

ขอบเขตการศึกษา

งานส่วนที่

1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม



งานศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง



งานศึกษา ด้านเศรษฐกิจและสังคม



งานศึกษา ด้านวิศวกรรมและจราจร



งานศึกษา วิเคราะห์ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน



งานศึกษา และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

งานส่วนที่

2

งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

งานส่วนที่

3

งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานส่วนที่

4

งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

งานส่วนที่

5

งานจัดทำรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ระยะเวลาดำเนินโครงการ 450 วัน

เริ่มดำเนินโครงการ วันที่ 13 มิถุนายน 2566 สิ้นสุด วันที่ 4 กันยายน 2567

การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีแนวทางและแผนการดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย การทบทวนรายงานการศึกษาเดิมและการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม การทบทวน รวบรวม ตรวจสอบมติ ครม. ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมายและแผนงานต่าง ๆ รวมทั้งนโยบายแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ การรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน การสำรวจเก็บตัวอย่าง และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในสนามเพิ่มเติม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) และการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) โดยจะดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน

ขั้นตอนที่ 1

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)



ขั้นตอนที่ 2

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)



การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

- เว็บไซต์โครงการ www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com
- เฟสบุ๊กโครงการ “โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”
- เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th
- เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย www.exat.co.th
- ป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่โครงการ



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ติดต่อสอบถาม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
เลขที่ 111 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10230
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2558-9800 ต่อ 24158

ดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
การบริหารโครงการและงานสังคม



บริษัท ดีเค ดีเค เอ็ม จำกัด
1199 อาคารนิเวศน์ 10 ถนนพหลโยธิน แขวง
จตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10230
เบอร์โทรศัพท์ : 02-619-9931
Email : dc@decade.co.th

ดำเนินการประเมินการดำเนินงานและค่าใช้จ่าย
การดำเนินงานและการบริหาร



บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
315/7 หมู่ 10 ถนนพหลโยธิน แขวง
จตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10230
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2029-9542
โทรสาร : 0-2029-9542
Email : infratrans2017@gmail.com

ด้านวิศวกรรม



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2975-9300
โทรสาร : 0-2975-9311

ด้านสิ่งแวดล้อม



บริษัท แมโครคอนซัลแตนท์ จำกัด
20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2939-0511-5
โทรสาร : 0-2939-0520
E-mail : macro01@gmail.com



การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ที่ปรึกษาโครงการ



แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 2

ธันวาคม 2566

เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) ของกรมทางหลวง (ทล.) เป็นเส้นทางสายหลัก ที่ให้บริการประชาชนเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออก ทั้งจังหวัดชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยรองรับการใช้บริการของสายการบินจำนวนมาก ให้บริการขนส่งเชิงพาณิชย์ทั้งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จึงเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งบริเวณสถานีบรรจุน้ำมันและแก๊สสินค้ากลางลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ส่งผลให้ถนนโดยรอบพื้นที่เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วง ๆ ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนกระทั่งถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางพิเศษยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าวได้ และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ กทพ. ดำเนินโครงการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อบูรณาการการพัฒนาวิศวกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อไป

วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ



1 เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



2 เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



3 เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด



4 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562



5 เพื่อจัดทำรอบทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



6 เพื่อจัดทำรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

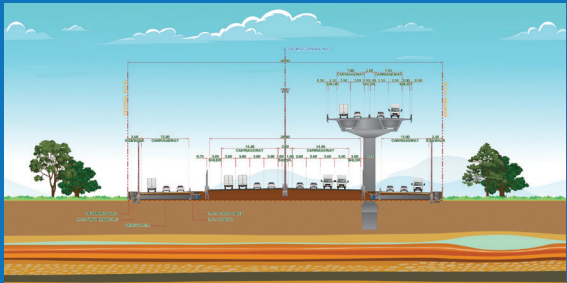
พื้นที่ศึกษาโครงการ

การดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) บริเวณถนนศรีนครินทร์ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกซ้อนทับไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยพื้นที่ศึกษา ครอบคลุม 1 จังหวัด 5 เขต 9 แขวง มีระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

จังหวัด	เขต	แขวง
กรุงเทพมหานคร	1. เขตบางกะปิ	แขวงหัวหมาก
	2. เขตสวนหลวง	แขวงพัฒนาการ
	3. เขตสะพานสูง	แขวงทับช้าง
	4. เขตประเวศ	แขวงประเวศ
	5. เขตลาดกระบัง	แขวงคลองสองต้นนุ่น
		แขวงคลองสามประเวศ
		แขวงลาดกระบัง
		แขวงลำปลาตี
		แขวงทับยาว
1 จังหวัด	5 เขต	9 แขวง



การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

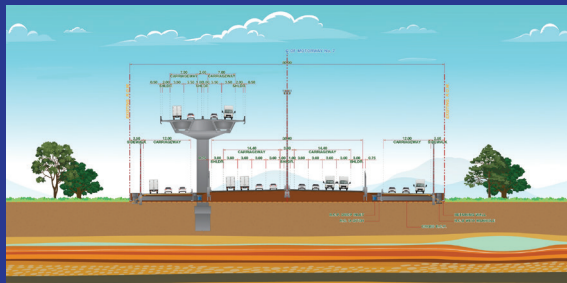


รูปแบบที่ 1 : ทิศใต้ของ M7 (ชวาทาง)

