



งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม
เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

**โครงการทางพิเศษ
สายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
(ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)

เพื่อศึกษาโครงการ



เอกสารประกอบการประชุม
รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

มีนาคม 2567

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
(ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ	-1-
2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	-2-
3. ประโยชน์ของการดำเนินโครงการ	-3-
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	-3-
5. ระยะเวลาการศึกษา	-4-
6. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	-4-
7. การทบทวนการศึกษาเดิม	-7-
8. ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม	
8.1 ผลการศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม	-10-
8.1.1 การกำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
8.1.2 ปัจจัยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
8.1.3 สรุปการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
8.2 ผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	-15-
8.2.1 การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	
8.2.2 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	

8.2.3 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับ	
8.2.4 สรุปการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	
8.3 ผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ	-23-
8.3.1 การคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)	
8.3.2 การคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)	
8.4 ผลการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	-28-
8.4.1 การศึกษาแบบโครงสร้างทางพิเศษ	
8.4.2 ปัจจัยในการคัดเลือกแบบโครงสร้างทางพิเศษ	
8.4.3 สรุปรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษของโครงการ	
9. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน	-31-
10. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)	-32-
11. การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	-33-
12. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	
12.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	-43-
12.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน	-43-
13. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-54-
14. ติดต่อบริษัทผู้รับจ้าง	
14.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	-55-
14.2 บริษัทที่ปรึกษา	-55-
15. ติดตามโครงการและดำเนินโหลดเอกสารประกอบการประชุม	-56-

รูปที่	สารบัญญรูป	หน้า
6-1	ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	-6-
7-1	รูปตัดทั่วไปของทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-7-
7-2	ทัศนียภาพจำลองเบื้องต้นของโครงการ	-8-
7-3	รูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	-9-
7-4	รูปแบบทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-9-
7-5	รูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง	-10-
8-1	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	-12-
8-2	แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (แนวทางเลือกที่ 2)	-14-
8-3	รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขวาทาง)	-16-
8-4	รูปแบบที่ 2 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง)	-17-
8-5	รูปแบบที่ 3 ทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	-18-
8-6	รูปแบบที่ 1 สิ้นสุดบริเวณ กม. 18+500 ตามการศึกษาเดิม	-26-
8-7	รูปแบบที่ 2 รื้อย้ายสะพานกลับรถ เพื่อลดระดับลงเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 หลังจากข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบัง	-27-
8-8	รูปแบบที่ 3 ไม่รื้อย้ายสะพานกลับรถ ลดระดับลงผ่านด้านข้างสะพานกลับรถเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	-27-
8-9	โครงสร้างทางพิเศษแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่	-31-
11-1	ผังขั้นตอนการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-33-
11-2	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-42-
12-1	แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน	-45-
12-2	เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่	-46-

12-3	การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)	-47-
12-4	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตประเวศ	-50-
12-5	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตลาดกระบัง	-51-
12-6	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสะพานสูง	-52-
12-7	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสวนหลวงและเขตบางกะปิ	-53-
13-1	แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-54-

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-3-
8-1	ปัจจัยในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ	-13-
8-2	สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	-14-
8-3	ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	-19-
8-4	การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	-19-
8-5	สรุปผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	-22-
8-6	การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	-23-
8-7	ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ	-25-
8-8	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)	-26-
8-9	การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	-29-
8-10	ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	-30-
8-11	สรุปผลการคัดเลือกโครงสร้างทางพิเศษที่เหมาะสม	-31-
11-1	การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	-35-
11-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-37-

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)

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 นำไปสู่

การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ได้มีการจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อการบูรณาการการพัฒนานวัตกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง 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 ตัดข้ามกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนใน ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนใน กระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่า ด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. งานประชาสัมพันธ์โครงการ

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

งานส่วนที่ 5 : งานจัดทำรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

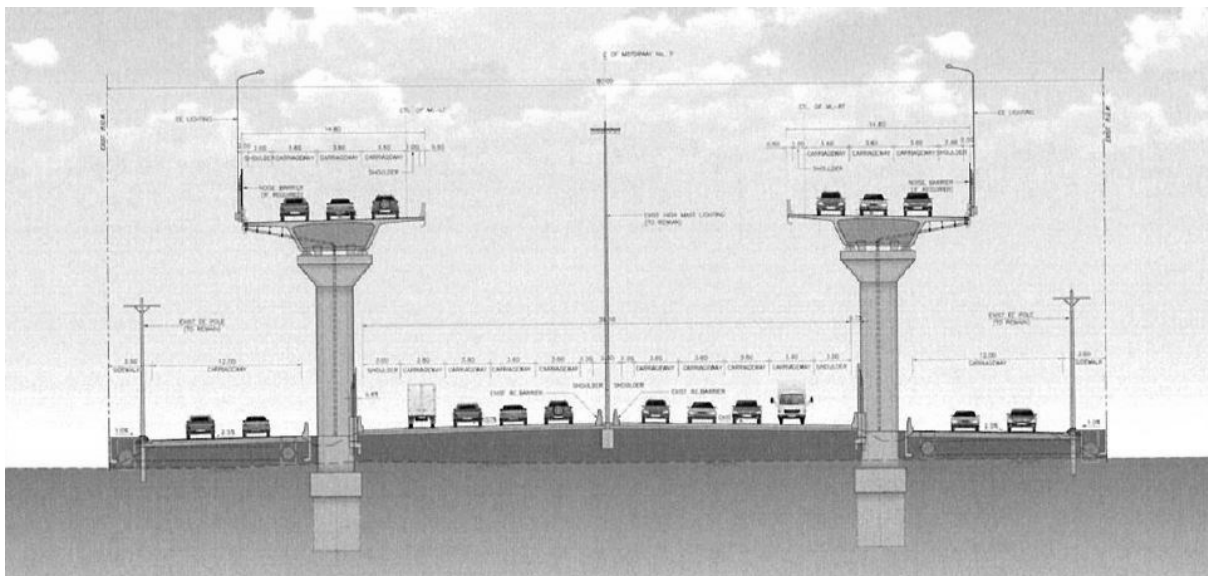


รูปที่ 6-1 ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

7. การทบทวนการศึกษาเดิม

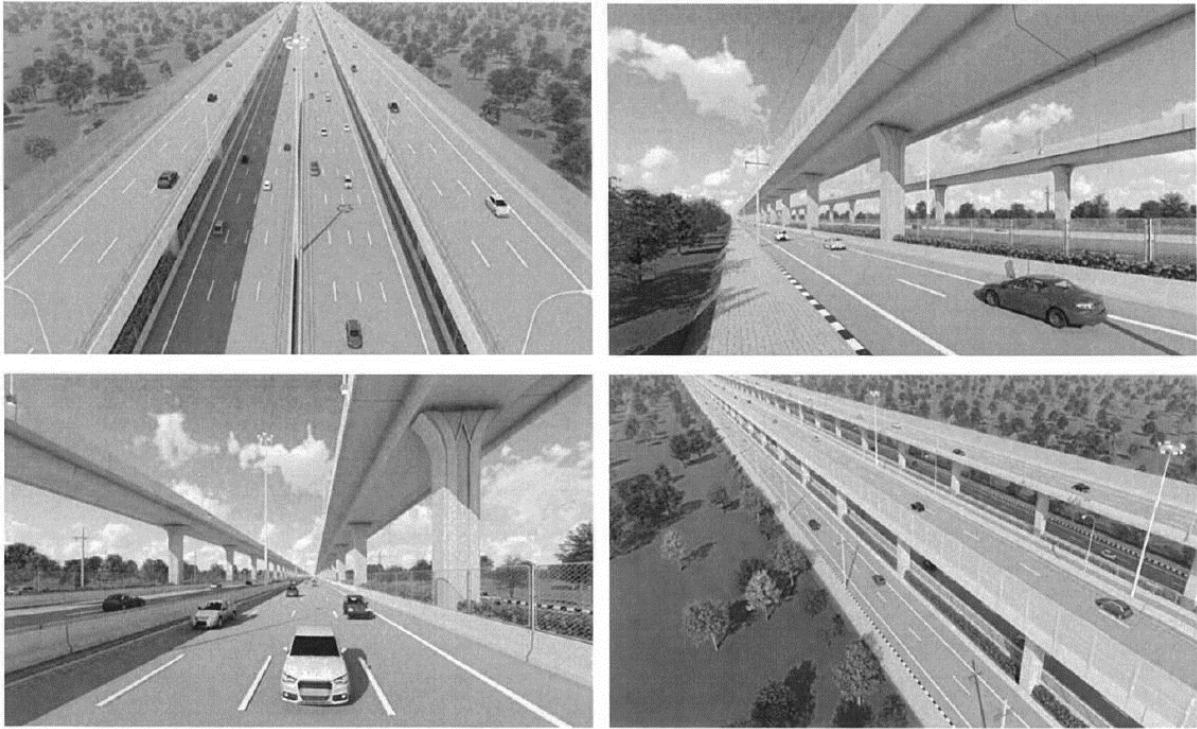
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการทางพิเศษที่ใช้แนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) เดิมที่ ทล. มีการศึกษาโครงการไว้เมื่อปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2564 มาดำเนินการออกแบบปรับปรุงเป็นทางพิเศษ

มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ปลายทางพิเศษศรีรัช ใกล้กับทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ (กม. 0+000) ในพื้นที่เขตสวนหลวง ออกแบบเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง) อยู่ในตำแหน่งรองรับระบายน้ำ โดยมีความกว้างช่องจราจรละ 3.6 เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.0 เมตร มีไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 7-1 ถึงรูปที่ 7-2 ไปทางทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ (กม. 13+000) และสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ของเขตลาดกระบัง (กม. 18+500) ระยะทางรวมประมาณ 18.50 กิโลเมตร



รูปที่ 7-1 รูปตัดทั่วไปของทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

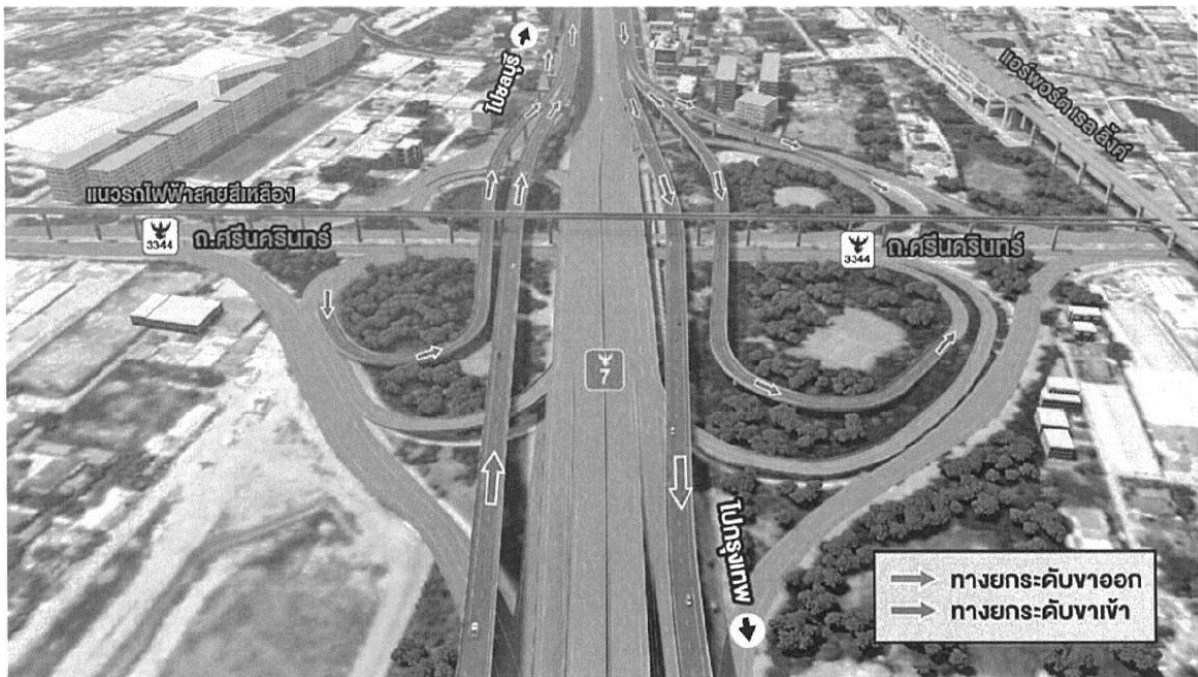
ที่มาของภาพ : งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7, กรมทางหลวง



รูปที่ 7-2 ทศนียภาพจำลองเบื้องต้นของโครงการ

ที่มาของภาพ : งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7,กรมทางหลวง

จากการออกแบบเดิมของ ทล. ได้กำหนดทางขึ้น-ลง ไว้จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทางขึ้น-ลง บริเวณพื้นที่ลาดกระบัง เพื่อตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และการเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการเดินทางสู่พื้นที่ภาคตะวันออก โดยทางยกระดับของโครงการจะมีจุดขึ้น-ลง เริ่มจากบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ จากนั้นทางยกระดับของโครงการจะมุ่งตรงไปตามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และแยกเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณกิโลเมตรที่ 13+000 และทางยกระดับของโครงการจะไปสิ้นสุดที่บริเวณกิโลเมตรที่ 18+500 ห่างจากทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประมาณ 5 กิโลเมตร ในพื้นที่แขวงลำปลาทิว เขตลาดกระบัง โดยทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการ แสดงดังรูปที่ 7-3 ถึงรูปที่ 7-5



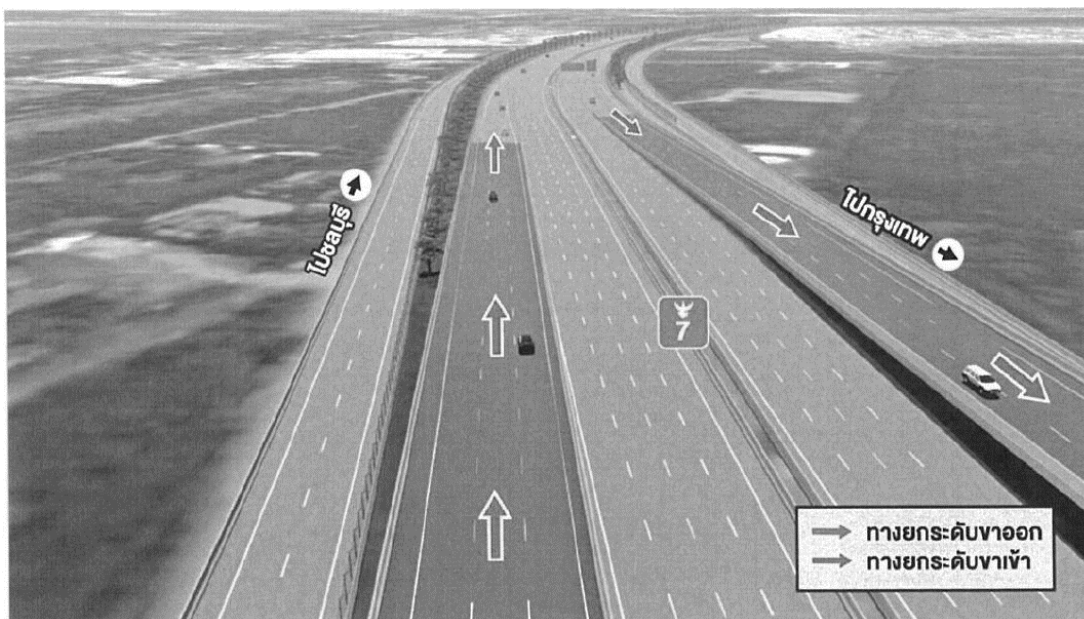
รูปที่ 7-3 รูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์

ที่มาของภาพ : งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7, กรมทางหลวง



รูปที่ 7-4 รูปแบบทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่มาของภาพ : งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7, กรมทางหลวง



รูปที่ 7-5 รูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง

ที่มาของภาพ : งานศึกษาความเหมาะสม ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7, กรมทางหลวง

8. ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

ในการศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสมนั้น จะทำการทบทวนการศึกษาเดิมและศึกษาเพิ่มเติมประกอบด้วย (1) ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม (2) ผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ (3) ผลการเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ และ (4) ผลการเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ โดยมีรายละเอียดความก้าวหน้าในการศึกษาดังนี้

8.1 ผลการศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม

8.1.1 การกำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสม

เนื่องจากโครงการมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นทางพิเศษ รวมถึงสภาพภูมิประเทศ บริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบันที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงจากการศึกษาเดิม ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงพิจารณาทบทวนแนวเส้นทาง (เดิม) ทั้งหมด 3 แนวเส้นทางเลือก ดังรูปที่ 8-1 มีรายละเอียดดังนี้

