



งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม
เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษ

สายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ที่ปรึกษาโครงการ



ธันวาคม 2566

เอกสารประกอบการประชุม
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ข
1. ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ	-1-
2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	-2-
3. ประโยชน์ของการดำเนินโครงการ	-3-
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	-3-
5. ระยะเวลาการศึกษา	-4-
6. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	-4-
7. การทบทวนการศึกษาเดิม	-7-
8. การศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม	
8.1 การศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม	-7-
8.2 การศึกษาตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	-8-
8.3 การศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับ	-12-
8.4 การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	-14-
8.5 แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป	-16-
9. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน	-16-

สารบัญ

	หน้า
10. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)	-16-
11. การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	-17-
12. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	
12.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	-20-
12.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน	-21-
13. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-28-
14. ติดต่อบริษัทผู้รับจ้าง	
14.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	-29-
14.2 บริษัทที่ปรึกษา	-29-
15. ติดตามโครงการและดำเนินโหลตเอกสารประกอบการประชุม	-30-

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
6-1 ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	-6-
8-1 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ	-8-
8-2 รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขวาทาง)	-9-
8-3 รูปแบบที่ 2 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง)	-10-
8-4 รูปแบบที่ 3 ทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	-11-
11-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	-18-
12-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน	-22-
12-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่	-23-
12-3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)	-23-
13-1 แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-28-

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะห่าง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-3-
8-1 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งโครงสร้างทางยกระดับ	-12-
8-2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ	-13-
8-3 การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	-15-
12-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม	-25-

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) ของกรมทางหลวง (ทล.) เป็นเส้นทางสายหลักที่ให้บริการประชาชนเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออก ทั้งจังหวัดชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยรองรับการใช้บริการของสายการบินจำนวนมาก ให้บริการขนส่งเชิงพาณิชย์ทั้งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จึงเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยในช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 (ปี พ.ศ. 2562) มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงถึง 65 ล้านคน และมีปริมาณขนส่งสินค้า 1.35 ล้านตัน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งบริเวณสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ส่งผลให้ถนนโดยรอบพื้นที่เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นช่วง ๆ ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนกระทั่งถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางพิเศษยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นได้ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดย ทล. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) ในปี พ.ศ. 2559 และได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แล้วเสร็จ ตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 ในปี พ.ศ. 2564

ต่อมากระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้ ทล. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน เพื่อให้การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางหลวงชนบท และโครงการทางพิเศษในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประเทศ และประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อให้การบูรณาการการพัฒนานวัตกรรม การบริหารจัดการแบบ Single Command การเชื่อมโยงข้อมูล และการแก้ไขปัญหาการจราจรโครงข่ายทางถนนดังกล่าวเป็นไปด้วยความรอบคอบและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ได้มีการจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ

เพื่อการบูรณาการการพัฒนานวัตกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง ทล. ทช. และ กทพ. โดยมี รวค. เป็นประธานในพิธี ซึ่งขอบเขตความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฯ ได้ระบุไว้ว่า ข้อที่ 1.15) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) ของ ทล. ทั้งสองฝ่ายตกลงให้ กทพ. เป็นผู้ดำเนิน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) โดยให้ปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้เดินทางยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด
- 4) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ใน มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- 5) เพื่อจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 6) เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ของการดำเนินโครงการ

- 1) ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดช่วงจุดตัดศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน
- 2) ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้เดินทางยิ่งขึ้น
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดระยะเวลาในการเดินทาง

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) บริเวณถนนศรีนครินทร์ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกซ้อนทับไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 1 จังหวัด 5 เขต 9 แขวง มีระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

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

5. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลา 450 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 13 มิถุนายน 2566 สิ้นสุดวันที่ 4 กันยายน 2567

6. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

ในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แบ่งงานออกเป็น 5 ส่วน ดังรูปที่ 6-1 รายละเอียดดังนี้

งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. งานศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง
2. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
3. งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
4. งานศึกษาด้านวิศวกรรม
5. งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ
6. งานศึกษาวิเคราะห์ด้านการเงิน
7. งานศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการ
8. งานศึกษาด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการ
9. งานจัดทำหุ่นจำลอง (Model) ของโครงการ
10. งานศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

งานส่วนที่ 2 : งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

1. งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ (Topographic Survey)
2. งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา
3. งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
4. งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
5. งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างอาคาร
6. งานออกแบบกรอบรายละเอียดงานระบบของทางพิเศษ

7. งานดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค
8. งานประมาณการวงเงินลงทุนโครงการ
9. งานประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operate & Maintenance : O&M)
10. งานจัดทำแบบมาตรฐาน (Standard Drawings) และรายการประกอบแบบทั้งหมด
11. งานจัดทำแบบรูป (Drawings)
12. การจัดทำรายงานการออกแบบกรอบรายละเอียดและรายการคำนวณที่เกี่ยวข้อง
13. การจัดทำเอกสารที่ใช้ในการประกอบข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

งานส่วนที่ 3 : งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร รายละเอียดของโครงการ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการให้ประชาชนทราบและดำเนินการจัดประชุมหรือสัมมนา เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. งานประชาสัมพันธ์โครงการ

งานส่วนที่ 4 : งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

งานส่วนที่ 5 : งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 6-1 ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7. การทบทวนการศึกษาเดิม

จากการทบทวนการศึกษาเดิมของกรมทางหลวง (งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7) ปี 2564 โดยสามารถสรุปรายละเอียดการทบทวนได้ ดังนี้

- 1) แนวเส้นทางที่เหมาะสม คือ แนวยกระดับตามแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
- 2) รูปแบบตำแหน่งโครงสร้างที่เหมาะสม คือ โครงสร้างขนาด 3 ช่องจราจร แบบแยกทิศทาง ทั้งด้านซ้าย และด้านขวา ของร่องระบายน้ำ
- 3) รูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ เป็นรูปแบบ Partial Cloverleaf โดยรองรับการจราจรจากถนนศรีนครินทร์ และมีทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากนั้นจึงสิ้นสุดโครงการเป็นทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.18+500
- 4) รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ Segmental Concrete Box Girder span 30-45 เมตร เป็นรูปแบบที่เหมาะสม

