่ง และทำการเปรียบเทียบคัดเลือกจุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Drawing) ของจุดเชื่อมต่อแต่ละตำแหน่ง รวมทั้งทำการประมาณราคาเบื้องต้น หลังจากนั้น จะทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการด้านเศรษฐกิจ และด้านการเงิน รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงการฯ

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/เทศบาล/แขวง
พระนครศรีอยุธยา	อ.วังน้อย	● ต.พยอม / ต.ลำไทร
ปทุมธานี	อ.คลองหลวง	● ต.คลองสอง / ต.คลองสาม / ต.คลองสี่ / ต.คลองห้า
	อ.ัญบุรี	● ต.รังสิต / ต.บึงยี่โถ
	อ.ลำลูกกา	● ต.บึงคำพร้อย / ต.ลาดสวาย
กรุงเทพมหานคร	เขตสายไหม	● แขวงออเงิน
	เขตคลองสามวา	● แขวงสามวาตะวันตก / แขวงบางชัน
	เขตบางเขน	● แขวงท่าแร้ง
	เขตคันนายาว	● แขวงคันนายาว
	เขตบึงกุ่ม	● แขวงคลองกุ่ม
	เขตบางกะปิ	● แขวงหัวหมาก
	เขตสะพานสูง	● แขวงสะพานสูง
	เขตสวนหลวง	● แขวงสวนหลวง
	เขตประเวศ	● แขวงประเวศ / แขวงดอกไม้
	เขตลาดกระบัง	● แขวงลาดกระบัง/แขวงลำปลาทิว/แขวงคลองสามประเวศ/แขวงคลองสองต้นนุ่น/แขวงทับยาว
สมุทรปราการ	อ.บางพลี	● ต.บางแก้ว / ต.บางพลีใหญ่ / ต.หนองปรือ
	อ.บางเสาธง	● ต.ศรีษะจรเข้ชั้นน้อย / ต.บางเสาธง
	อ.บางบ่อ	● ต.เป็ริง / ต.บ้านระกาศ / ต.คลองนิมมาตรา / ต.บางบ่อ / ต.บางพลีน้อย
ฉะเชิงเทรา	อ.บางปะกง	● ต.บางวัว / ต.บางสมัคร / ต.พิมพา / ต.ท่าสะอ้าน / ต.บางผึ้ง / ต.เขาดิน / ต.ท่าข้าม
ชลบุรี	อ.พานทอง	● ต.บ้านเก่า / ต.บางนาง
	อ.เมืองชลบุรี	● ต.ดอนหัวฬ่อ / ต.นาป่า / ต.เหมือง / ต.สำนักบก / ต.หนองรี / ต.หนองข้างคอก / ต.ห้วยกะปิ
	อ.ศรีราชา	● ต.ทุ่งสุขลา / ต.หนองขาม / ต.บึง / ต.สุรศักดิ์ / ต.บางพระ
	อ.บางละมุง	● ต.ตะเคียนเตี้ย / ต.โป่ง / ต.หนองปรือ / ต.หนองปลาไหล / ต.นาเกลือ / ต.ห้วยใหญ่ / ต.เมืองพัทยา
	อ.สัตหีบ	● ต.นาจอมเทียน / ต.พลูตาหลวง
ระยอง	อ.บ้านฉาง	● ต.สำนักท้อน / ต.ปลา / ต.บ้านฉาง
<b>รวม 7 จังหวัด 24 เขต/อำเภอ 69 แขวง/ตำบล/เทศบาล</b>		

ที่มา : ที่ปรึกษา



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

## 5.2 งานสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

หลังจากที่ทำการศึกษาคัดเลือกจุดเชื่อมต่อที่มีลำดับความสำคัญสูง 2 จุดแล้วเสร็จ ลำดับต่อไปจะดำเนินการสำรวจทางด้านวิศวกรรม ประกอบด้วย การสำรวจแนวทางและระดับ การสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ และการสำรวจสำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการเบื้องต้น เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมและใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และคำนวณปริมาณงานและประเมินค่าก่อสร้างโครงการ สำหรับในการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) อย่างน้อยจะต้องประกอบไปด้วย

- งานออกแบบระบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับ
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ
- งานทางด้านปฐพีกลศาสตร์และโครงสร้างชั้นทาง
- งานทางด้านอุทกวิทยา ชลศาสตร์ และการระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า/งานภูมิสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานทางด้านเทคนิควิธีการก่อสร้างและแผนการก่อสร้าง

## 5.3 งานศึกษาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

นอกจากการศึกษาคัดเลือกความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดโครงการแล้ว กรมทางหลวงยังให้ความสำคัญกับการศึกษาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดให้ดำเนินการดังนี้

- 1) **งานศึกษาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม** กำหนดดำเนินการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) รายละเอียดดังนี้
  - **การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)** เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความเหมาะสมในขั้นตอนการคัดเลือกจุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญของทางเลือกต่าง ๆ มาประกอบการคัดเลือกจุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือก ร่วมกับการศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการจราจรและขนส่ง และด้านวิศวกรรม ในขณะที่เดียวกันจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากกิจกรรมของรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมไปศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียดต่อไป

- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) จะดำเนินการหลังจากที่ได้ดำเนินการคัดเลือกตำแหน่งและรูปแบบการพัฒนาที่มีความเหมาะสมในบริเวณจุดเชื่อมต่อ 2 จุดแล้วเสร็จ โดยจะนำไปปัจจัยหรือประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากกิจกรรมของโครงการมาเป็นประเด็นหลักในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- 2) งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กำหนดจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นการศึกษาโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในงานศึกษาด้านต่างๆ พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ

จากรายละเอียดขอบเขตการศึกษาข้างต้น โครงการฯ ได้กำหนดกรอบระยะเวลาในการดำเนินงานไว้ 15 เดือน ซึ่งได้จัดทำผังขั้นตอนการดำเนินงานที่แสดงรายละเอียดความสัมพันธ์ของการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมย่อยของงาน 3 ส่วนหลัก ให้สอดคล้องกับระยะเวลาในการดำเนินงานตามขอบเขตของงาน (TOR) รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 5-1