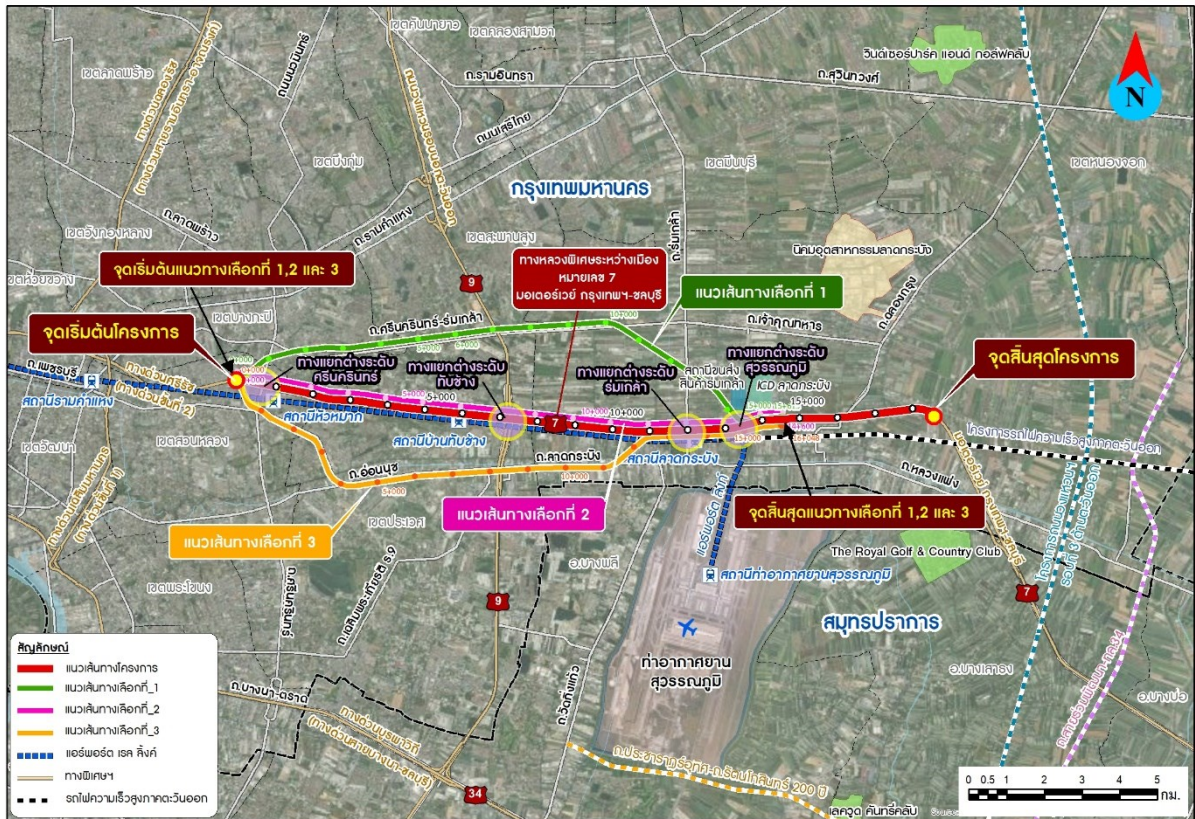
แนวทางเลือกที่ 1 อยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีจุดเริ่มต้นโครงการจากทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ซึ่งทางยกระดับหลักจะเชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช ตัดผ่านเฉียงไปทางสี่แยกถนนกรุงเทพกรีฑา ซึ่งมีสภาพของชุมชนและอาคารบ้านเรือนที่ค่อนข้างหนาแน่น และแนวจะทับซ้อนกับยกระดับบนถนนกรุงเทพกรีฑา ตัดข้ามคลองหัวหมากผ่านสนามกอล์ฟกรุงเทพกรีฑา ก่อนที่จะเริ่มเฉียงไปทางเหนือตามคลองลำสาละอ้อมผ่านด้านหลังของหมู่บ้านศรีวิภา หมู่บ้านแสงทอง ชุมชนหมู่บ้านนักกีฬา ก่อนตัดข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 บริเวณด้านทับช้าง เข้าเชื่อมกับโครงข่ายแนวถนนเจ้าคุณทหารที่มีเขตทางประมาณ 30 เมตร ตัดข้ามทางแยกถนนพัฒนาชนบท 3 ไปจนถึงก่อนจุดตัดถนนร่มเกล้า แนวเส้นทางจึงตัดเฉียงลงทิศใต้ผ่านพื้นที่บางส่วนของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เข้าบรรจบกับทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2) **แนวทางเลือกที่ 2** อยู่บนเขตทางเดิมของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยจะเริ่มจากจุดต้นทางซึ่งเชื่อมจากทางพิเศษระหว่างเมืองศรีรัชและทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ โดยแนวจะทับซ้อนไปตามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งหมด ซึ่งมีเขตทาง 80 เมตร ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทางยกระดับของแนวเส้นทางเลือกนี้จะมีการเวนคืนน้อยกว่าทางเลือกอื่น เพราะใช้เขตทางเดิม แต่อาจมีการเวนคืนในบางจุดที่มีข้อจำกัดของโครงสร้างบริเวณด้านยกระดับ หรือทางขึ้น-ลง เท่านั้น

3) **แนวทางเลือกที่ 3** อยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยมีจุดเริ่มต้นที่เดียวกับทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 2 แต่แนวเส้นทางจะตัดเฉียงผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์และอ้อมผ่านสถานีรถไฟหัวหมาก และด้านหลังโรงพยาบาลวิภาวดี ก่อนจะเข้าทับซ้อนไปกับถนนพัฒนาการตั้งแต่ซอยพัฒนาการ 53 และข้ามคลองหัวหมาก แนวจะไปตามเส้นทางถนนพัฒนาการไปจนถึงบริเวณซอยพัฒนาการ 69 แนวจะเบี่ยงไปทางตะวันออกตัดข้ามคลองพระโขนง เข้าบรรจบถนนอ่อนนุชบริเวณซอยอ่อนนุช 55/1 ทับซ้อนไปตามถนนอ่อนนุชตัดข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกจากถนนอ่อนนุชในทิศตะวันออกเฉียงเหนือก่อนจะยกระดับต่อบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ผ่านถนนร่มเกล้าเข้าบรรจบกับทางยกระดับเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

8.1.2 ปัจจัยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการจะพิจารณาปัจจัยหลักให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบต่อบริเวณพื้นที่โครงการ และผลกระทบต่อผู้ใช้งาน การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อได้รูปแบบที่เหมาะสม จากการกำหนดน้ำหนักคะแนนในแต่ละด้านสามารถสรุปคะแนนแต่ละด้านได้ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	คะแนน
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	คะแนน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	คะแนน

โดยมีการพิจารณาเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ ดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ปัจจัยในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

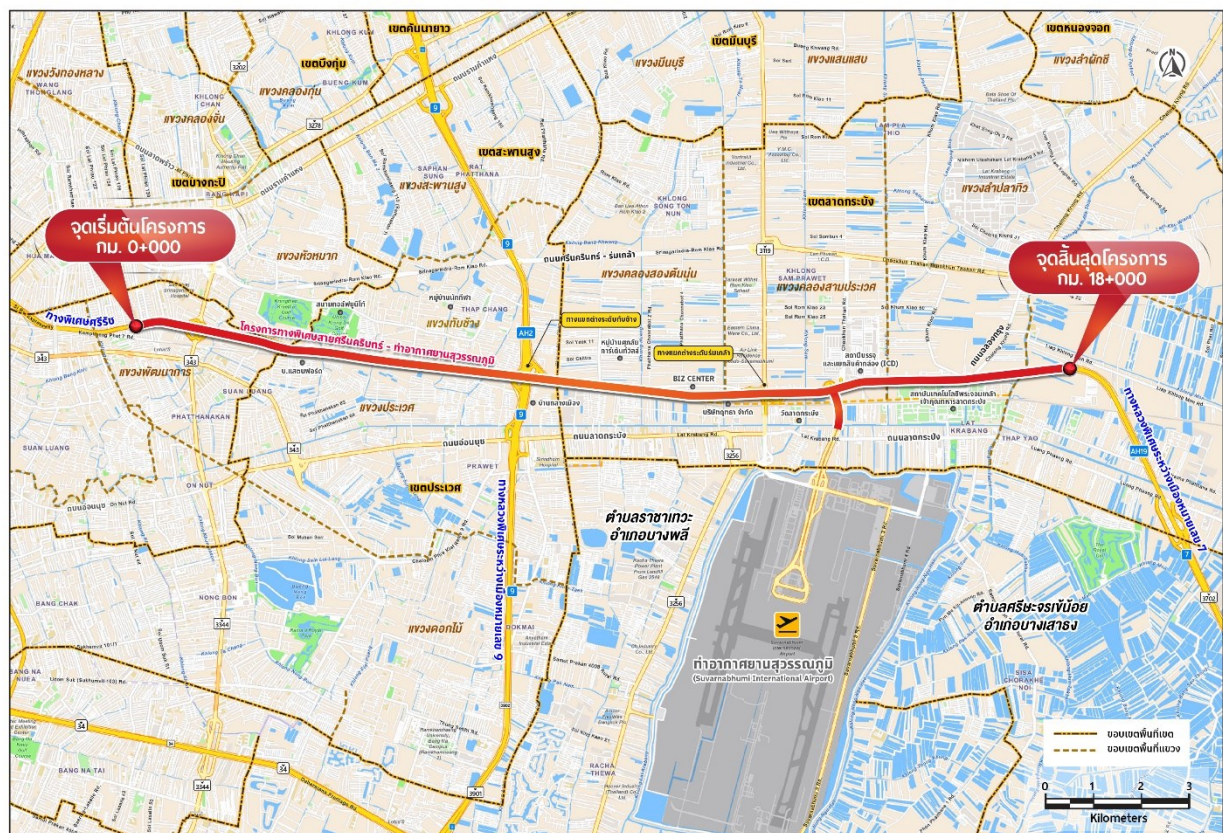
ปัจจัย	การพิจารณา
1. ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร	
ความยาวของแนวเส้นทาง	พิจารณาจากระยะทางของแนวเส้นทางเลือก
การออกแบบทางเรขาคณิต	พิจารณาจากจำนวนโค้งราบ โค้งดิ่งตามแนวเส้นทางเลือกทางตรง
ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	พิจารณาจากระยะทางบนโครงข่ายถนนเดิมที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
ความยากง่ายในการก่อสร้าง	พิจารณาจากความยาวของโครงสร้างสะพาน
ประสิทธิภาพในการจัดการทางแยก	พิจารณาจากความเหมาะสมในการออกแบบทางขึ้น-ลงของโครงการ ความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออก โครงการของแต่ละแนวทางเลือก
2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
ค่าก่อสร้าง	พิจารณาจากค่าลงทุนก่อสร้างของแต่ละแนวทางเลือก
ค่าบำรุงรักษา	พิจารณาจากค่าบำรุงรักษาตลอดระยะ 30 ปีของแต่ละแนวทางเลือก
ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์	พิจารณาจากค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของแต่ละแนวทางเลือก
3. ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตร
การโยกย้ายและเวนคืน	- พิจารณาพื้นที่ที่ถูกเวนคืน - พิจารณาสีปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน
แหล่งน้ำผิวดิน	พิจารณาจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินกับแนวเส้นทาง
การคมนาคมขนส่ง และผู้ใช้ทาง	พิจารณาจุดตัดถนนท้องถิ่นกับแนวเส้นทาง