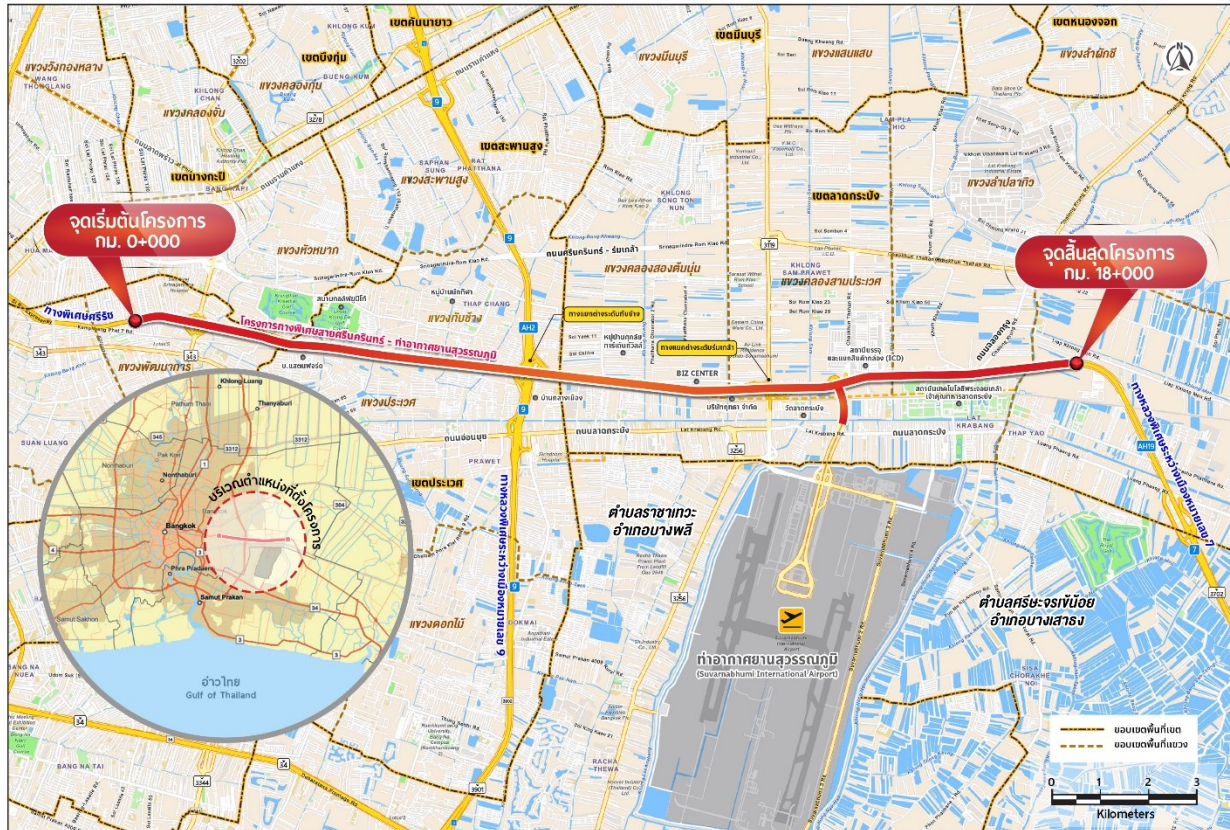
8. การศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม

ในการศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสมนั้น จะทำการทบทวนการศึกษาเดิมทั้งหมดประกอบด้วย (1) การศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม (2) การศึกษาดำเนินทางยกระดับ (3) การศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับ และ (4) การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ โดยมีรายละเอียดความก้าวหน้าในการศึกษาดังนี้

8.1 การศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม

8.1.1 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

เนื่องจากโครงการมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นทางพิเศษ รวมถึงสภาพภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบันที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงจากการศึกษาเดิม ดังนั้น ที่ปรึกษาจะพิจารณา ทบทวนแนวเส้นทาง (เดิม) ทั้งหมด 3 แนวเส้นทางเลือก โดยเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบแล้ว รูปแบบที่เหมาะสม ได้แก่ **แนวเส้นทางตามแนวเส้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7** โดยจะเริ่มจากจุดต้นทางซึ่งเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัช และทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ โดยแนวจะทับซ้อนไปตามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งหมดข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 บริเวณด่านทับช้าง ข้ามทางต่างระดับร่มเกล้า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าบรรจบกับทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ผ่าน ICD และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตัดข้ามถนนฉลองกรุง และมีจุดสิ้นสุดที่บริเวณลาดกระบัง รวมระยะทางประมาณ 18.00 กิโลเมตร โดยทางยกระดับของแนวเส้นทางเลือกนี้จะมีภาระค่าน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกอื่น เพราะใช้เขตทางเดิม แต่อาจมีการเวนคืนในบางจุดที่มีข้อจำกัดของโครงสร้างบริเวณด้านยกระดับ หรือทางขึ้น-ลง เท่านั้น ดังรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

8.2 การศึกษาตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

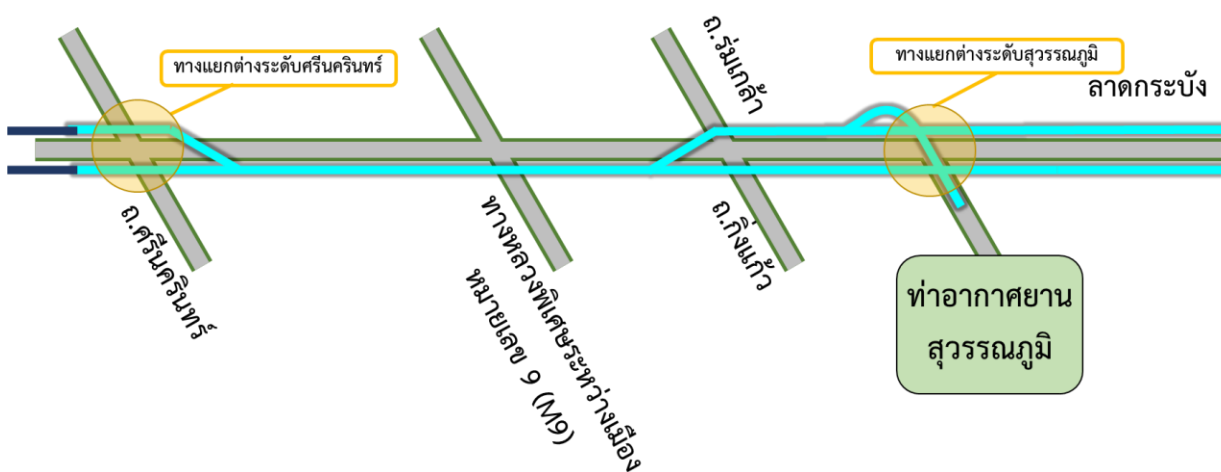
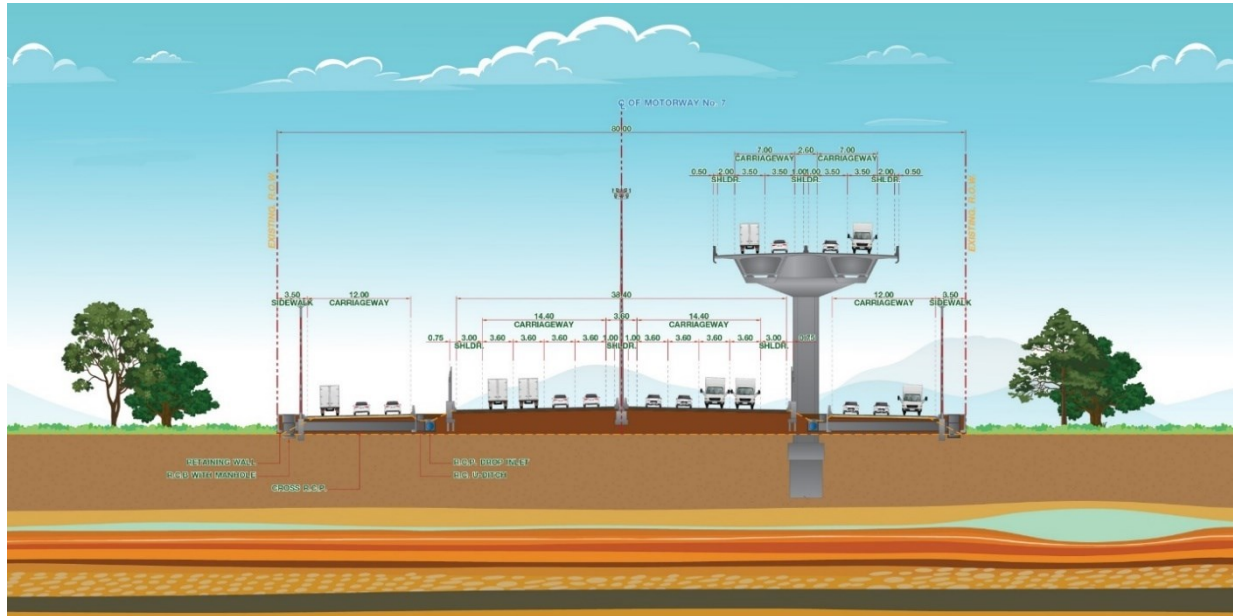
8.2.1 การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