## 6 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

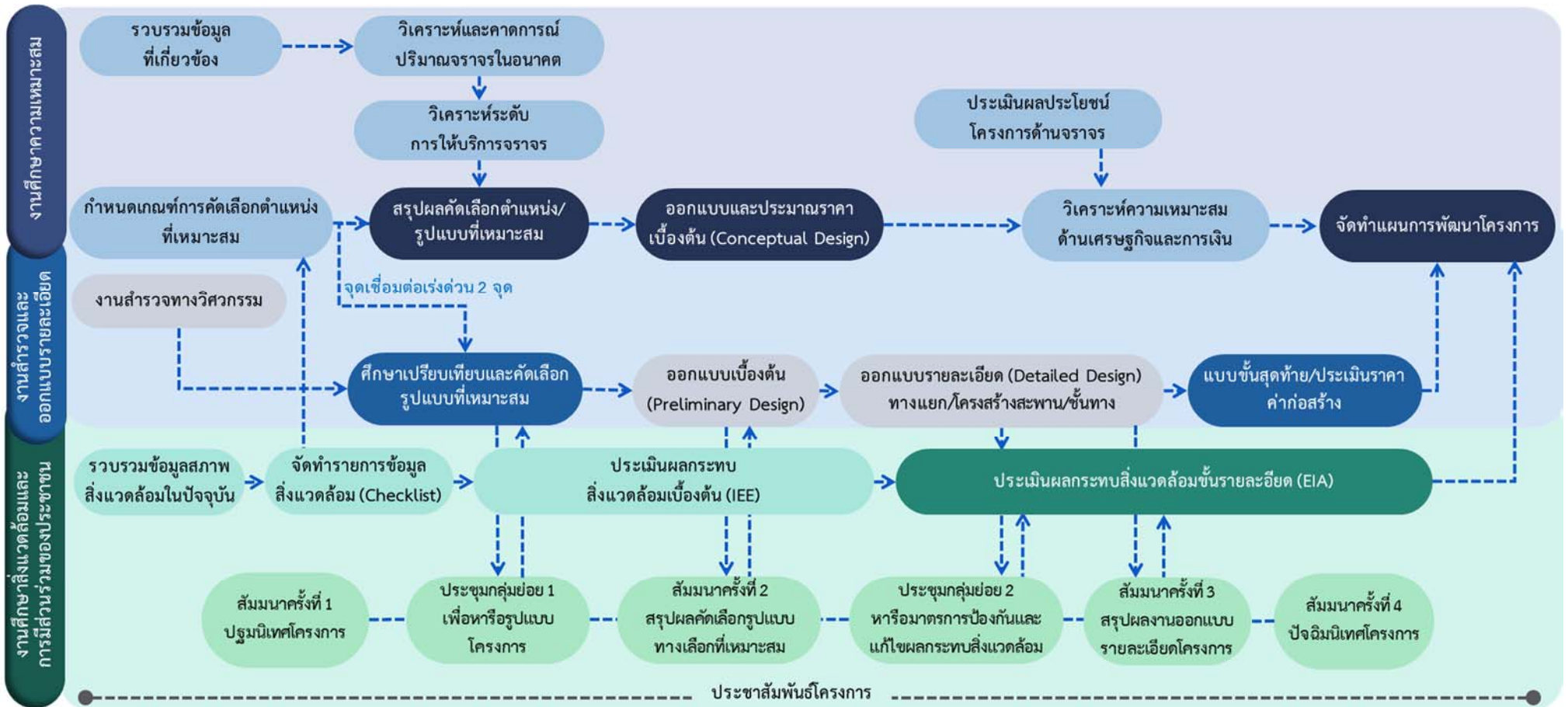
### 6.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9

- สภาพของทางหลวงพิเศษ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ด้านทิศตะวันออก ช่วงบางปะอิน-บางพลี เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 8 ช่องจราจร เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2542 ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร เขตทางหลวงกว้าง 100 เมตร เชื่อมโยงถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) กับถนนบางนา-ตราด (ทางหลวงหมายเลข 34) หักแบ่งเขตทางเดิมออกเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 (ทางขนาน) เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและทางด่วนผ่านทางแยกต่างระดับจำนวน 11 แห่ง และเชื่อมต่อเข้า-ออก กับสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง

- ข้อมูลสภาพจราจร

ในปี พ.ศ.2562 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยบนช่วงถนนสูงสุดบริเวณช่วงทางแยกต่างระดับรามคำแหง-ทับช้าง ประมาณ 177,987 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ต่อปี รองลงมาคือ ช่วงทางแยกต่างระดับลำลูกกา-พระยาสุเรนทร์ ประมาณ 163,912 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ต่อปี โดยทางแยกต่างระดับทับช้างมีปริมาณจราจรเข้า-ออกระบบมากที่สุด ประมาณ 140,250 คัน/วัน และทางแยกต่างระดับบางปะอิน ประมาณ 91,351 คัน/วัน



รูปที่ 5-1 ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ

## 6.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

- ภาพลักษณ์ของทางหลวงพิเศษ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี เปิดให้บริการเมื่อ ปี พ.ศ.2541 มีจุดเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์และทางด่วนศรีรัช สิ้นสุดที่อำเภอเมืองชลบุรี ระยะทางรวม 78.85 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้าง 100 เมตร ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษไปสิ้นสุดที่พัทยา ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร ทักแบ่งเขตทางเดิมออกเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 3701 และ 3702 โดยมีทางขนานเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง อีก 8.50 กิโลเมตร และในปัจจุบันได้เปิดให้บริการทดลองใช้ทางพิเศษส่วนต่อขยายช่วงพัทยา-มาบตาพุด (พฤษภาคม ปีพ.ศ.2563) ระยะทาง 33.45 กิโลเมตร และทางขนานห้วยใหญ่อีก 6.90 กิโลเมตร ระยะทางรวม 173.70 กิโลเมตร โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางสู่ประตูของประเทศทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงทางหลวงสายหลัก ผ่านทางแยกต่างระดับจำนวน 16 จุด