8.1.3 สรุปการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมดัง ตารางที่ 8-2 “ทางเลือกที่ 2” เป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถึงแม้ว่าด้านวิศวกรรมและจราจรจะด้อยกว่าทางเลือกที่ 1 เล็กน้อยแต่ในภาพรวมทางเลือกที่ 2 ก็ยังมีความเหมาะสมมากที่สุด ดังรูปที่ 8-2 ดังนั้นในการออกแบบแนวเส้นทางของโครงการจะใช้แนวทางเลือกที่ 2 ซึ่งเป็นแนวเส้นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มาใช้ในการออกแบบขั้นต่อไป

ตารางที่ 8-2 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	คะแนน	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	33.34	30.68	28.45
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	16.77	24.37	16.20
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	17.70	32.25	18.15
รวม	100	67.81	87.30	62.80



รูปที่ 8-2 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (แนวทางเลือกที่ 2)

8.2 ผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

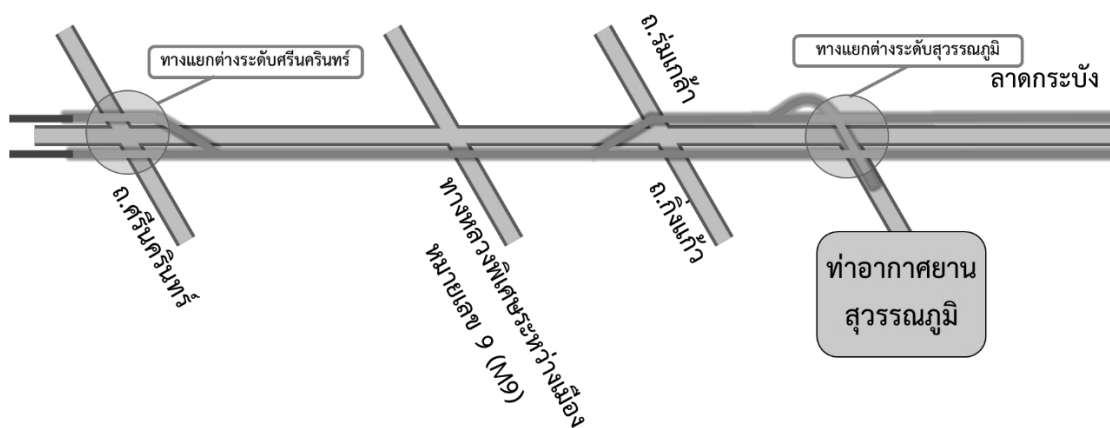
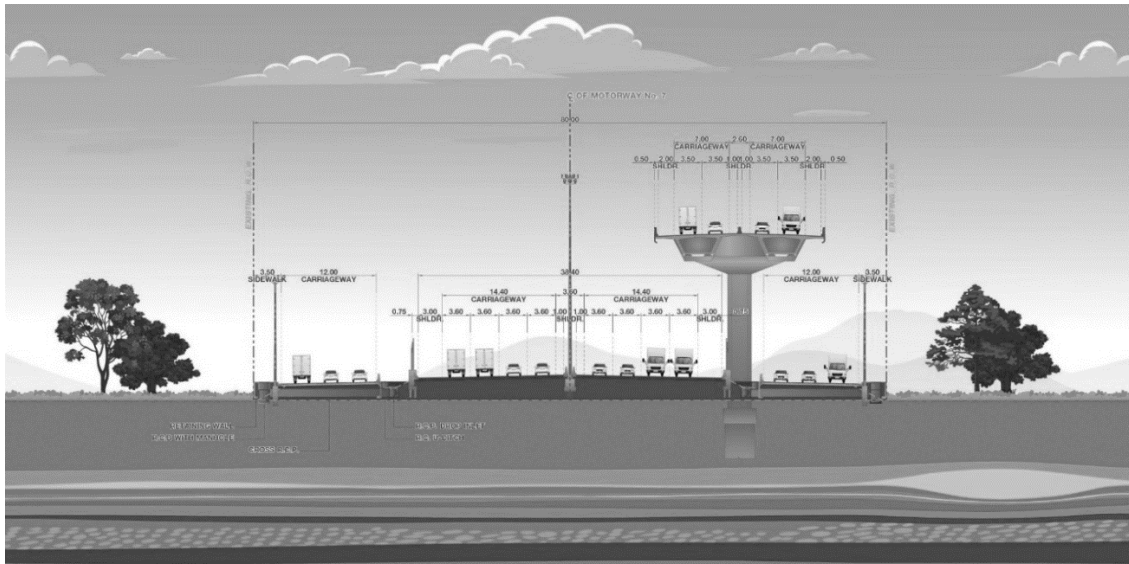
8.2.1 การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

จากการศึกษาเดิมของกรมทางหลวง รูปแบบทั่วไปของโครงการ ได้กำหนดรูปแบบของทางยกระดับให้อยู่ในตำแหน่งร่องระบายน้ำ เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยมีความกว้างช่องจราจรละ 3.6 เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.0 เมตร มีไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร อย่างไรก็ตามเมื่อมีการทบทวนผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรหลังจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 พบว่า จำนวนช่องจราจรของโครงการ 4 ช่องจราจรเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรตามผลคาดการณ์ในอนาคต ทำให้สามารถปรับรูปแบบโครงสร้างเป็นแบบเสาเดี่ยว ทำให้ลดผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้างของโครงการ และส่งผลให้มูลค่าลงทุนโครงการลดลง จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาตำแหน่งการวางตัวของเสาทางยกระดับที่เหมาะสม โดยช่วงที่พิจารณาคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับจะอยู่ในช่วงจากถนนศรีนครินทร์-ถนนร่มเกล้า เนื่องจากทางยกระดับของโครงการจะเชื่อมต่อจากโครงสร้างเดิมของทางพิเศษศรีรัช ขนานอยู่ทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เมื่อผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์จึงรวมเป็นโครงสร้างเสาเดี่ยว แล้วจึงแยกจากกันก่อนถึงถนนร่มเกล้า เพื่อเป็นทางเลี้ยวเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและยกระดับเป็นทางขึ้น-ลงจุดสิ้นสุดโครงการ มีรูปแบบทางเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ดังรูปที่ 8-3

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด จำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่ารูปแบบอื่น สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องขยายเขตทางฝั่งใต้เพื่อวางตำแหน่งเสา ช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม

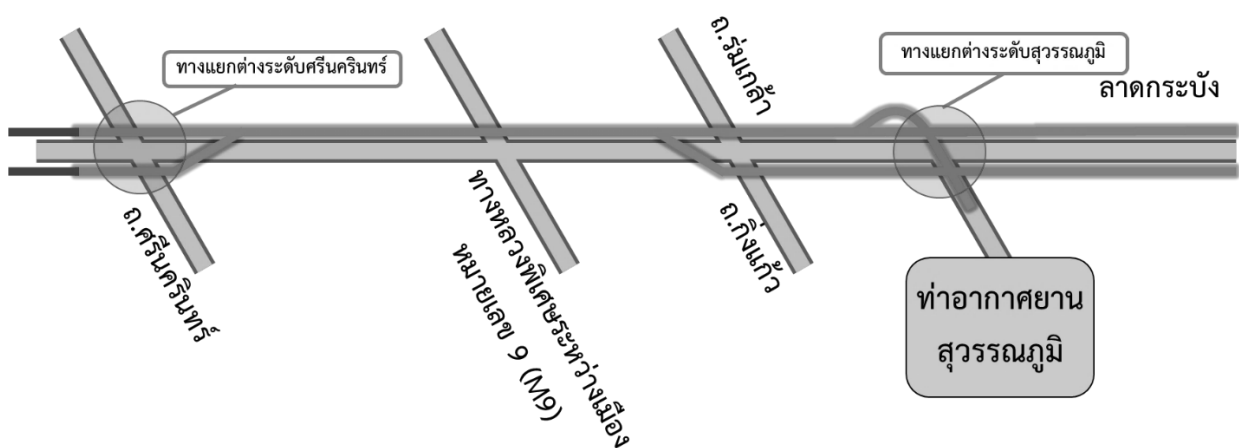
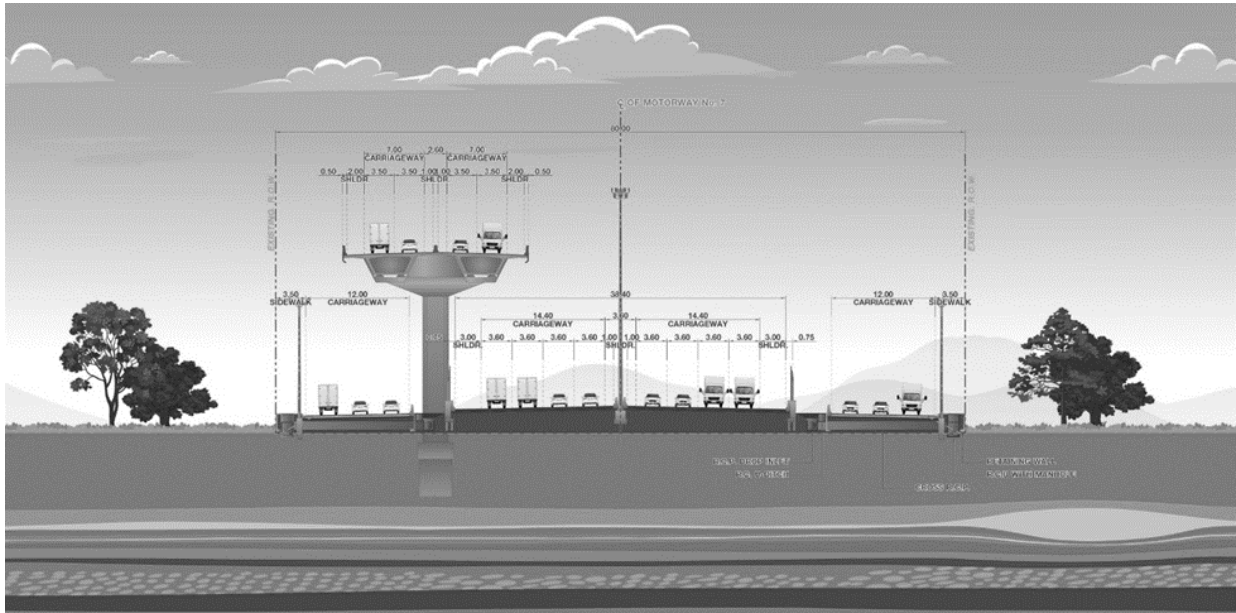