เนื่องจากทางขึ้น-ลง ของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดจำเป็นต้องออกแบบไว้บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลักและทางขนานทั้งสองฝั่งเพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางจราจรระดับพื้นดินของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 อย่างไรก็ตามการกำหนดตำแหน่งทางยกระดับของโครงการนั้น จะต้องพิจารณาเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับในช่วงระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เป็นสำคัญ มีรูปแบบทางเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังนี้

1. รูปแบบที่ 1 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ดังรูปที่ 8-2

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด จำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่ารูปแบบอื่น สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องโยกย้ายเวนคืนช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม

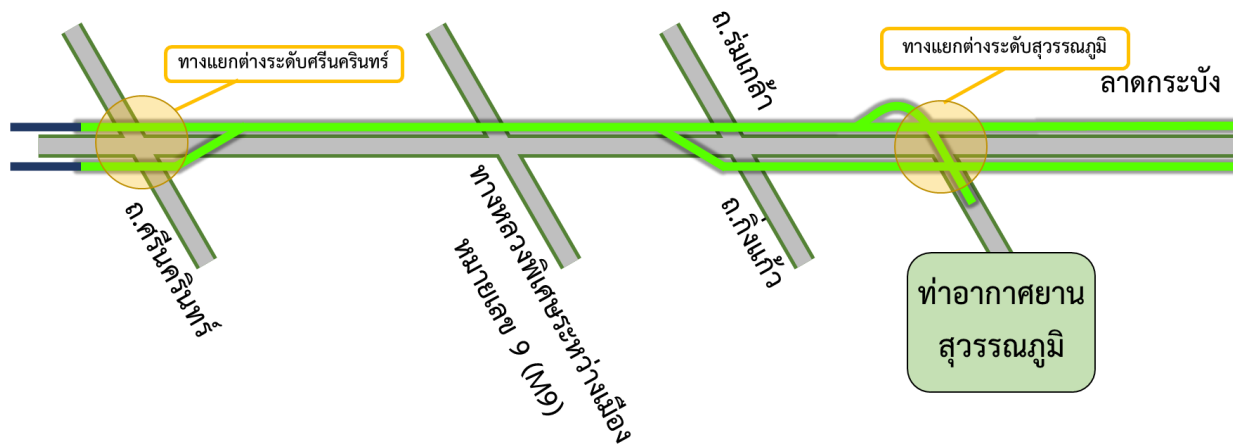
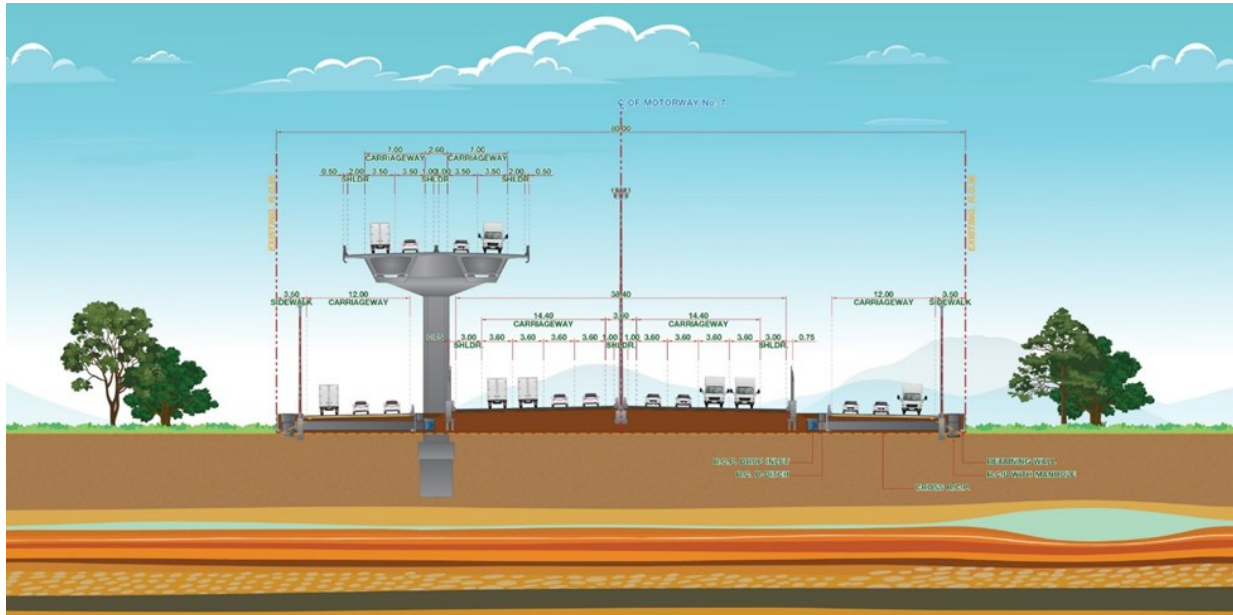


รูปที่ 8-2 รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง)

2. รูปแบบที่ 2 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ดังรูปที่ 8-3

ข้อดี คือ สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องโยกย้ายเวนคืนช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม

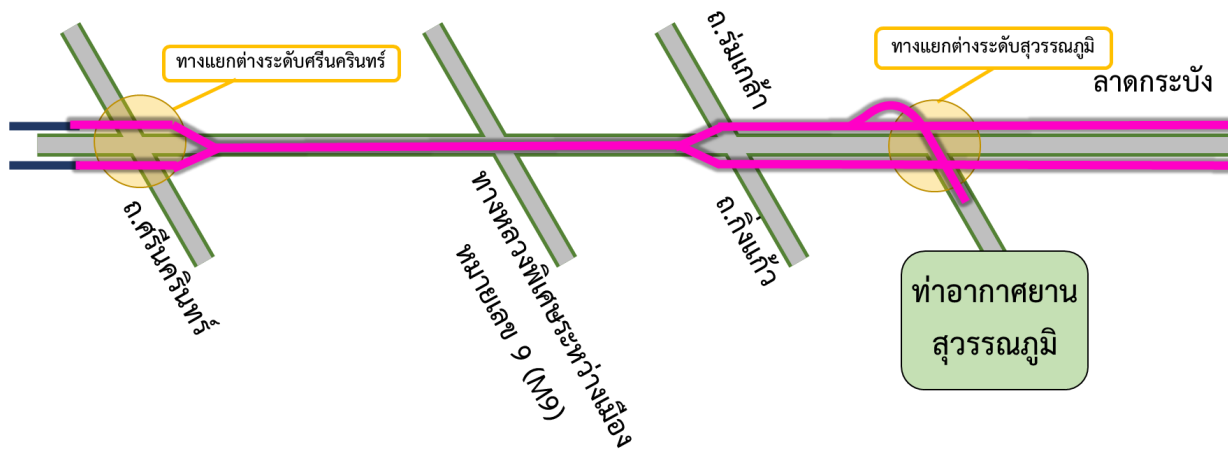
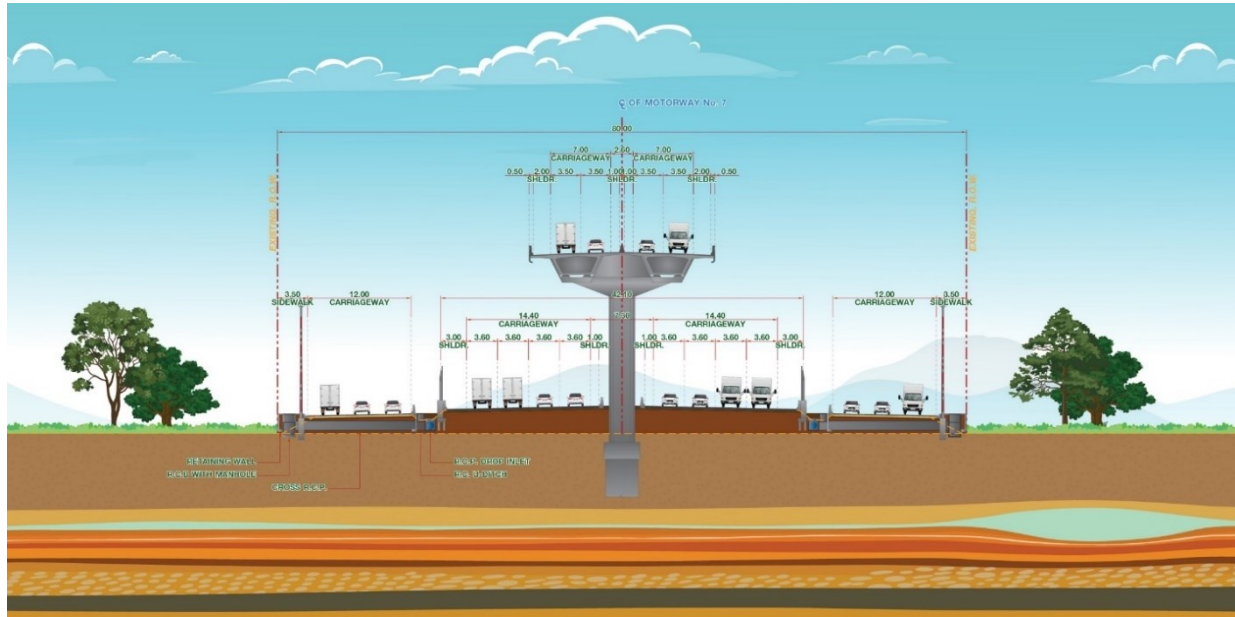


รูปที่ 8-3 รูปแบบที่ 2 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง)

3. รูปแบบที่ 3 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ข้อดี คือ มีผลกระทบการโยกย้ายเวนคืนที่ดินน้อย

ข้อเสีย คือ มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างมากที่สุด การเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างทำได้ยาก และจำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบจากโครงการมีจำนวนมากที่สุด ดังรูปที่ 8-4



รูปที่ 8-4 รูปแบบที่ 3 ทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

8.2.2 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งโครงสร้างทางยกระดับ

การคัดเลือกตำแหน่งโครงสร้างทางยกระดับจะพิจารณาปัจจัยหลักให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบต่อบริเวณพื้นที่โครงการ และผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง สำหรับปัจจัยในการพิจารณา ดังตารางที่ 8-1

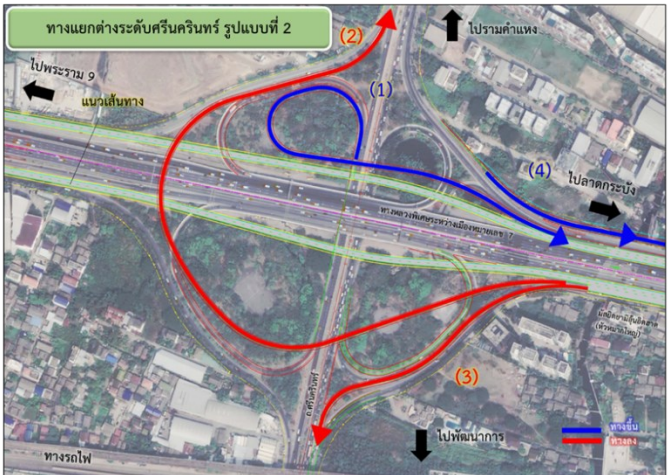
ตารางที่ 8-1 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งโครงสร้างทางยกระดับ

ปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือก	รายละเอียดการพิจารณา
1. ความปลอดภัยของการจราจรระหว่างก่อสร้าง	
1.1 ระยะเวลาในการเดินทางบนถนนเดิมระหว่างก่อสร้าง	พิจารณาจากระยะเวลาในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นระหว่างการก่อสร้าง
1.2 ความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง	พิจารณาจากปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง
2. การคงสภาพของถนนเดิม	พิจารณาจากการคืนสภาพผิวถนนเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ
3. ความยากง่ายในการก่อสร้าง	พิจารณาจากความยากง่ายในการก่อสร้างจากรูปแบบของทางยกระดับ และการปิดช่องทางจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
4. สาธารณูปโภคในเขตทางหลวง	พิจารณาจากผลกระทบต่อสาธารณูปโภคระหว่างการก่อสร้าง
5. การโยกย้ายเวนคืน	พิจารณาจากพื้นที่ที่ถูกเวนคืน
6. ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว	พิจารณาจากพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