- ข้อมูลสภาพจราจร

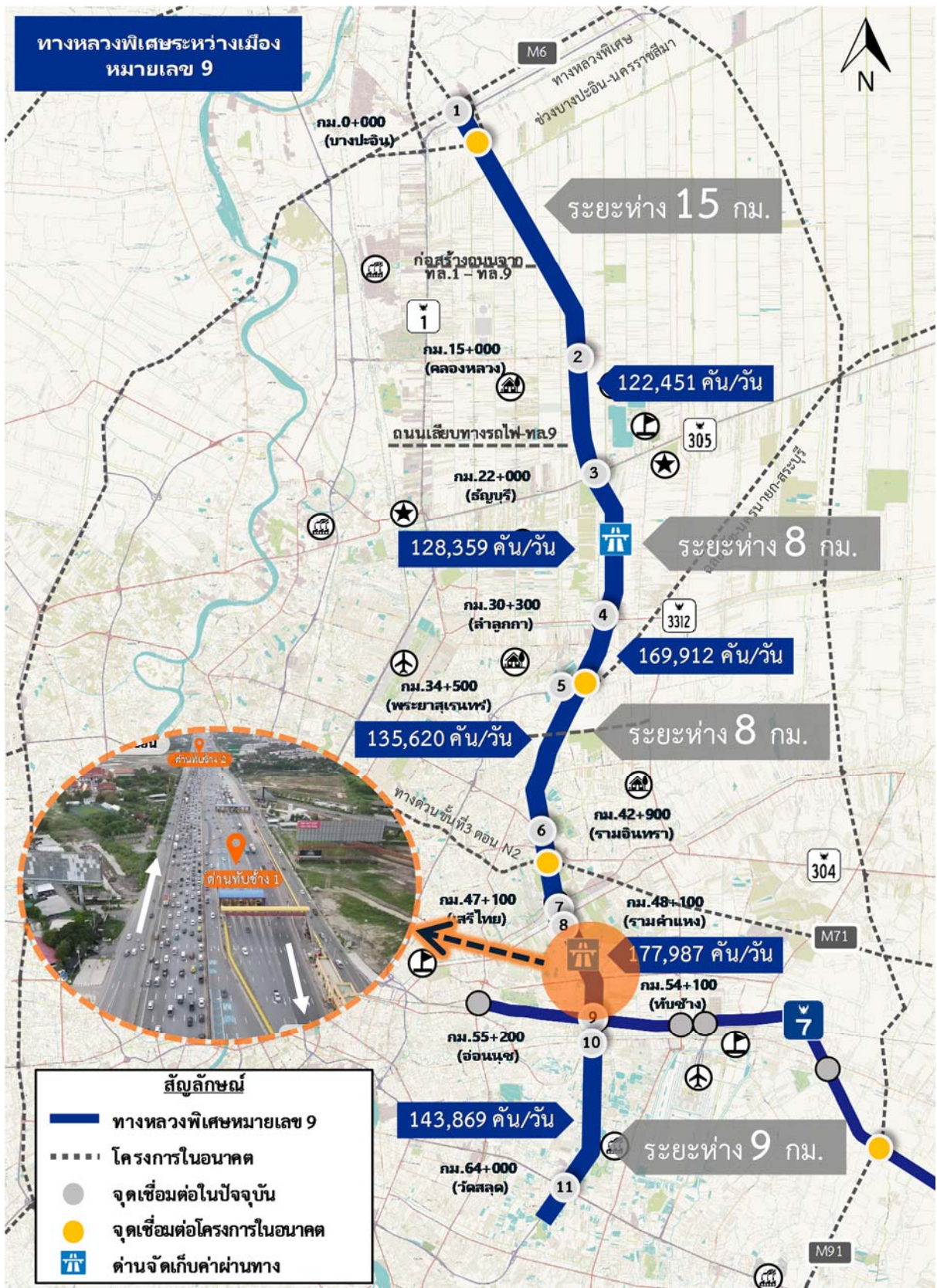
ในปี พ.ศ.2562 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยบนช่วงถนนสูงสุด ในเขตเมือง (กรุงเทพฯ-ลาดกระบัง) บริเวณช่วงทางแยกต่างระดับทับช้าง-ร่มเกล้า ประมาณ 205,212 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ต่อปี รองลงมาคือ ช่วงทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์-ทับช้าง ประมาณ 171,267 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 ต่อปี ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาช่วงที่อยู่ในพื้นที่เขตนอกเมือง (ลาดกระบัง-อู่ตะเภา) พบว่าช่วงทางแยกต่างระดับบางวัว-บางปะกงมีปริมาณจราจรสูงสุดประมาณ 112,204 คัน/วัน รองลงมาคือ ช่วงทางแยกต่างระดับบางพระ-หนองขาม ประมาณ 94,135 คัน/วัน โดยทางแยกต่างระดับทับช้างมีปริมาณจราจรเข้า-ออกระบบมากที่สุด ประมาณ 142,168 คัน/วัน รองลงมาคือทางแยกต่างระดับบางพระ ประมาณ 74,567 คัน/วัน โดยทางแยกต่างระดับบางพระมีอัตราการเติบโตสูง (เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 ต่อปี) เนื่องจาก ในปี พ.ศ.2561 กรมทางหลวงได้ปิดการให้บริการบริเวณทางเข้า-ออกจากทางคู่ขนาน โดยเปิดให้เข้า-ออกได้เฉพาะบริเวณทางแยกต่างระดับ ส่งผลให้ผู้ใช้ทางจำเป็นต้องเข้าใช้ทางแยกต่างระดับบางพระมากขึ้น รวมทั้งเกิดจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม

### 6.3 สภาพปัญหาในปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบ พบว่า พื้นที่ตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับปีเปิดให้บริการ ส่งผลให้ระยะห่างระหว่างจุดเข้า-ออก ไม่สามารถรองรับการใช้งานในปัจจุบันได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดปัญหา ดังนี้

- 1) ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง
  - ด่านทับช้าง (ขาเข้ากรุงเทพฯ) เนื่องจากมีปริมาณจราจรเข้าด่านมากกว่าความสามารถในการรองรับของด่าน ส่งผลให้เกิดปริมาณจราจรติดขัดสะสมแบบคอขวดหน้าด่าน
  - ด่านลาดกระบัง (ขาเข้ากรุงเทพฯ) ส่วนหนึ่งมาจากการผ่านด่านบางบัวแล้วไม่สามารถออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้จนกว่าจะถึงทางแยกต่างระดับลาดกระบัง ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 15 กิโลเมตร
- 2) ปัญหาจราจรจุดเข้า-ออกทางพิเศษไม่เพียงพอ เนื่องจากช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับ 2 จุด มีระยะห่างมากเกินไป ส่งผลให้ผู้ใช้งานในช่วงดังกล่าวไม่ได้รับความสะดวก และจำเป็นต้องเบี่ยงเส้นทางไปใช้โครงข่ายถนนอื่น ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางคู่ขนาน
  - ช่วงทางแยกต่างระดับบางปะอินถึงทางแยกต่างคลองหลวง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 มีระยะห่างประมาณ 15 กิโลเมตร ส่งผลให้ประชาชนที่อยู่ในช่วงดังกล่าวจะต้องเดินทางอ้อมไปบนโครงข่ายถนนอื่น รวมทั้งในอนาคตจะมีการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) ซึ่งจะส่งผลให้ช่วงดังกล่าวมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น
  - ช่วงทางแยกต่างระดับธัญบุรีถึงทางแยกต่างระดับลำลูกกา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 มีระยะห่างประมาณ 8 กิโลเมตร ซึ่งในช่วงดังกล่าวมีพื้นที่พักอาศัย เป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง
  - ช่วงทางแยกต่างระดับบางปะกงถึงทางแยกต่างระดับพนัสนิคม บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีระยะห่างประมาณ 20 กิโลเมตร โดยในช่วงดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมอมตะ เป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง
  - ช่วงทางแยกต่างระดับบางพระถึงทางแยกต่างระดับหนองขาม บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีระยะห่างประมาณ 21 กิโลเมตร โดยในช่วงดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมปิ่นทองสวนเสือศรีราชา เป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง

สำหรับรายละเอียดข้อมูลสภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 และหมายเลข 7 ดังแสดงในรูปที่ 6-1 และรูปที่ 6-2 ตามลำดับ



รูปที่ 6-1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9



รูปที่ 6-2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

#### 6.4 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แบ่งประเด็นเป็นปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านหลักของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งทรัพยากรทางด้านกายภาพ ทรัพยากรทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้ดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง สำหรับประเด็นการศึกษามลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ได้ดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ระยะ 1 กิโลเมตรเมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง

จากการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานโบราณคดี พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ห้ามล่าสัตว์ป่าสวนรุกขชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำ และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ตลอดแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สามารถสรุปผลการตรวจสอบได้ดังตารางที่ 6.4-1 และรูปที่ 6.4-1 ถึง รูปที่ 6.4-2

#### 6.5 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 มีจำนวนรวม 279 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน จำนวน 34 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 62 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 11 แห่ง และชุมชน จำนวน 172 แห่ง รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6.4-2