รูปที่ 8-3 รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง)

รูปแบบที่ 2 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ดังรูปที่ 8-4

ข้อดี คือ สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องขยายเขตทางฝั่งเหนือเพื่อวางตำแหน่งเสา ช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม และมีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวได้รับผลกระทบจากโครงการมากกว่ารูปแบบที่ 1



รูปที่ 8-4 รูปแบบที่ 2 ทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง)

8.2.2 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับจะพิจารณาปัจจัยหลักให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบต่อบริเวณพื้นที่โครงการ และผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง สำหรับปัจจัยในการพิจารณา ดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 ปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

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

8.2.3 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับ

จากปัจจัยในการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับ ได้นำมาพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบโดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1 อยู่ทางทิศใต้ของ M7	รูปแบบที่ 2 อยู่ทางทิศเหนือของ M7	รูปแบบที่ 3 อยู่เกาะกลางของ M7
1. ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	มีผลกระทบต่อพื้นที่ไหล่ทางด้านนอกของทางหลวงพิเศษเท่านั้น แต่ต้องก่อสร้างทางชั่วคราวและเบี่ยงการจราจรบนทางบริการ	มีผลกระทบต่อพื้นที่ไหล่ทางด้านนอกของทางหลวงพิเศษเท่านั้น แต่ต้องก่อสร้างทางชั่วคราวและเบี่ยงการจราจรบนทางบริการ	ต้องก่อสร้างทางชั่วคราวในพื้นที่เกาะระหว่างทางหลักของทางหลวงพิเศษและทางบริการ เพื่อเบี่ยงการจราจรระหว่างก่อสร้างในพื้นที่เกาะกลาง และต้องปิดการจราจรที่ช่องทางขวาทั้ง 2 ทิศทางของทางหลวงพิเศษ

ตารางที่ 8-4 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ (ต่อ)

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1 อยู่ทางทิศใต้ของ M7	รูปแบบที่ 2 อยู่ทางทิศเหนือของ M7	รูปแบบที่ 3 อยู่เกาะกลางของ M7
1.1 ระยะเวลาในการเดินทางบนถนนเดิมระหว่างก่อสร้าง (12.5 คะแนน)	การเดินทางบนทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากการใช้พื้นที่ไหล่ทางในการก่อสร้าง	การเดินทางบนทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากการใช้พื้นที่ไหล่ทางในการก่อสร้าง	การเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะต้องลดช่องจราจรจาก 8 ช่องเหลือ 6 ช่องจราจรในระหว่างก่อสร้าง ส่งผลให้การจราจรติดขัดขึ้น และส่งผลให้ใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างมาก
ระดับผลกระทบ	น้อย	น้อย	มาก
ค่าตัวคูณ	0.80	0.80	0.40
คะแนน	10.00	10.00	5.00
1.2 ความปลอดภัยของการจราจรระหว่างก่อสร้าง (12.5 คะแนน)	มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่บนทางบริการฝั่งด้านทิศใต้ในระหว่างการก่อสร้าง โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในช่วงสัปดาห์ - กรุงเทพฯ 27,022 คัน / วัน	มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่บนทางบริการฝั่งด้านทิศเหนือในระหว่างการก่อสร้าง โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 - รวมแล้ว 44,838 คัน / วัน	มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในระหว่างการก่อสร้าง โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดใน ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 - รวมแล้ว 202,717 คัน / วัน
ระดับผลกระทบ	น้อยที่สุด	น้อย	มากที่สุด
ค่าตัวคูณ	1.00	0.80	0.20
คะแนน	12.50	10.00	2.50
2. การคงสภาพของถนนเดิม (15 คะแนน)	หลังการก่อสร้าง สามารถคืนพื้นที่ไหล่ทางของทางหลวงพิเศษและพื้นที่ผิวจราจรของทางบริการได้ทั้งหมด แต่ต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม	หลังการก่อสร้าง สามารถคืนพื้นที่ไหล่ทางของทางหลวงพิเศษและพื้นที่ผิวจราจรของทางบริการได้ทั้งหมด แต่ต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม	ใช้พื้นที่ช่องจราจรช่องทางขวาของทางหลวงพิเศษเป็นพื้นที่ว่างเสถียร จึงต้องขยายถนนทดแทนในพื้นที่เกาะระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการแต่ในช่วงที่มีสะพานกลับรถเดิม หากต้องการให้ความกว้างของทางพิเศษมีขนาดเท่าเดิม จำเป็นต้องรื้อย้ายสะพานกลับรถและเวนคืนพื้นที่สร้างทดแทน
ระดับผลกระทบ	น้อย	น้อย	มาก
ค่าตัวคูณ	0.80	0.80	0.40
คะแนน	12.00	12.00	6.00

ตารางที่ 8-4 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ (ต่อ)

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1 อยู่ทางทิศใต้ของ M7	รูปแบบที่ 2 อยู่ทางทิศเหนือของ M7	รูปแบบที่ 3 อยู่เกาะกลางของ M7
3. ความยากง่ายในการก่อสร้าง (10 คะแนน)	เข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างได้ง่ายในช่วงระหว่างทางแยกศรีนครินทร์ก่อนถึงทางแยกต่างระดับร่มเกล้า เนื่องจากการวางเสาโครงสร้างจะวางอยู่บริเวณพื้นที่เกาะระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ภายนอกของทางหลวงพิเศษ	เข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างได้ง่ายในช่วงระหว่างทางแยกศรีนครินทร์ก่อนถึงทางแยกต่างระดับร่มเกล้า เนื่องจาก การวางเสาโครงสร้างจะวางอยู่บริเวณพื้นที่เกาะระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ภายนอกของทางหลวงพิเศษ	เข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างได้ยากเนื่องจากในช่วงระหว่างทางแยกศรีนครินทร์ก่อนถึงทางแยกต่างระดับร่มเกล้า การวางเสาโครงสร้างจะวางอยู่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ภายในของทางหลวงพิเศษ
ระดับผลกระทบ	น้อย	น้อย	มาก
ค่าตัวคูณ	1.00	1.00	0.40
คะแนน	10.00	10.00	4.00
4. ผลกระทบต่อสาธารณูปโภคในเขตทางหลวง (10 คะแนน)	ระหว่างก่อสร้างจะกระทบกับเสาไฟฟ้าที่อยู่บนผิวดิน และแนวท่อส่งน้ำประปาขนาดใหญ่ แต่ไม่กระทบต่องานระบบและไฟฟ้าส่องสว่างของทางหลวงพิเศษ	ระหว่างก่อสร้างจะกระทบกับเสาไฟฟ้าที่อยู่บนผิวดิน แนวท่อส่งน้ำประปา และแนวท่อน้ำมัน แต่ไม่กระทบต่องานระบบและไฟฟ้าส่องสว่างของทางหลวงพิเศษ	ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคด้านข้างทางหลวงพิเศษ แต่ต้องรื้อย้ายงานระบบและงานไฟฟ้าส่องสว่างของทางหลวงพิเศษทั้งหมด
ระดับผลกระทบ	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน
ค่าตัวคูณ	0.72	0.81	0.70
คะแนน	7.20	8.10	7.00
5. การโยกย้ายเวนคืน (15 คะแนน)	มีการเวนคืนด้านขวาทางบริเวณสะพานกลับรถ กม. 2+200 และ กม.10+000	มีการเวนคืนด้านซ้ายทางบริเวณสะพานกลับรถ กม. 2+200 และ กม.10+000	มีการเวนคืนพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง บริเวณสะพานกลับรถ กม.2+200 และ กม.10+000 แต่ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบอื่น
ระดับผลกระทบ	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน
ค่าตัวคูณ	0.83	0.83	1.00
คะแนน	12.45	12.45	15.00