8.3 การศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจะดำเนินการศึกษารูปแบบที่ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ เนื่องจากมีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับถนนศรีนครินทร์ในปัจจุบัน การออกแบบทางแยกต่างระดับซ้อนในพื้นที่เดิมจึงส่งผลให้รูปแบบมีความซับซ้อน และอาจสร้างความสับสนต่อผู้ใช้ทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม โดยพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับ 3 รูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบจะออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะของโครงข่ายถนนเดิม ปริมาณจราจร สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน รวมถึงข้อจำกัดในพื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับสรีนคินทร์ของโครงการ

รูปทางแยกต่างระดับถนนโครงการทางพิเศษ	คำอธิบายรูปทางแยกต่างระดับถนนโครงการทางพิเศษ
	รูปแบบที่ 1 (1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนสรีนคินทร์ (2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนสรีนคินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษไปทางลาดกระบังออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) (3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ (4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp) ข้อดี คือ ค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบอื่น ข้อเสีย คือ มีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุจากการตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อถนนสรีนคินทร์กับจุดขึ้น-ลงของทางแยกต่างระดับเดิม
	รูปแบบที่ 2 (1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนสรีนคินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษไปทางลาดกระบังออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) (2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนสรีนคินทร์ออกแบบเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) (3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ (4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp) ข้อดี คือ ลดจุดตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อถนนสรีนคินทร์กับจุดขึ้น-ลงของทางแยกต่างระดับเดิม ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูง

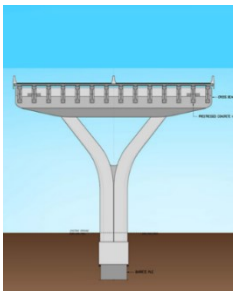
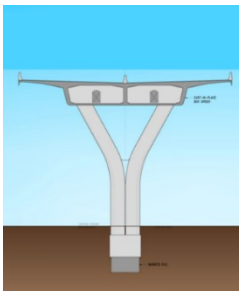
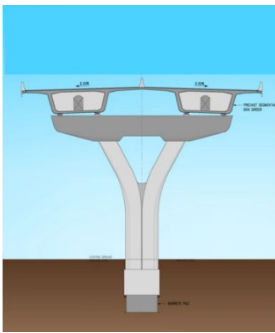
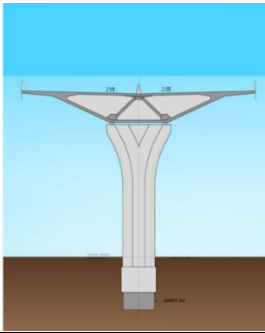
ตารางที่ 8-2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับสรีนคินทร์ของโครงการ (ต่อ)

รูปทางแยกต่างระดับถนนโครงการทางพิเศษ	คำอธิบายรูปทางแยกต่างระดับถนนโครงการทางพิเศษ
	รูปแบบที่ 3 (1) ทางเลี้ยวขวาจากถนนโครงการทางพิเศษเข้าสู่ถนนสรีนคินทร์ (2) ทางเลี้ยวขวาจากถนนสรีนคินทร์เข้าสู่ถนนโครงการทางพิเศษไปทางลาดกระบังออกแบบเป็นทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) (3) ทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการทางพิเศษไปทางพัฒนาการ (4) ทางเลี้ยวซ้ายจากรามคำแหงเข้าถนนโครงการทางพิเศษเป็นทางเลี้ยวตรง (Directional Ramp) ข้อดี คือ ไม่มีการตัดกระแสดจราจร ทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น

8.4 การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

ทำการทบทวนและปรับปรุงการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ (เดิม) ของกรมทางหลวง โดยมีแนวคิดที่ว่า โครงสร้างทางพิเศษในโครงการ เป็นการก่อสร้างทางยกระดับในเขตเมือง บนทางหลวงที่มีการจราจรคับคั่ง และเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ การกำหนดรูปแบบโครงสร้างจะต้องคำนึงถึงข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ และระบบสาธารณูปโภคที่หนาแน่น สำหรับแนวเส้นทางโครงการที่ก่อสร้างบนทางหลวง ฐานรากโครงสร้างอาจจำเป็นต้องออกแบบเป็น Barrette Pile เพื่อลดขนาดของฐานรากให้อยู่ในเกาะกลาง และลดผลกระทบเรื่องการทรุดตัวที่แตกต่างกันระหว่างฐานรากโครงสร้าง ทางยกระดับกับทางหลวงด้านล่าง ในการเสนอรูปแบบต่าง ๆ เพื่อนำมาศึกษาคัดเลือกรูปแบบนั้น จะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างและระยะเวลาก่อสร้างเป็นหลัก เพื่อลดผลกระทบจากสภาพจราจรที่หนาแน่นในพื้นที่ โดยในเบื้องต้น โครงสร้างทางยกระดับที่ปรึกษาจะนำมาพิจารณามี 4 รูปแบบ ดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

รูปแบบทางเลือกโครงสร้างทางพิเศษ	รายละเอียดรูปแบบทางเลือกโครงสร้างทางพิเศษ
รูปแบบที่ 1 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปตัวไอ (I-Girder) โดยทั่วไปคานมีความลึกตั้งแต่ 1.20 – 2.00 เมตร มีความยาวช่วงสะพานตั้งแต่ 20 – 35 เมตร
รูปแบบที่ 2 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อในที่ (Cast-in-place Box Girder) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมูภายในกลวงแบบกล่องเดี่ยวชนิด 2 ช่อง ด้านข้างออกแบบเป็นพื้นยื่นออกไปทั้งสองข้าง โดยทั่วไปคานมีความลึกตั้งแต่ 2.20 – 2.50 เมตร มีความยาวช่วงสะพาน (Span) ระหว่าง 35 – 45 เมตร
รูปแบบที่ 3 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะคล้ายคลึงกับรูปแบบที่ 2 แตกต่างที่รูปแบบที่ 2 นั้นเป็นการจัดวางลวดแบบภายใน (Internal Post-tensioned) แต่โครงสร้างรูปแบบนี้จะก่อสร้างโดยทำการอัดแรงภายหลังแบบตั้งลวดภายนอก (External Post-tensioned)
รูปแบบที่ 4 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องเดี่ยว (Single Segmental Box Girder) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมูภายในกลวงแบบกล่องเดี่ยว มีพื้นยื่นเป็นปีกออกไปทั้งสองข้าง โดยความกว้างของคานรวมพื้นยื่นประมาณ 29 เมตร โดยทั่วไปคานมีความลึกตั้งแต่ 2.20 – 2.80 เมตร สำหรับช่วงสะพาน (Span) ระหว่าง 30 – 45 เมตร

8.5 แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป

ทำการคัดเลือกเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับ รูปแบบทางแยกต่างระดับ และ รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ เพื่อให้ได้ตำแหน่งและรูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสม

9. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

งานด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน ประกอบด้วย การศึกษา วิเคราะห์ ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และการเงินของโครงการ โดยวิเคราะห์ผลประโยชน์ต่อสังคม เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือต้นทุนโลจิสติกส์ การลดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การลดอุบัติเหตุ หรือการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน และวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการในบริเวณพื้นที่ศึกษา รวมทั้งวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อจัดทำแผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้แผนดังกล่าวสอดคล้องกับสถานะทางการเงิน แผนธุรกิจของ กทพ. และโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