ตารางที่ 6.4-1  
ผลการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	พื้นที่ศึกษา	ผลการตรวจสอบ		ข้อเสนอแนะ
			แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (M9)	แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)	
แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานโบราณคดี	ระบบภูมิสารสนเทศ แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร	ระยะ 1 กิโลเมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 พบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนทั้งหมด 3 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 6.4-1) 1. วัดมูลจินดาราม ระยะห่าง 325 เมตร 2. วัดพระยาสุเรนทร์ ระยะห่าง 508 เมตร 3. วัดลาดบัวขาว (ราชโยธา) ระยะห่าง 641 เมตร	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 พบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนทั้งหมด 7 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 6.4-1) 1. โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน จำนวน 1 แห่ง คือ วัดหนองปรือ ระยะห่าง 370 เมตร 2. โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน 6 แห่ง 2.1 วัดสังฆราชา ระยะห่าง 425 เมตร 2.2 วัดท่าสะพาน ระยะห่าง 289 เมตร 2.3 วัดเขาดิน ระยะห่าง 279 เมตร 2.4 เนินสำโรง ระยะห่าง 427 เมตร 2.5 เนินเกาะกลาง ระยะห่าง 871 เมตร 2.6 บ้านหนองปักซี(เนินคุณดิด หรือเนินหนองปักซี) ระยะห่าง 362 เมตร	หากมีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายในระยะ 1 กิโลเมตรจากแหล่งโบราณสถานดังกล่าว เข้าข่ายเป็นโครงการต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ข้อ 20.7 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ	พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	ไม่พบว่ามีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติอยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 แต่อย่างใด	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 อยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (รูปที่ 6.4-2) 1. ป่าเขาพู 2. ป่าบางละมุง 3. ป่าเขาห้วยมะหาด ป่าเขานั่งยอง และป่าเขาครอก	หากมีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายในระยะ 500 กิโลเมตรจากพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องยื่นคำขออนุญาตเข้าไปศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต่อกรมป่าไม้ก่อนดำเนินการสำรวจ และหากได้มีการออกแบบรูปแบบโครงการซ้อนทับกับป่าสงวนแห่งชาติ กรมทางหลวงต้องดำเนินการขอเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่กับกรมป่าไม้ให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

ตารางที่ 6.4-1 (ต่อ)  
ผลการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม

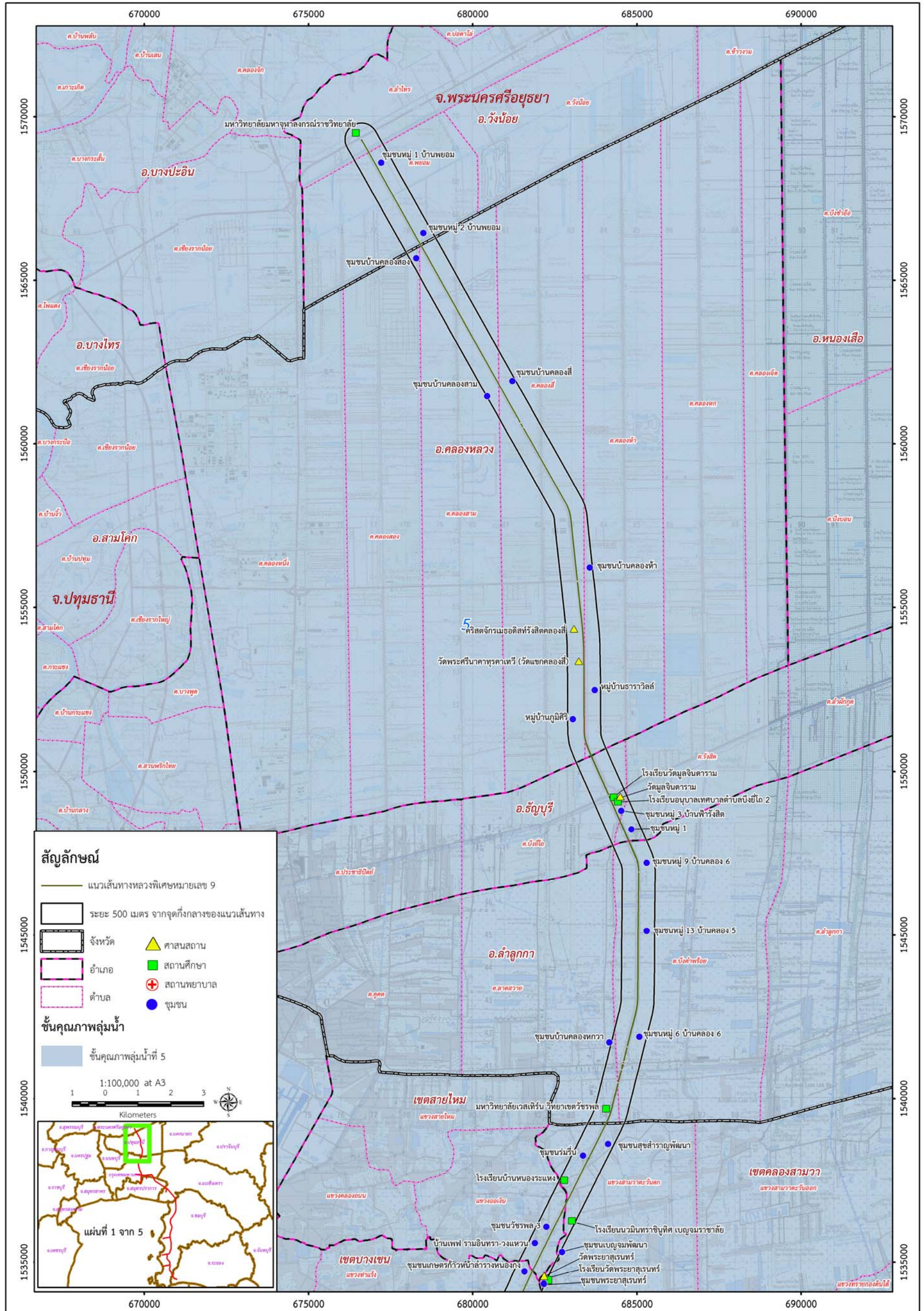
พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	พื้นที่ศึกษา	ผลการตรวจสอบ		ข้อเสนอแนะ
			แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (M9)	แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)	
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พระราชกฤษฎีกากำหนดที่ดินบริเวณป่าเขาเขียวและเขาชมภู่ พ.ศ.2517	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	ไม่พบว่ามีพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 แต่อย่างใด	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 ด้านขวาทาง บางส่วนอยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว และเขาชมภู่ จำนวน 197.20 ไร่ (รูปที่ 6.4-2)	หากมีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายในระยะ 500 กิโลเมตรจากเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และสวนรุกขชาติ ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องยื่นคำขออนุญาตเข้าไปศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำบางพระ ต่อกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ก่อนดำเนินการสำรวจ และหากได้มีการออกแบบรูปแบบโครงการซ้อนทับกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และสวนรุกขชาติ กรมทางหลวงต้องดำเนินการขอเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่กับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2503	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	ไม่พบว่ามีพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 แต่อย่างใด	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 ด้านซ้ายทาง บางส่วนอยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำบางพระ จำนวน 257.44 ไร่ (รูปที่ 6.4-2)	
สวนรุกขชาติ	กลุ่มงานพฤกษศาสตร์ป่าไม้ สำนักวิจัยการอนุรักษ์ป่าไม้และพันธุ์พืช กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	ไม่พบว่ามีพื้นที่สวนรุกขชาติอยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 แต่อย่างใด	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 ด้านซ้ายทาง บางส่วนอยู่ในเขตสวนรุกขชาติหนองตาอยู่ (รูปที่ 6.4-2)	
พื้นที่ชุ่มน้ำ	ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำของประเทศ ไทย ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2552 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2558	ระยะ 2 กิโลเมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง และจุดเชื่อมต่อโครงข่าย	ไม่พบว่ามีพื้นที่ชุ่มน้ำอยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 แต่อย่างใด	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำ 4 แห่ง ได้แก่ (รูปที่ 6.4-2) 1. พื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำบางปะกง มีความสำคัญระดับชาติ 2. พื้นที่ชุ่มน้ำเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว และเขาชมภู่ มีความสำคัญระดับชาติ 3. พื้นที่ชุ่มน้ำเขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำบางพระ มีความสำคัญระดับนานาชาติ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวไทย มีความสำคัญระดับชาติ	ไม่เข้าข่ายเป็นโครงการต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินโครงการต้องให้ความสำคัญต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าว โดยให้มีการกำหนดมาตรการอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 6.4-1 (ต่อ)  
ผลการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม

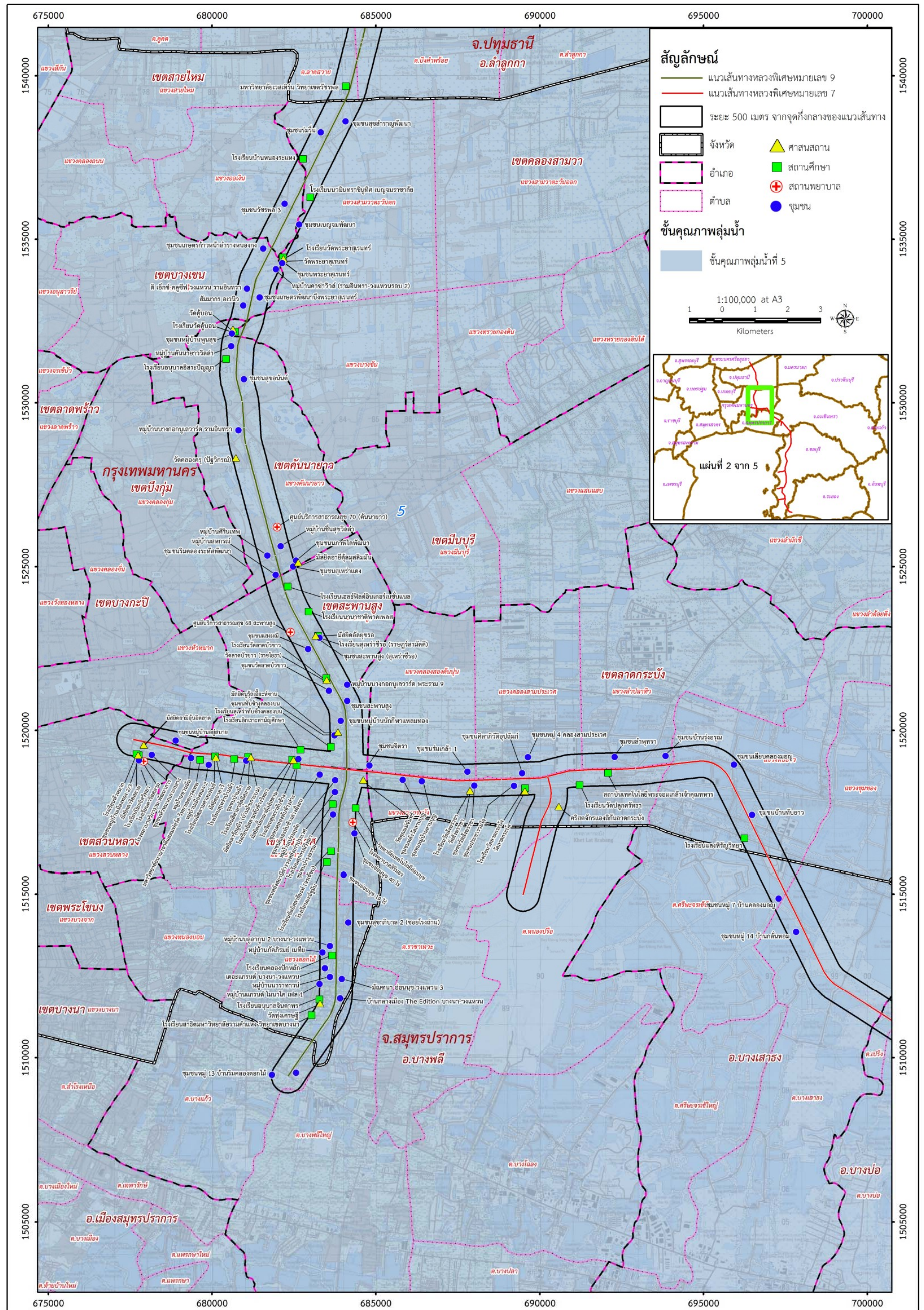
พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	พื้นที่ศึกษา	ผลการตรวจสอบ		ข้อเสนอแนะ
			แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (M9)	แนวเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)	
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	แผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ รวบรวมโดย สผ.	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M9 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 (รูปที่ 6.4-2)	พื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทาง M7 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2, 3, 4 และ 5 (รูปที่ 6.4-2)	การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากไม่เข้าข่ายกิจการที่ห้ามใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว แต่เนื่องจากจุดเชื่อมต่อ M7 กม.149+250 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 หากรูปแบบโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 เข้าข่ายต้องทำรายงาน EIA เสนอ สผ.
แหล่งน้ำผิวดิน	แผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร การแปลภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง	พบแหล่งน้ำผิวดินสำคัญที่ตัดผ่านแนวเส้นทาง M9 ได้แก่ คลองระพีพัฒน์ คลองยี่สิบหกคลองสาม คลองสี่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองทกวาสายล่างคลองหนองระแหง คลองพระยาสุเรนทร์ คลองชะลาใหญ่ คลองบึงพระยาสุเรนทร์ คลองชุมเห็ด คลองคูบอน คลองคอตัน คลองลำเกร็ด คลองครุ คลองลำบึงกุ่ม คลองแสนแสบ คลองเจ๊ก คลองบัวคลี คลองหล่อแหล(คลองมณี) คลองทับข้างล่าง คลองทับข้างบน คลองประเวศบุรีรมย์ คลองจรเข้ขบ คลองปักหลัก1 คลองปักหลัก2 คลองปากน้ำ คลองจันทร์เก็จ คลองประเวศบุรีรมย์	พบแหล่งน้ำผิวดินสำคัญที่ตัดผ่านแนวเส้นทาง M7 ได้แก่ คลองลาดกระบัง คลองจระเข้ข้อย คลองบางเสาธง คลองกาหลง คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองบางพลี คลองคอสาต คลองไทรโยค คลองพระยานาคราช คลองบางพลีน้อย และคลองพระยาสมุทร คลองกำนันพู และแม่น้ำบางปะกง คลองบางแสม คลองพานทอง คลองอ้อมแก้ว ห้วยบอดะเคียน ห้วยท่าไทร ห้วยกรู ห้วยซากฝ้าย ห้วยเฝ้า ห้วยบึง ห้วยหนองน้ำแดง ห้วยหนองแขวะ ห้วยบ้านนาวัง ห้วยบ้านหนองปรือ ห้วยบ้านทุ่ง มาบหนองชมพู ห้วยใหญ่ ห้วยบ้านบึง ห้วยยายจิ้น ห้วยบ้านยางใหญ่ คลองหนองยายปู่ คลองน้ำเมา คลองน้ำเหม็น ห้วยมาบพิกทอง1 ห้วยมาบพิกทอง2 ห้วยบ้านซีโอน คลองบางไผ่ คลองยายร้า	แหล่งน้ำที่พบในพื้นที่ศึกษาเป็นแหล่งน้ำผิวดินทั่วไป ซึ่งไม่ใช่คลองอนุรักษ์ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการต้องให้ความสำคัญต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยการออกแบบโครงการต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำเดิมในพื้นที่ รวมทั้งให้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม



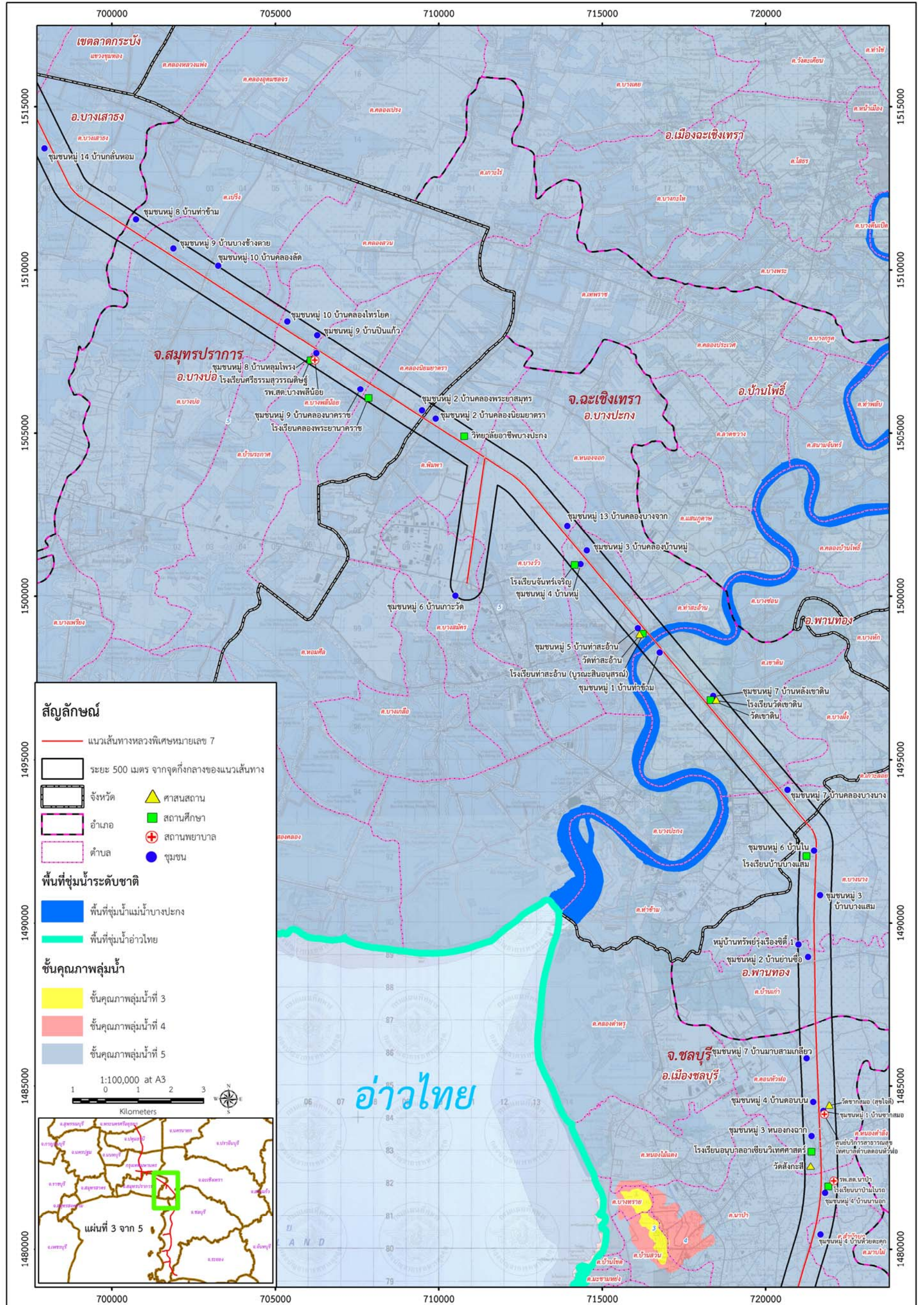
รูปที่ 6.4-1 แหล่งโบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



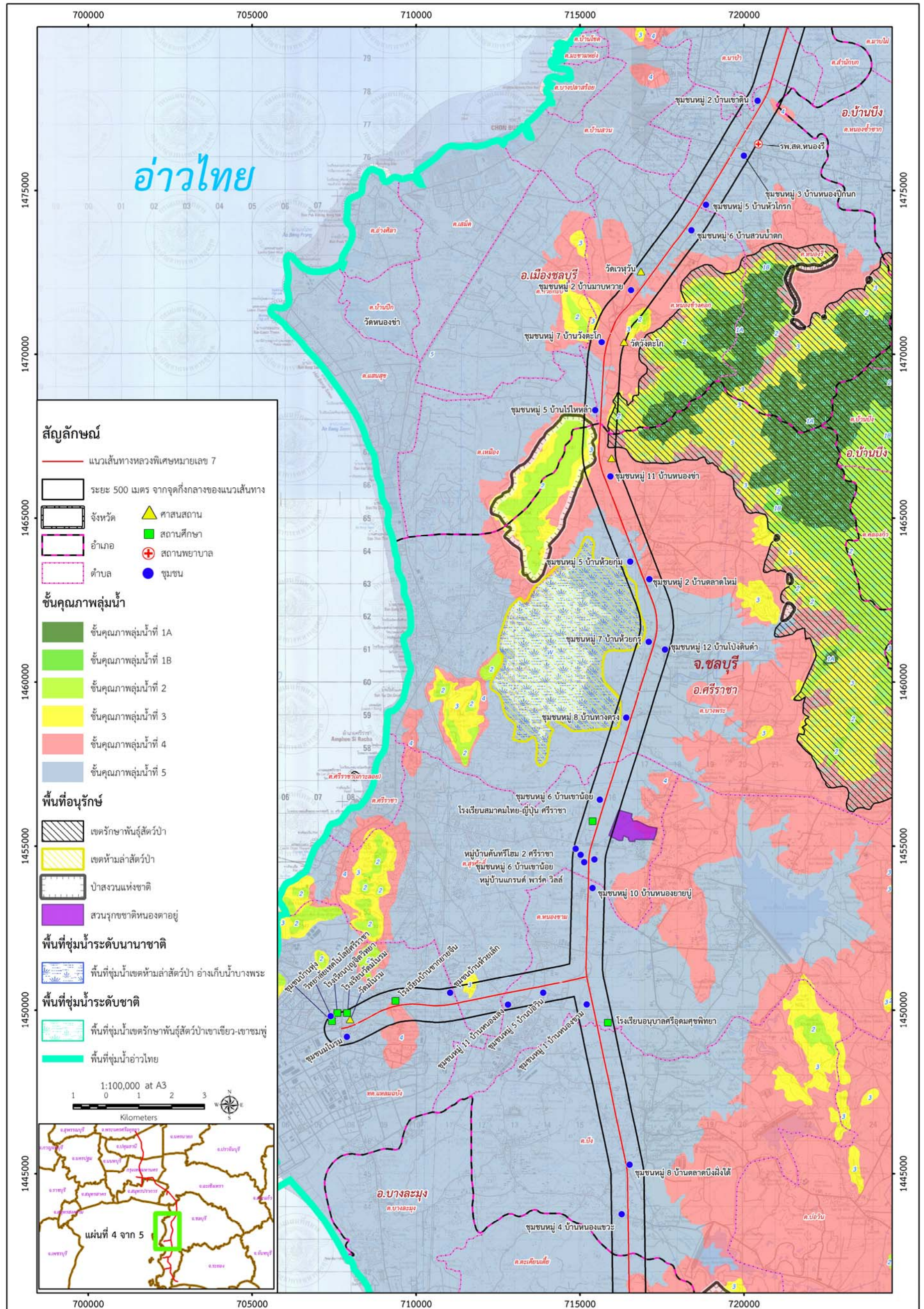
รูปที่ 6.4-2 พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