ตารางที่ 8-4 การเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ (ต่อ)

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1 อยู่ทางทิศใต้ของ M7	รูปแบบที่ 2 อยู่ทางทิศเหนือของ M7	รูปแบบที่ 3 อยู่เกาะกลางของ M7
6. ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว (25 คะแนน)	มีผลกระทบ 23 แห่ง	มีผลกระทบ 26 แห่ง	มีผลกระทบ 31 แห่ง
ระดับผลกระทบ	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน	แบบสัดส่วน
ค่าตัวคูณ	1.00	0.87	0.65
คะแนน	25.00	21.75	16.25

8.2.4 สรุปการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

ผลการเปรียบเทียบตำแหน่งทางยกระดับของโครงการจะเห็นได้ว่า “รูปแบบที่ 1” ซึ่งวางตำแหน่งเสาที่บริเวณเกาะระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขวาทาง) มีคะแนนสูงสุด จึงมีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีผลกระทบในขณะก่อสร้างน้อย และส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด ดังตารางที่ 8-5 ดังนั้นในการกำหนดตำแหน่งทางยกระดับของโครงการจะใช้รูปแบบที่ 1 มาใช้ในการออกแบบขั้นต่อไป

ตารางที่ 8-5 สรุปผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	คะแนน	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง				
1.1 ระยะเวลาในการเดินทางบนถนนเดิมระหว่างก่อสร้าง	12.5	10.00	10.00	5.00
1.2 ความปลอดภัยของการจราจรระหว่างก่อสร้าง	12.5	12.50	10.00	2.50
2. การคงสภาพของถนนเดิม	15	12.00	12.00	6.00
3. ความยากง่ายในการก่อสร้าง	10	10.00	10.00	4.00
4. ผลกระทบต่อสาธารณูปโภคในเขตทางหลวง	10	7.20	8.10	7.00
5. การโยกย้ายเวนคืน	15	12.45	12.45	15.00
6. ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว	25	25.00	21.75	16.25
รวม	100	89.15	84.30	55.75

8.3 ผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ

8.3.1 การคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

การคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการจะพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ โดยการออกแบบทางแยกต่างระดับซ้อนในพื้นที่ที่เดิมจึงส่งผลให้รูปแบบมีความซับซ้อน และอาจสร้างความสับสนต่อผู้ใช้ทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับในจุดเริ่มต้นโครงการที่เหมาะสม โดยพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับ 3 รูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบจะออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะของโครงข่ายถนนเดิม ปริมาณจราจร สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน รวมถึงข้อจำกัดในพื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 8-6

ตารางที่ 8-6 การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์

รูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	รายละเอียดรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์
	รูปแบบที่ 1 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่ (1) ทางลง Loop Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (2) ทางขึ้น Loop Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง ข้อดี คือ ค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบอื่น ข้อเสีย คือ มีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุจากการตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์กับจุดขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม

ตารางที่ 8-6 การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	รายละเอียดรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์
 ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 2 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่ (1) ทางขึ้น Loop Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง (2) ทางลง Semi-Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง ข้อดี คือ ลดจุดตัดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์กับจุดขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูง
 ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 3 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่ (1) ทางลง Semi-Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (2) ทางขึ้น Semi-Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง ข้อดี คือ ไม่มีการตัดกระแสจราจร ทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น

1) ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการจะพิจารณาปัจจัยหลักให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบต่อบริเวณพื้นที่โครงการ และผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม จากการกำหนดน้ำหนักคะแนนในแต่ละด้านสามารถสรุปคะแนนแต่ละด้านได้ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน

โดยมีการพิจารณาเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ สำหรับปัจจัยในการพิจารณา ดังตารางที่ 8-7

ตารางที่ 8-7 ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการ

ปัจจัย	การพิจารณา
1. ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร	
การออกแบบทางเรขาคณิต	พิจารณาจากจำนวนโค้งราบ โค้งดิ่ง ของรูปแบบทางเลือก
ความยากง่ายในการก่อสร้าง	พิจารณาจากความยาวของโครงสร้างสะพาน ของรูปแบบทางเลือก
ความปลอดภัยของทางแยก	พิจารณาจากจำนวนจุดรวม แยก และตัดสลับของกระแสจราจร ของรูปแบบทางเลือก
ระยะเวลาในการเดินทาง	พิจารณาจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ของรูปแบบทางเลือก
ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	พิจารณาจากระยะทางบนโครงข่ายถนนเดิมที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง ของรูปแบบทางเลือก
2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
ค่าก่อสร้าง	พิจารณาจากค่าลงทุนก่อสร้างของแต่ละรูปแบบทางเลือก
ค่าบำรุงรักษา	พิจารณาจากค่าบำรุงรักษาตลอดระยะ 30 ปีของแต่ละรูปแบบทางเลือก
3. ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	พิจารณาจำนวนพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ
ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	พิจารณาจากระดับชั้นที่สูงที่สุดของโครงสร้างทางแยกต่างระดับ โดยเทียบกับระดับของโครงสร้างปัจจุบัน

2) สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 8-8 ผลการเปรียบเทียบการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ของโครงการจะเห็นได้ว่า “รูปแบบที่ 1” มีคะแนนความเหมาะสมรวมทั้ง 3 ด้านมากที่สุด ทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นในการออกแบบจะนำรูปแบบที่ 1 มาใช้ในการออกแบบทางแยกต่างระดับของโครงการต่อไป

ตารางที่ 8-8 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	คะแนน	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	33.70	29.95	29.56
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	26.28	22.56
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	24.00	16.00	12.00
รวม	100	87.70	72.23	64.12

8.3.2 การคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบ้ง)

การคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบ้ง) จากการศึกษาเดิมของกรมทางหลวง จากทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แนวเส้นทางจะยกระดับข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบ้ง สะพานกลับรถ บริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบ้ง ถนนฉลองกรุง ผ่านทางลอดกลับรถ แล้วจึงก่อดับลงเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ก่อนจะสิ้นสุดโครงการที่ กม. 18+500 เป็นระยะทาง 4.8 กม. ที่ปรึกษาจึงได้พิจารณารูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบ้ง) โดยมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 สิ้นสุดบริเวณ กม. 18+500 ตามการศึกษาเดิม ดังรูปที่ 8-6

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อถนนเดิมน้อย

ข้อเสีย คือ มีค่าก่อสร้างสูงมาก และมีการเวนคืนที่ดินบริเวณสะพานกลับรถเดิมเพื่อวางเสาข้างสะพานกลับรถและก่อสร้างทางบริการคืน



รูปที่ 8-6 รูปแบบที่ 1 สิ้นสุดบริเวณ กม. 18+500 ตามการศึกษาเดิม

รูปแบบที่ 2 รื้อย้ายสะพานกลับรถ เพื่อลดระดับลงเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 หลังจากข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบัง ดังรูปที่ 8-7

ข้อดี คือ ลดทางยกระดับในช่วงนี้ได้ประมาณ 3.5 กิโลเมตร

ข้อเสีย คือ ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางทั้งผู้ใช้สะพานกลับรถที่ต้องเดินทางเพิ่ม 3.4 กิโลเมตร และผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ที่จะได้รับผลกระทบระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ 8-7 รูปแบบที่ 2 รื้อย้ายสะพานกลับรถ เพื่อลดระดับลงเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 หลังจากข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบัง

รูปแบบที่ 3 ไม่รื้อย้ายสะพานกลับรถ ลดระดับลงผ่านด้านข้างสะพานกลับรถ เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ดังรูปที่ 8-8

ข้อดี คือ ลดทางยกระดับในช่วงนี้ได้ประมาณ 3.5 กิโลเมตร และไม่ต้องย้ายสะพานกลับรถ

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่ด้านข้างบริเวณสะพานกลับรถเดิม มากกว่าเขตทางเดิมตามที่กรมทางหลวงศึกษาไว้



รูปที่ 8-8 รูปแบบที่ 3 ไม่รื้อย้ายสะพานกลับรถ ลดระดับลงผ่านด้านข้างสะพานกลับรถ เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)

จากการศึกษาพบว่า เมื่อทางยกระดับข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบังและกดระดับลงเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ระดับดินจะสามารถลดระยะทางของทางยกระดับในช่วงนี้ได้ประมาณ 3.5 กม. แต่ทั้งนี้จะทำให้เกิดปัญหาระยะตัดสลับของกระแสน้ำไม่เพียงพอระหว่างทางขึ้น-ลง และสะพานกลับรถ

หากต้องการให้รูปแบบปรับลดนี้มีความเป็นไปได้จะต้องย้ายสะพานกลับรถไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 1.7 กม. แต่ทั้งนี้เนื่องจากสะพานกลับรถนี้ ที่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเข้าสู่ ICD ลาดกระบัง รวมถึงพื้นที่ชุมชนทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ที่ทางบริการในช่วงนี้เป็นทางเดินรถแบบทางเดียว หากมีการย้ายสะพานกลับรถในจุดนี้ย่อมมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางทั้งผู้ใช้สะพานกลับรถที่ต้องเดินทางเพิ่ม 3.4 กม. และผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ที่จะได้รับผลกระทบระหว่างก่อสร้าง