รูปแบบที่ 1 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ชวาทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด จำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่ารูปแบบอื่น สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องโยกย้ายเวนคืนช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม

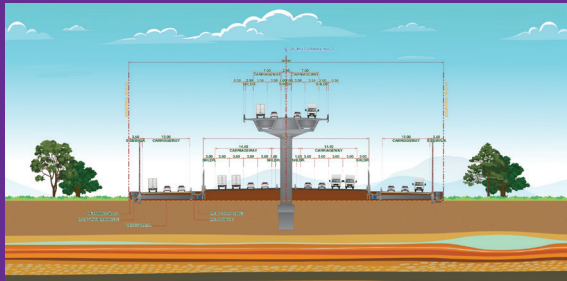


รูปแบบที่ 2 : ทิศเหนือของ M7 (ซ้ายทาง)

รูปแบบที่ 2 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ

ข้อดี คือ สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องโยกย้ายเวนคืนช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม



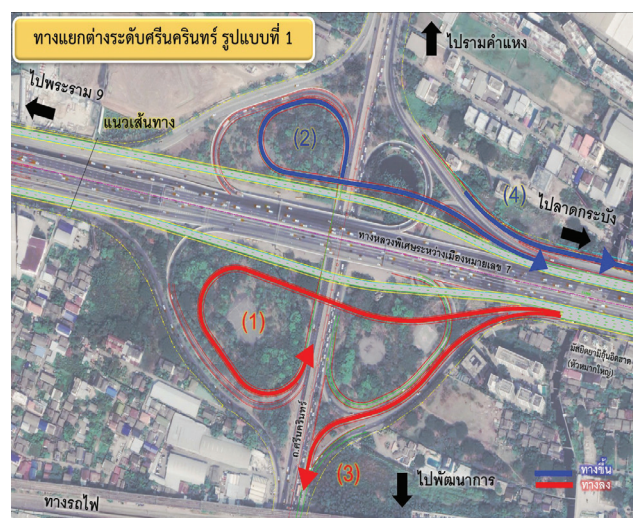
รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางของ M7

รูปแบบที่ 3 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างมากที่สุด การเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างทำได้ยาก และจำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบจากโครงการมีจำนวนมากที่สุด



การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ



รูปแบบที่ 1

(1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนศรีนครินทร์

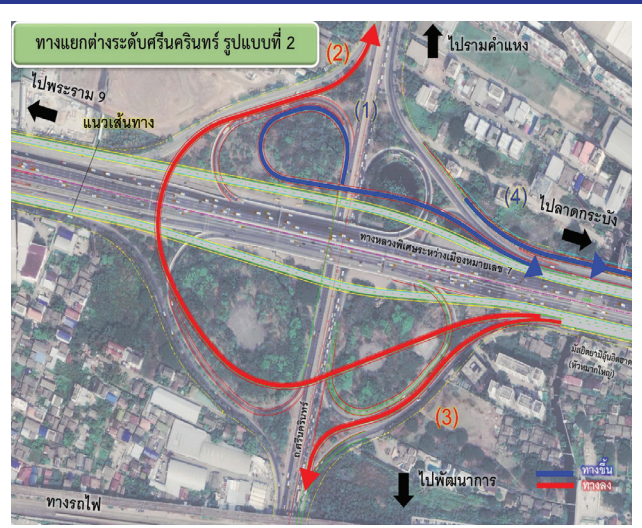
(2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนศรีนครินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษ ไปทางลาดกระบังออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp)

(3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ

(4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp)

ข้อดี คือ ค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบอื่น

ข้อเสีย คือ มีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุจากการตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อกับจุดขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม



รูปแบบที่ 2

(1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนศรีนครินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษ ไปทางลาดกระบัง ออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp)

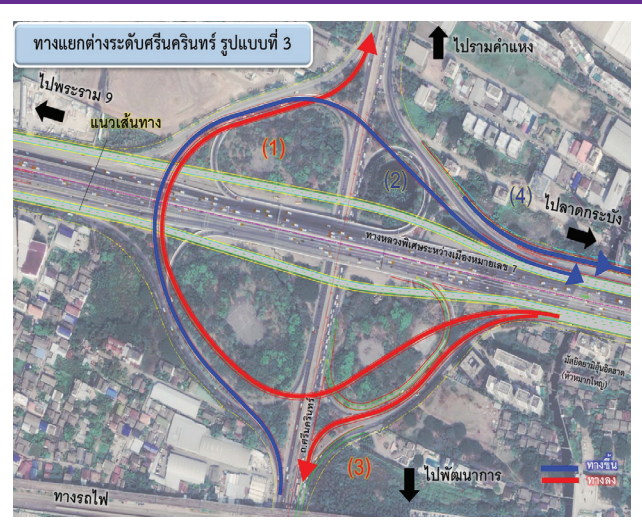
(2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนศรีนครินทร์ ออกแบบเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

(3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ

(4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp)

ข้อดี คือ ลดจุดตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อกับจุดขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม

ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบที่ 3

(1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนศรีนครินทร์

(2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนศรีนครินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษ ไปทางลาดกระบังออกแบบเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

(3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ

(4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp)

ข้อดี คือ ไม่มีการตัดกระแสจราจร ทำให้ความปลอดภัยในการขับขี่

ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น

แผนการดำเนินงาน

การดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ **มีระยะเวลาการศึกษา 15 เดือน**

ตารางแผนการดำเนินงานโครงการ

เริ่มต้น 13 มิถุนายน 2566