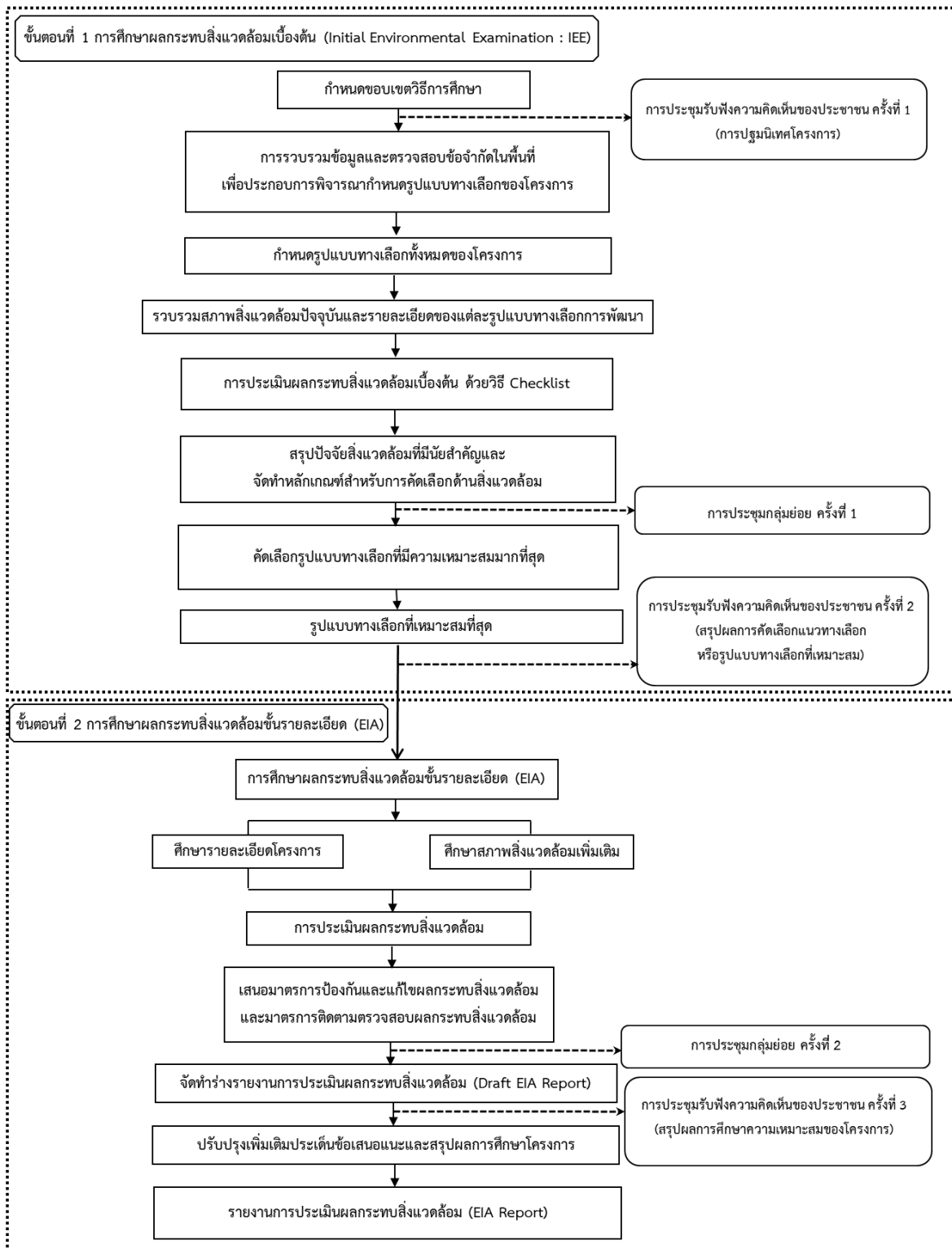
10. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

โครงการจะดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยจะจำแนกขอบเขตและพื้นที่ความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คำนวณต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุน ศึกษาและกำหนดแนวทางเลือกของการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลที่จำเป็นอย่างครบถ้วน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาโครงการในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน วิเคราะห์เปรียบเทียบทั้งในเชิงปริมาณ และคุณภาพ รวมถึงการเสนอแนะรูปแบบการลงทุนให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมการจัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมถึงการจัดเตรียมร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีความครบถ้วน รวมถึงข้อกฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

11. การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีแนวทางและแผนการดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย การทบทวนรายงานการศึกษาเดิมและการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม การทบทวน รวบรวม ตรวจสอบ ภูมิ ภูมิ. ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมายและแผนงานต่าง ๆ รวมทั้งนโยบายแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ การรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน การสำรวจ เก็บตัวอย่าง และตรวจวัดคุณภาพ สิ่งแวดล้อมในสนามเพิ่มเติม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นรายละเอียด (EIA) และการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) โดยจะดำเนินการ ตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 11-1 รายละเอียดดังนี้



รูปที่ 11-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

1) กำหนดขอบเขตวิธีการศึกษา โดยการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็นจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร และพื้นที่ใกล้เคียง จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการหรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบนั้นเป็นวงกว้าง สำหรับประเด็นการศึกษาประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยจะดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

2) รวบรวมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่โครงการกับกฎหมายและระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

3) ศึกษาลักษณะและรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกโครงการเบื้องต้น

4) เก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ ให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

5) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยใช้วิธี Checklist และการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และจัดทำหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาที่มีความเหมาะสมมากที่สุดร่วมกับเกณฑ์ด้านวิศวกรรม การจราจร และเศรษฐกิจการลงทุน

6) สรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

1) สรุปข้อมูลรายละเอียดของโครงการ โดยนำข้อมูลโครงการของรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุดมาพิจารณาทำความเข้าใจและสรุปลักษณะองค์ประกอบของโครงการ กิจกรรมการดำเนินงาน รวมทั้งแผนการดำเนินโครงการในระยะต่าง ๆ ทั้งระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

2) ศึกษาสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน โดยศึกษาในประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่คัดกรองมาจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพิ่มเติม ในบริเวณพื้นที่ศึกษาอย่างละเอียดโดยอาศัยหลักเกณฑ์ทางวิชาการที่ถูกต้องเหมาะสมครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ

3) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และข้อมูลที่รวบรวมได้เพิ่มเติมมาใช้พิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

- 4) เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ
- 5) เสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรูปแบบของแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนโดยคำนึงถึงประสิทธิผล งบประมาณ และความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ
- 6) จัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan) : ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมโดยระบุถึงสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ช่วงเวลา ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ และงบประมาณ ซึ่งประกอบด้วยแผนย่อย ๆ ดังต่อไปนี้
 - แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Plan)
 - แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring Plan)

12. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลโครงการและแลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น ประเด็นห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ประกอบการกำหนดแนวทางการศึกษา ขอบเขต การออกแบบเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะดำเนินการตามแนวทางการดำเนินงานกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมถึงแนวทาง หรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