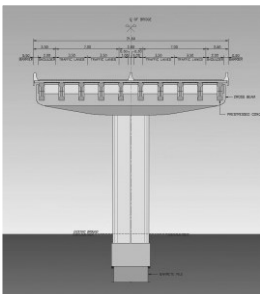
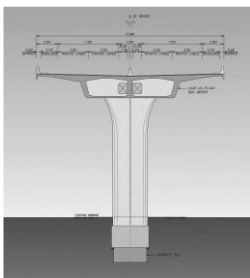
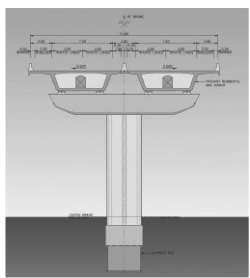
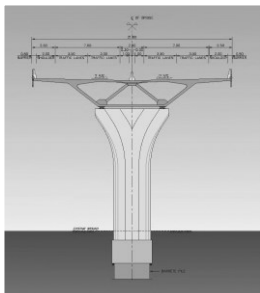
จากผลกระทบที่เกิดขึ้นหากต้องรื้อย้ายสะพานกลับรถเดิม จึงพิจารณา “รูปแบบที่ 3” ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถลดระยะทางของทางยกระดับได้และไม่จำเป็นต้องรื้อย้ายสะพานกลับรถ โดยเมื่อแนวเส้นทางข้ามทางเข้า ICD ลาดกระบังและกดระดับลงพื้น และผ่านด้านข้างของสะพานกลับรถเดิมก่อนจะเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งนี้จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่ด้านข้างบริเวณสะพานกลับรถเดิมมากกว่าเขตทางเดิมตามที่กรมทางหลวงศึกษาไว้ แต่เมื่อพิจารณาถึงค่าลงทุนและผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณนี้ทั้งหมด รูปแบบที่ 3 จึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดในการนำไปใช้ออกแบบในขั้นต่อไป

8.4 ผลการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

8.4.1 การศึกษารูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

จากการทบทวนและปรับปรุงการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ (เดิม) ของกรมทางหลวง โดยมีแนวคิดที่ว่าโครงสร้างทางพิเศษในโครงการ เป็นการก่อสร้างทางยกระดับในเขตเมือง บนทางหลวงที่มีการจราจรคับคั่ง และเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ การกำหนดรูปแบบโครงสร้างจะต้องคำนึงถึงข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ และระบบสาธารณูปโภคที่หนาแน่น สำหรับแนวเส้นทางโครงการที่ก่อสร้างบนทางหลวง ฐานรากโครงสร้างอาจจำเป็นต้องออกแบบเป็น Barrette Pile เพื่อลดขนาดของฐานรากให้อยู่ในเกาะกลาง และลดผลกระทบเรื่องการทรุดตัวที่แตกต่างกันระหว่างฐานรากโครงสร้าง ทางยกระดับกับทางหลวงด้านล่าง ในการเสนอรูปแบบต่าง ๆ เพื่อนำมาศึกษาคัดเลือกรูปแบบนั้น จะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างและระยะเวลาก่อสร้างเป็นหลัก เพื่อลดผลกระทบจากสภาพจราจรที่หนาแน่นในพื้นที่ โดยในเบื้องต้น โครงสร้างทางยกระดับที่ปรึกษาจะนำมาพิจารณามี 4 รูปแบบ ดังตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8-9 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) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมูภายใน กลวงแบบกล่องเดี่ยวชนิด 2 ช่อง ด้านข้างออกแบบเป็นพื้นยื่นออกไปทั้งสองข้าง โดยทั่วไปคานมีความลึกตั้งแต่ 2.20 – 2.50 เมตร มีความยาวช่วงสะพาน (Span) ระหว่าง 35 – 45 เมตร
รูปแบบที่ 3 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะลักษณะคล้ายคลึงกับรูปแบบที่ 2 แตกต่างที่รูปแบบที่ 2 นั้นเป็นการจัดวางลวดแบบภายใน (Internal Post-tensioned) แต่โครงสร้างรูปแบบนี้จะก่อสร้างโดยทำการอัดแรงภายหลังแบบตั้งลวดภายนอก (External Post-tensioned)
รูปแบบที่ 4 	โครงสร้างทางยกระดับแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องเดี่ยว (Single Segmental Box Girder) ทางยกระดับรูปแบบนี้มีลักษณะเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมูภายใน กลวงแบบกล่องเดี่ยว มีพื้นยื่นเป็นปีกออกไปทั้งสองข้าง โดยความกว้างของคานรวมพื้นยื่นประมาณ 29 เมตร โดยทั่วไปคานมีความลึกตั้งแต่ 2.20 – 2.80 เมตร สำหรับช่วงสะพาน (Span) ระหว่าง 30 – 45 เมตร

8.4.2 ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

ในขั้นตอนการวิเคราะห์และศึกษาเปรียบเทียบ เพื่อคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษที่เหมาะสมที่สุดนั้น ที่ปรึกษาจะพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยหลักด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 3 ด้านด้วยกัน คือ ด้านวิศวกรรมด้านการเงิน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และแยกเป็นปัจจัยย่อย ๆ อีกหลายปัจจัย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จากการกำหนดน้ำหนักคะแนนในแต่ละด้านสามารถสรุปคะแนนแต่ละด้านได้ดังนี้

- | | | |
|-----------------------------|----|-------|
| - ด้านวิศวกรรมและจราจร | 30 | คะแนน |
| - ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน | 30 | คะแนน |
| - ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | 40 | คะแนน |

โดยมีการพิจารณาเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ สำหรับปัจจัยในการพิจารณา ดังตารางที่ 8-10

ตารางที่ 8-10 ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

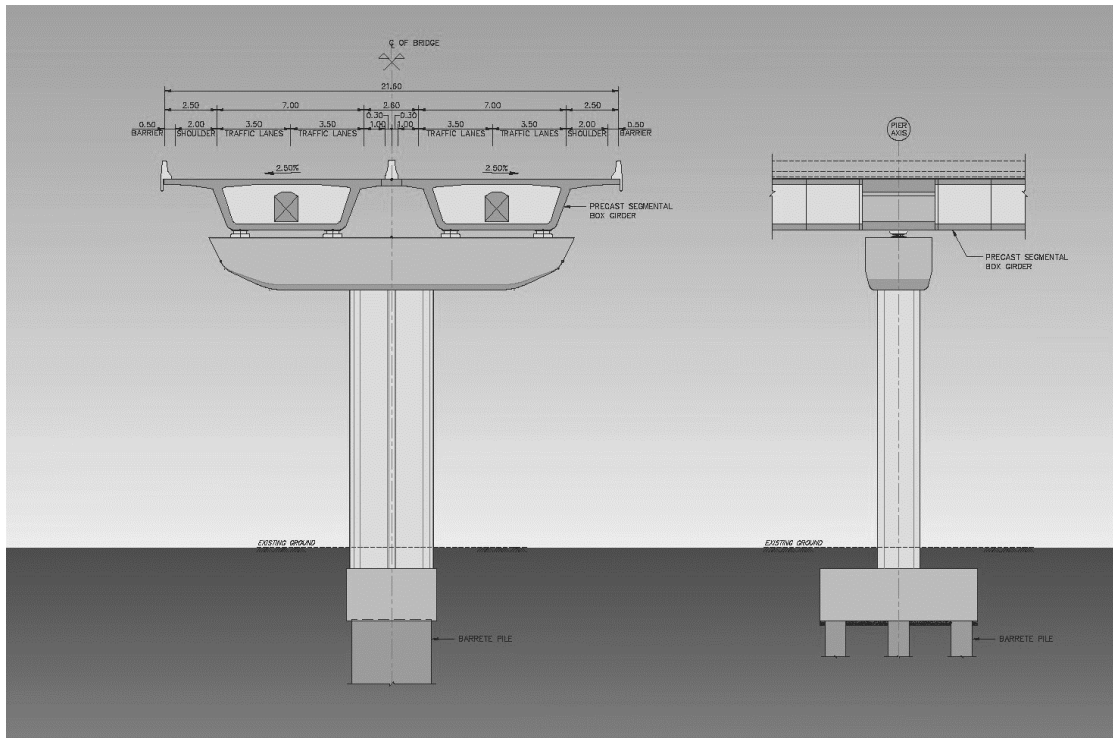
ปัจจัย	การพิจารณา
ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร	
ลักษณะรูปแบบโครงสร้าง	พิจารณาจากข้อได้เปรียบเสียเปรียบของลักษณะรูปแบบโครงสร้างในแต่ละรูปแบบ
ความยากง่ายในการก่อสร้าง	พิจารณาเรื่องความซับซ้อนของขั้นตอนการก่อสร้าง
ระยะเวลาที่ใช้ในการก่อสร้าง	พิจารณาระยะเวลาที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการโดยรวม
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
ค่าก่อสร้าง	พิจารณาจากค่าลงทุนก่อสร้างของแต่ละรูปแบบทางเลือก
ค่าบำรุงรักษา	พิจารณาจากค่าบำรุงรักษาของแต่ละรูปแบบทางเลือก
ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
ผลกระทบต่อการสัญจร	พิจารณาผลกระทบต่อการสัญจรระหว่างการก่อสร้างสะพาน
ผลกระทบต่อประชาชน/สิ่งแวดล้อม	พิจารณาผลกระทบต่อประชาชนหรือสิ่งแวดล้อมในขณะก่อสร้างและในระยะยาว
ความสวยงามของรูปแบบโครงสร้าง	พิจารณารูปแบบโครงสร้างสะพานในโครงการในด้านความสวยงาม
ความต่อเนื่องของรูปแบบโครงสร้าง	พิจารณาถึงความต่อเนื่องของรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีรูปแบบเดียวกันกับโครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