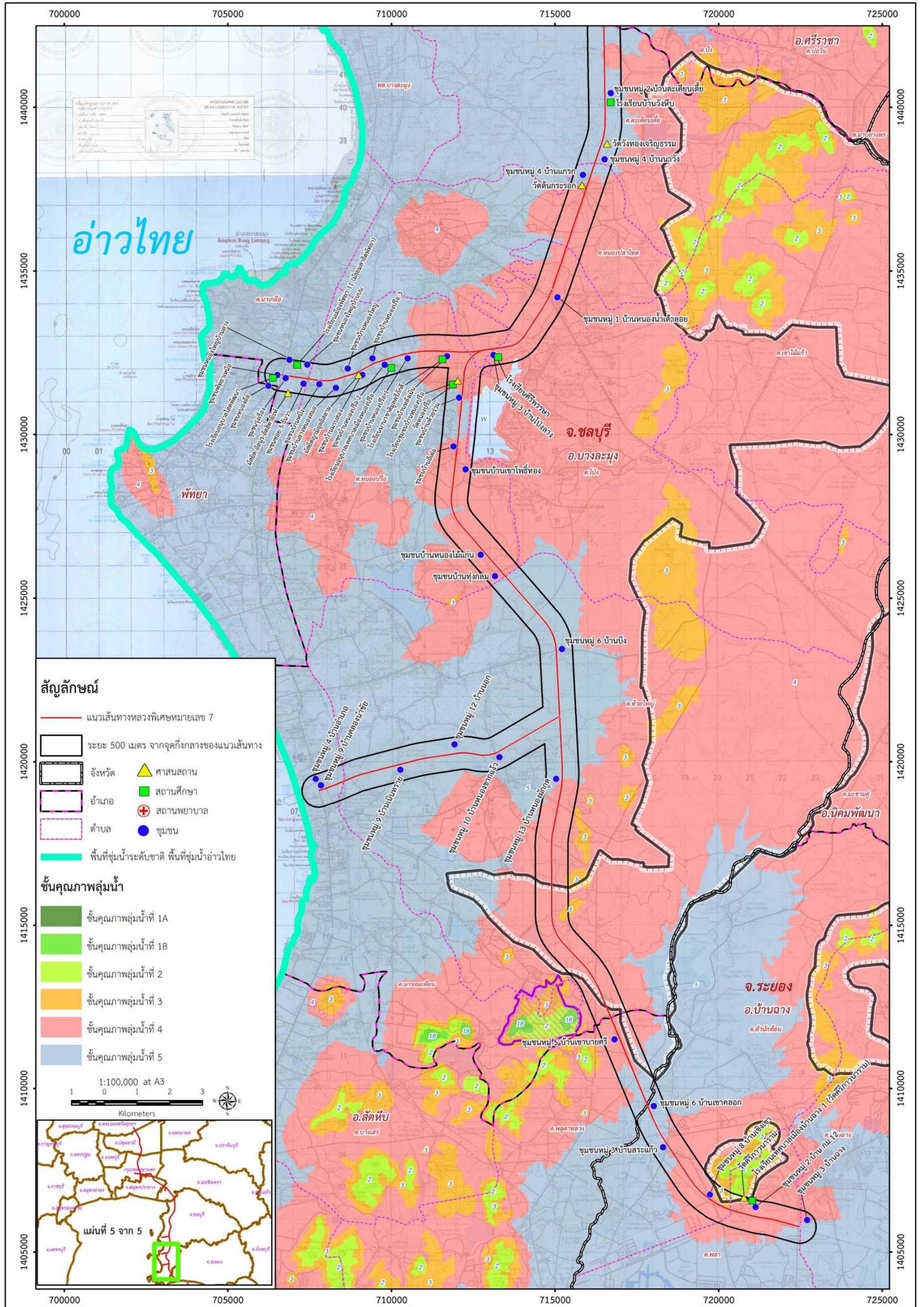
รูปที่ 6.4-2 พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)



รูปที่ 6.4-2 พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)









รูปที่ 6.4-2 พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)



รูปที่ 6.4-2 พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

## 7 แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

จากปัญหาการเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน การเพิ่มจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษจะเป็นการพัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการ เพิ่มความสะดวก และรวดเร็วในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษ ลดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ซึ่งในการกำหนดจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมพิจารณาจากปัจจัยดังนี้

-  01 ระยะห่างระหว่างทางแยกต่างระดับ
-  02 ประเภทถนน และปริมาณจราจร
-  03 สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ
-  04 ลดเวลาการเดินทาง
-  05 เลี่ยงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
-  06 ตอบสนองข้อร้องเรียน

จากปัจจัยข้างต้น สามารถสรุปแนวคิดการกำหนดจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมได้ดังนี้

- 1) จุดเชื่อมต่อที่มีระยะห่างระหว่างจุดเชื่อมต่อมากกว่า 5 กิโลเมตร และจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพกายภาพของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเดิม เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เช่น ช่วงทางแยกต่างระดับบางปะอิน ถึง ทางแยกต่างระดับคลองหลวง มีระยะห่างประมาณ 15 กิโลเมตร
- 2) จุดเชื่อมต่อจะต้องรองรับศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ โดยจะพิจารณาถึงศักยภาพของพื้นที่ที่ก่อให้เกิดกิจกรรมในการเดินทางและขนส่งสินค้าสูง เช่น พื้นที่ชุมชน สนามบินอู่ตะเภา นิคมอุตสาหกรรม เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นต้น
- 3) จุดเชื่อมต่อที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนตามการพัฒนาในพื้นที่การศึกษา โดยพิจารณาถึงโครงข่ายถนนที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการทั้งส่วนของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีปริมาณจราจรสูง และไม่สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษของโครงการได้โดยตรง เช่น ถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า ของกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 4) จุดเชื่อมต่อที่อาจส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาการใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน และไม่มีข้อจำกัดทางกฎหมาย และทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาจุดเชื่อมต่อในบริเวณดังกล่าว จะมีรูปแบบที่มีผลกระทบในระดับต่ำและมีมาตรการลดผลกระทบที่มีประสิทธิภาพ