12.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

การดำเนินงานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการ หรือข่าวสารของการพัฒนาโครงการไปยังประชาชนในพื้นที่ รวมถึงองค์กรและภาคส่วนต่าง ๆ ทำให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินงานของโครงการ ซึ่งจะดำเนินการครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง

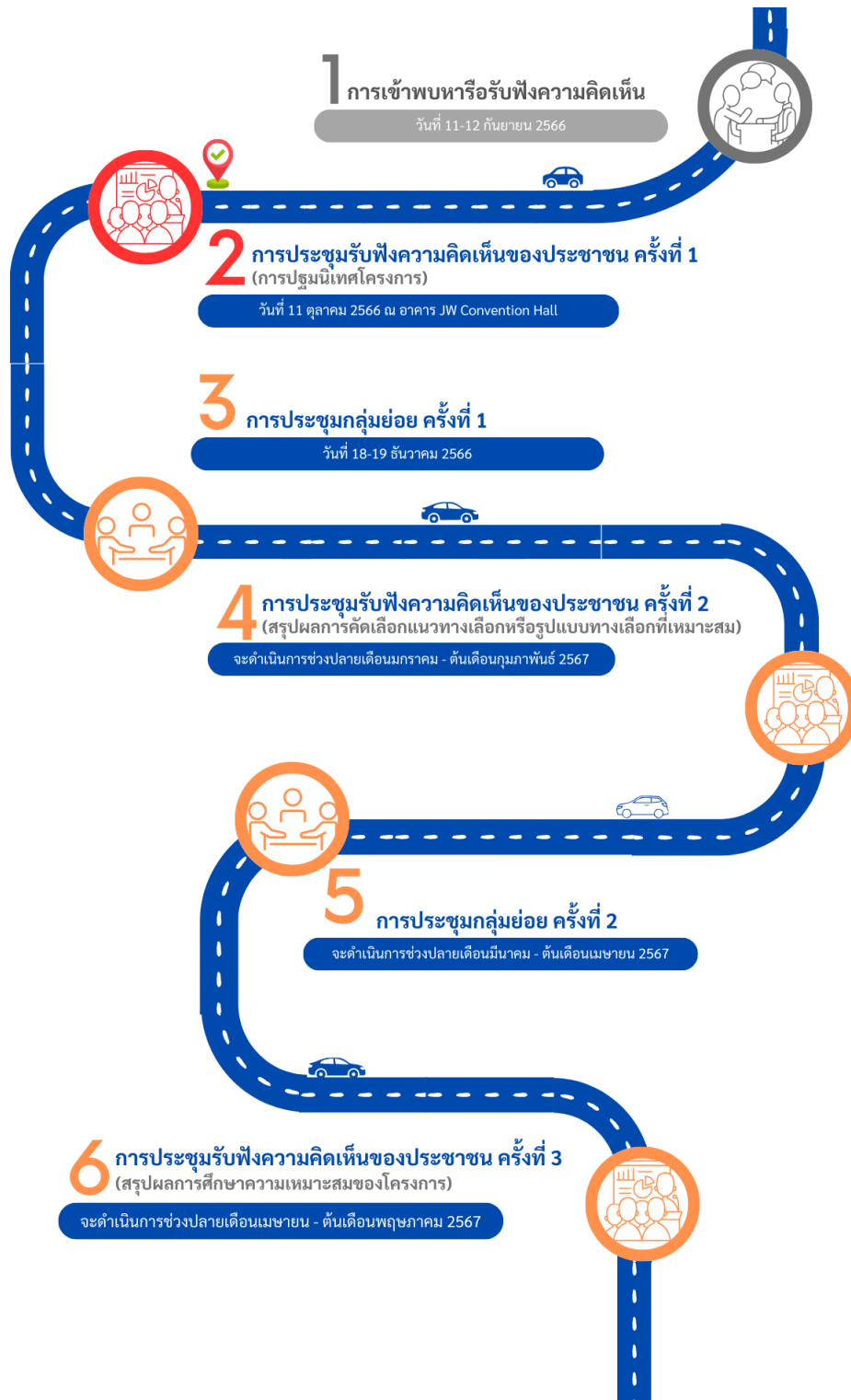
การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

- 1) เว็บไซต์โครงการ www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com
- 2) เพจบุ๊กโครงการ “โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”
- 3) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th
- 4) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย www.exat.co.th
- 5) ป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่โครงการ
- 6) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน
- 7) สื่อประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ และวีดิทัศน์ประกอบโครงการ

12.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ นำมาพิจารณาประกอบการศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดการพัฒนาร่วมมือ ร่วมตัดสินใจ โดยประชาชนในพื้นที่ โดยจะดำเนินกิจกรรมเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง นำผลความคิดเห็นมาออกแบบรายละเอียดโครงการให้เหมาะสม ทั้งในรูปแบบเข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็น การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และประชาสัมพันธ์โครงการ โดยมีแผนการดำเนินการดังรูปที่ 12-1 ซึ่งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย (1) ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ และกลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ (2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย (3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ (5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ (6) สื่อมวลชน (7) ประชาชนทั่วไป

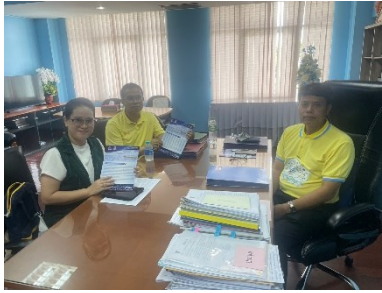
ที่ผ่านมาได้ดำเนินการเข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ 11 – 12 กันยายน 2566 กับหน่วยงานราชการในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง และผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ โดยหน่วยงานราชการในพื้นที่พร้อมประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชน ทั้งนี้ ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการมีประโยชน์ต่อการบรรเทาปัญหาการติดขัดในพื้นที่และการพัฒนาโครงการควรส่งผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยที่สุด ดังรูปที่ 12-2 และได้ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุม JW Convention Hall เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมฯ จำนวน 175 คน และมีผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom cloud meeting จำนวน 66 คน รวมทั้งสิ้น 241 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ สื่อมวลชน ประชาชน และสถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถสรุปประเด็นต่าง ๆ โดยแบ่งเป็นประเด็นข้อเสนอแนะในห้องประชุม และประเด็นข้อเสนอแนะผ่านระบบ Zoom cloud meeting ดังรูปที่ 12-3 และตารางที่ 12-1



รูปที่ 12-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ



ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง



ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง



ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง



ผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ



สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร
เขตสะพานสูง

รูปที่ 12-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่



รูปที่ 12-3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)



รูปที่ 12-3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

ตารางที่ 12-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณา ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1) การดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งมีผลกระทบกับโรงเรียนและการคมนาคมจุดตัดร่มเกล้า บริเวณหน้าโรงเรียนวัดลาดกระบัง ขอให้พิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นด้วย	โครงการขอรับประเด็นไปดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
2) ขอให้พิจารณาว่าโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะสามารถแก้ปัญหาจราจรติดขัดหรือไม่ เพราะปัญหาจราจรติดขัดเกิดจากถนนที่เป็นคอขวด	ขณะนี้ อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิม ทั้งด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด รวมทั้งการศึกษาปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในโครงข่ายพื้นที่รอบ ๆ โครงการมาพิจารณาประกอบการศึกษา
3) ขอเสนอให้มีการก่อสร้างโครงการถนนเส้นอื่น เพื่อเพิ่มอัตราการไหลของการจราจรที่มากกว่า แต่ผลกระทบด้านเศรษฐกิจอาจมากกว่า อย่างไรก็ตามในอนาคตจะมีความคุ้มค่ามากกว่า เนื่องจาก การสร้างทางพิเศษของต่างประเทศ จะมีการตัดถนนเส้นใหม่ที่ไม่ใช่แนวทางพิเศษเดิม ซึ่งอาจจะไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง	ขณะนี้ อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิม ทั้งด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

ตารางที่ 12-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณา ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ขอให้พิจารณาผลกระทบทั้งด้าน ฝุ่น เสียง ความสั่นสะเทือน การจราจรช่วงการก่อสร้าง การหลุดตัวของดินจากการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเพิ่มเติมในพื้นที่ชุมชนศิลาภีรตอุปถัมภ์และโรงเรียนวัดลาดกระบัง (ศิลาภีรตอุปถัมภ์) รวมทั้งการเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สิน	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น หากผลการศึกษาบ่งชี้ว่าเกิดผลกระทบจากโครงการ ทางโครงการจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้น้อยที่สุด เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ การจัดระบบจราจรบริเวณโรงเรียนวัดลาดกระบัง เป็นต้น
2) ขอสนับสนุนให้มีการก่อสร้างโครงการทางพิเศษ สายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณ ตรงกลางของถนนมอเตอร์เวย์เดิม เพื่อไม่ให้กระทบ ต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวน ผลการศึกษาเดิม ทั้งด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้าน วิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนา โครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและ ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
3) ขอเสนอให้โครงสร้างของโครงการทางพิเศษ สายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณ ตรงกลางของถนนมอเตอร์เวย์ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อ ด้านฝุ่น เสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่ข้างทาง และมูลค่าที่ลดลงของทรัพย์สินบริเวณริมทางของถนน มอเตอร์เวย์	
4) ขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบต่อคนและ สัตว์ จากผลการศึกษาเดิมของกรมทางหลวง มีการออกแบบให้มีตอม่อของโครงสร้างทุก 30 เมตร ซึ่งส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพดบังบ้านทั้งด้านซ้าย และขวา	โครงการฯ จะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิม ทั้งด้าน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยพิจารณา ทบทวนแนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบการพัฒนา โครงการ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และส่งผลกระทบต่อ ประชาชนน้อยที่สุด ซึ่งการก่อสร้างโครงสร้างบริเวณ กลางถนนมอเตอร์เวย์ก็เป็นทางเลือกหนึ่งในการศึกษา เช่นเดียวกัน

ตารางที่ 12-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณา ประกอบการศึกษาโครงการ
5) โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากมีการก่อสร้างโครงสร้างบริเวณด้านข้างถนนมอเตอร์เวย์จะส่งผลกระทบต่อมัสยิดอัลลาวีในช่วงการประกอบพิธีทางศาสนาและการเรียนการสอนของโรงเรียนสอนศาสนาฯ จึงขอให้มีการกำหนดพื้นที่เสี่ยง และขอให้พิจารณามาตรการแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านการจราจรเนื่องจากมีเด็กนักเรียนและชุมชนใช้เส้นทางจำนวนมาก	ขณะนี้ อยู่ระหว่างการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น หากรูปแบบการพัฒนาโครงการอยู่ประชิดใกล้มัสยิดอัลลาวีทางโครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียงดังรบกวน รวมทั้งเสนอมาตรการการจัดระบบจราจรเพื่อป้องกันการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น
6) ในการศึกษาโครงการหากมีแนวทางเลือกต่าง ๆ จะต้องมีการสำรวจโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร ขอให้สรุปข้อมูลแนวเส้นทางที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้มากที่สุดเพื่อจะได้สรุปโบราณสถานในพื้นที่ได้ชัดเจน	ขณะนี้ อยู่ระหว่างการประสานทางกรมศิลปากรในการตรวจสอบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากแนวเส้นทางโครงการ โดยในเบื้องต้นประสานขอให้ตรวจสอบจากแนวดถนนมอเตอร์เวย์
7) ขอให้พิจารณารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนทางเข้า-ออก สนามบิน ซึ่งปัจจุบันมีการจอดรถเพื่อรอรับผู้เดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ และหากช่วงการก่อสร้างโครงการ มีการก่อสร้างพร้อมกันด้วยอาจส่งผลกระทบต่อด้านเสียงกับบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ข้างเคียงแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น	ทางโครงการมีการประชาสัมพันธ์ในหลาย ๆ ช่องทาง และเชิญกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ให้เข้าประชุมเพื่อรับฟังข้อมูลจากโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน นอกจากนี้ทางโครงการจะมีการจัดทำแบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาเพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวลต่าง ๆ มาประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

13. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีแผนการดำเนินงานตามขั้นตอนต่าง ๆ ทั้งการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA การขออนุมัติ การเสนอโครงการและการคัดเลือกเอกชน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตลอดจนงานจัดกรรมสิทธิ์ และมีแผนการดำเนินโครงการ ดังรูปที่ 13-1



รูปที่ 13-1 แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

14. ติดต่อสอบถามข้อมูล

14.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่อยู่ : อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง

กรุงเทพมหานคร 10310

เบอร์โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 24158

14.2 บริษัทที่ปรึกษา



ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมการบริหารโครงการและงานสังคม

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

ผู้ติดต่อ : นายธนีสร์ สมเจตนะพันธ์ เบอร์โทรศัพท์ : 02-619-9931

Email : dc@decade.co.th



ด้านงานงบประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและการบำรุงรักษา

บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 315/7 ปรีเมี่ยมเพลส 10 (เกษตร-นวมินทร์) ถนนสุขุมวิท

แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230

ผู้ติดต่อ : นางสาวจิรนนท์ พันธุ์พักร เบอร์โทรศัพท์ : 0-2029-9542

Email : infratrans2017@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง

เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

ผู้ติดต่อ : นายนันทพันธ์ ฤทธิทัยมัย เบอร์โทรศัพท์ : 0-2975-9300



ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

ผู้ติดต่อ : นายสมพงษ์ เฉลิมธีรโชติ เบอร์โทรศัพท์ : 0-2939-0511-5

Email : macro01@gmail.com

15. ติดตามโครงการและดาวนโหลดเอกสารประกอบการประชุม



1) เว็บไซต์โครงการ

www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com



2) เฟซบุ๊กโครงการ

“โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”



3) ช่องทางดาวนโหลดเอกสารประกอบการประชุม