- 5) จุดเชื่อมต่อซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางให้อยู่ช่วงระยะเวลา 20-30 นาที ปัจจัยการเดินทางโดยอ้อม จะส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางสายรองและทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวก เช่น ช่วงทางแยกต่างระดับบางพระ ถึง ทางแยกต่างระดับหนองขาม มีระยะทางห่างประมาณ 20 กิโลเมตร ส่งผลให้ทางคู่ขนาน (ทล.3701 และ ทล.3702) มีปริมาณจราจรติดขัด
- 6) จุดเชื่อมต่อจะตอบสนองต่อข้อร้องเรียนของประชาชน ผลจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาทางพิเศษที่ผ่านมาและ ระยะทางระหว่างจุดเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษเดิมที่ไม่ตอบสนองต่อการใช้ทางของประชาชน โดยจะพิจารณากำหนดจุดต่อที่เหมาะสมเพื่อตอบสนองต่อข้อร้องเรียนดังกล่าว เช่น ช่วงทางแยกต่างระดับบางพระ ถึง ทางแยกต่างระดับหนองขาม มีข้อร้องเรียนประเด็นการจราจรติดขัดเนื่องจาก จุดเข้า-ออกมีระยะห่างมากเกินไป เป็นต้น

## 8 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

ในการดำเนินงานการศึกษาของโครงการ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดให้มีกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อมูลโครงการและมีความเข้าใจที่ถูกต้อง พร้อมทั้งเสนอและความคิดเห็นต่อโครงการ โดยกรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญที่ต้องการให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้นการพัฒนาโครงการ จึงได้จัดให้มีแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์สำหรับโครงการ ประกอบด้วยแผนงานหลักที่สำคัญ 2 แผนงาน คือ (1) แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ (2) แผนการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน ดังแสดงในรูปที่ 8-1 และมีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงานดังต่อไปนี้



รูปที่ 8-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

## 8.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการฯ ได้กำหนดแนวทางในการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและประชาชนได้รับทราบ และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อโครงการ ประกอบด้วย

- การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านสื่อออนไลน์ ได้แก่ เว็บไซต์ของโครงการ [www.motorway-access.com](http://www.motorway-access.com) และเฟซบุ๊กของโครงการ <http://www.facebook.com/motorway.access>
- การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ประกอบการประชุม ได้แก่ จดหมายข่าวประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ แบบสอบถาม บอร์ดนิทรรศการ ป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม และสื่อวีดิทัศน์
- การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์และ/หรือวิทยุชุมชน

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้มีการเข้าพบและหารือผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ เพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสาร และรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอที่มีต่อการพัฒนาโครงการ เป็นระยะ ๆ ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

## 8.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการฯ ได้กำหนดจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อผลการศึกษาโครงการตามแต่ละช่วงการศึกษา ตลอดระยะเวลาโครงการทั้งสิ้น 6 ครั้ง โดยแบ่งเป็น การสัมมนา 4 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ซึ่งมีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

### 1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) (การดำเนินการในครั้งนี้)

เพื่อนำเสนอข้อมูล/ข่าวสารโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องร่วมกัน ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่และขอบเขตการศึกษา แนวทาง/ขั้นตอนการศึกษา สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ และแนวคิดการกำหนดพื้นที่จุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือก รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

### 2) การประชุมเพื่อหารูปแบบโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะรูปแบบของโครงการ รวมทั้งหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการต่อไป

**3) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2)**

เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม และนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ ของโครงการ ให้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

**4) การประชุมหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2)**

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อผลการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

**5) การประชุมสรุปผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)**

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการ และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุง/เพิ่มเติมผลการศึกษาในด้านต่างๆ ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

**6) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 4)**

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการในทุกด้าน ทั้งด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง ด้านวิศวกรรม ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการวิเคราะห์โครงการ และผลการดำเนินการมีส่วนของประชาชนที่ผ่านมาทั้งหมดของโครงการ รวมทั้งแผนการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และทุกภาคส่วน

**9 แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป**

**1) งานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และจัดทำแผนการปรับปรุงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9**

- ศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่มีผลต่อการจราจรในอนาคต

- รวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งทั้งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและปัจจุบัน และสำรวจปริมาณจราจรที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์สภาพการจราจรขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งการพยากรณ์ในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต
  - สำรวจสภาพพื้นที่ และจุดอุปสรรค-สิ่งกีดขวาง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกตำแหน่งจุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือก เพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด และออกแบบเชิงหลักการรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้
- 2) งานสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)
- ศึกษา ทบทวนข้อมูลงานสำรวจและออกแบบเดิมของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
  - ศึกษา ทบทวน และกำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และข้อกำหนดที่จะใช้ในการออกแบบรายละเอียดโครงการ เช่น การออกแบบเรขาคณิตของถนนและทางแยกต่างระดับ การออกแบบโครงสร้าง และการออกแบบงานระบบต่าง ๆ เป็นต้น
- 3) งานศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ศึกษา รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลภูมิประเทศและเงื่อนไขข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ ตลอดจนศึกษารวบรวมและสำรวจข้อมูลลักษณะทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางและตำแหน่งจุดเชื่อมต่อ เพื่อเป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการคัดเลือกตำแหน่งจุดเชื่อมต่อและรูปแบบที่เหมาะสม
  - สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) และสรุปประเด็นคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม
  - ติดประกาศเผยแพร่สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ และเผยแพร่ผ่านช่องทางประชาสัมพันธ์ของโครงการ ได้แก่ เว็บไซต์และเฟซบุ๊กโครงการ
  - เตรียมจัดการประชุมเพื่อหารือรูปแบบโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอตำแหน่งจุดเชื่อมต่อและรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ และหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการ รวมทั้งนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่างๆ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการต่อไป

## 10 สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม  
2/486 ถนนศรีอยุธยา เขตทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
โทรศัพท์ 0 2354 6668 ต่อ 25503 โทรสาร 0 2354 6648



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม)  
350 อาคารธนภัทร ชั้น 4 ถนนรามอินทรา ซอย 20  
แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ 0 2117 1721



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
(ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)  
184 ถนนพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12  
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ 0 2805 6660 โทรสาร 0 2805 6660 ต่อ 17



บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ)  
315/7 ปริ๊มเมียมเพลส เกษตร-นวมินทร์ ถนนสุขุมวิท  
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ 0 2156 9955 โทรสาร 0 2156 9955



[www.motorway-access.com](http://www.motorway-access.com)



[www.facebook.com/motorway.access](https://www.facebook.com/motorway.access)

“โครงการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9”



[motorway.access@gmail.com](mailto:motorway.access@gmail.com)

ดาวน์โหลดเอกสาร