8.4.3 สรุปรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษของโครงการ

ผลการเปรียบเทียบรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ ดังตารางที่ 8-11 พบว่ารูปแบบที่ได้คะแนนมากที่สุด คือ รูปแบบที่ 3 โครงสร้างทางพิเศษแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder) ดังแสดงในรูปที่ 8-9 เนื่องจากมีความต่อเนื่องกับโครงสร้างทางพิเศษเดิม กลมกลืนเป็นรูปแบบเดียวกันและสามารถควบคุมคุณภาพงานได้ง่าย ขนส่งได้ง่าย ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยและที่สำคัญรบกวนพื้นผิวจราจรปัจจุบันน้อย

ตารางที่ 8-11 สรุปผลการคัดเลือกโครงสร้างทางพิเศษที่เหมาะสม

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	คะแนน	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 4
ด้านวิศวกรรมและจราจร	30	28.00	24.00	26.00	23.80
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	24.00	27.00	24.00	21.00
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	27.20	33.00	35.20	22.70
รวม	100	79.20	84.00	85.20	67.50



รูปที่ 8-9 โครงสร้างทางพิเศษแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่

9. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

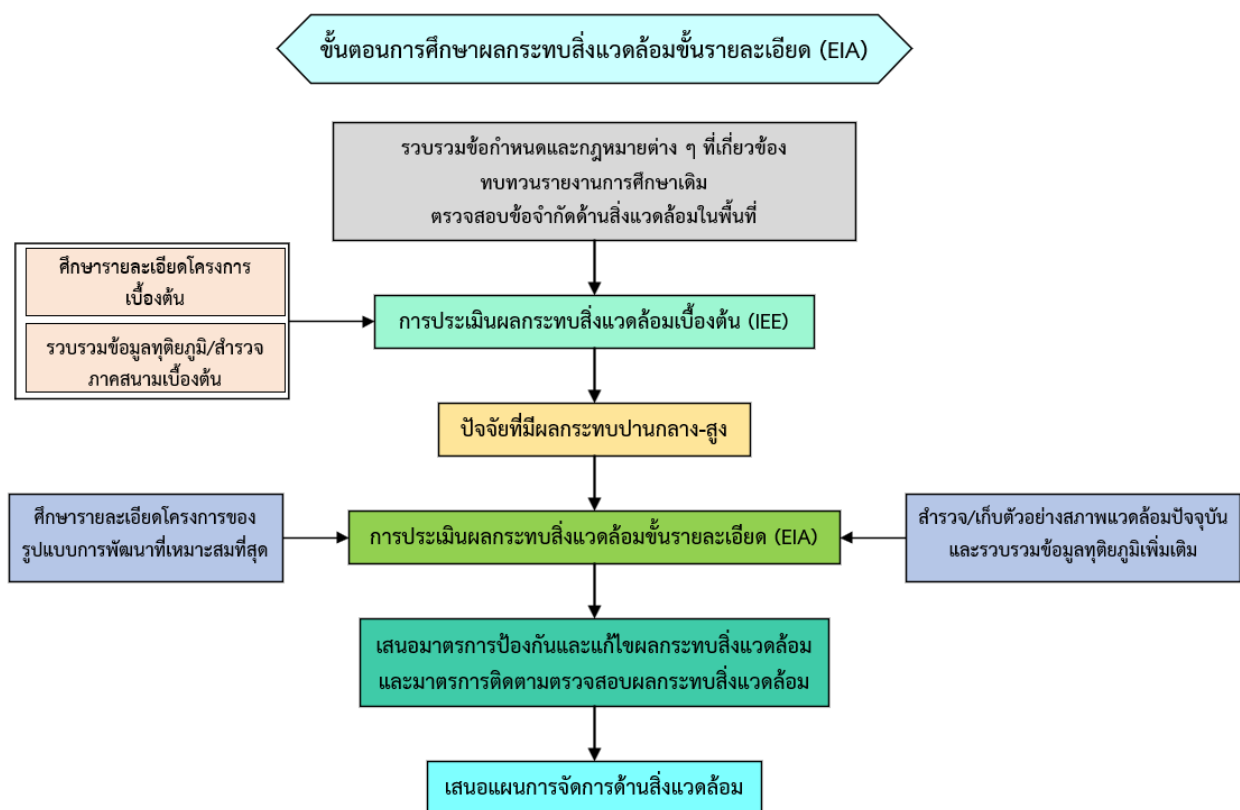
งานด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน ประกอบด้วย การศึกษา วิเคราะห์ ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ โดยวิเคราะห์ผลประโยชน์ต่อสังคม เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือต้นทุนโลจิสติกส์ การลดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การลดอุบัติเหตุ หรือการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน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

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

โครงการจะดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยจะจำแนกขอบเขตและพื้นที่ความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คาดการณ์ต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการสำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุน ศึกษาและกำหนดแนวทางเลือกของการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลที่จำเป็นอย่างครบถ้วน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาโครงการในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน วิเคราะห์เปรียบเทียบทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมถึงการเสนอแนะรูปแบบการลงทุนให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมถึงการจัดเตรียมร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีความครบถ้วน รวมถึงข้อกฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

11. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะศึกษาปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สำหรับประเด็นการศึกษาประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยจะดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด แสดงดังรูปที่ 11-1



รูปที่ 11-1 ผังขั้นตอนการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ

การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยวิธี Checklist ได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและพหุภูมิที่แสดงสภาพสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งพบว่ามีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่จำเป็นต้องนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด EIA ทั้งหมด 19 ปัจจัย ประกอบด้วย

- 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 5 ปัจจัย ได้แก่
 1. ทรัพยากรดิน
 2. น้ำผิวดิน
 3. อากาศและบรรยากาศ
 4. เสียง
 5. ความสั่นสะเทือน
- 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 1 ปัจจัย ได้แก่
 1. นิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3 ปัจจัย ได้แก่
 1. การคมนาคมขนส่ง
 2. สาธารณูปโภค
 3. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 10 ปัจจัย ได้แก่
 1. เศรษฐกิจ-สังคม
 2. การโยกย้ายและการเวนคืน
 3. การสาธารณสุข
 4. อาชีวนามัย
 5. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
 6. ความปลอดภัยในสังคม
 7. สุขภาพ
 8. ผู้ใช้ทาง
 9. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
 10. สุนทรียภาพ

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่โครงการกับกฎหมาย และระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ วนอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่การปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร เป็นต้น โดยจะนำเสนอรายละเอียดความสอดคล้องของการใช้ประโยชน์พื้นที่โครงการกับกฎหมาย ระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ กทพ. จะต้องปฏิบัติเมื่อดำเนินโครงการพร้อมทั้งแสดงแผนที่ประกอบการอธิบายให้ชัดเจน ทั้งนี้ในการดำเนินการเพื่อเข้าสำรวจพื้นที่อนุรักษ์ที่มีระเบียบเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการฯ ที่ปรึกษาจะปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการเข้าสำรวจพื้นที่ โดยต้องมีหลักฐานแสดงการขออนุญาตเข้าทำการสำรวจพื้นที่ดังกล่าว รายละเอียดผลการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมแสดงในตารางที่ 11-1

ตารางที่ 11-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	ผลการตรวจสอบ
แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุหรือหลักฐานทางโบราณคดี	ระบบภูมิสารสนเทศแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร	พบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1. วัดสังฆราชา 2. คลองประเวศบุรีรมย์
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	แผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 ก.พ. 2535 รวบรวมโดย สผ.	พื้นที่แนวเส้นทางโครงการทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5
ป่าสงวนแห่งชาติ	พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 กรมป่าไม้	ไม่อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
อุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ	พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ไม่อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ

ตารางที่ 11-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	ผลการตรวจสอบ
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พระราชกฤษฎีกา และประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาให้เป็น พื้นที่คุ้มครองตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ไม่อยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษา พันธุ์สัตว์ป่า
พื้นที่ชุ่มน้ำ	ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำ ของประเทศ ตามมติ ครม. เมื่อ วันที่ 3 พ.ย. 2552 และมติ ครม. เมื่อวันที่ 12 พ.ค. 2538 รวบรวมโดย สผ.	ไม่อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำ
แหล่งน้ำผิวดิน	แผนที่ภูมิประเทศ มาตรฐาน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม และ การสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	พบแหล่งน้ำผิวดินตามแนวเส้นทาง โครงการตัดผ่านทั้งหมด 13 แห่ง ได้แก่ 1) คลองหัวหมาก (กม.1+000) 2) คลองบึงบ้านม้า (กม.2+450) 3) คลองบ้านม้าล่าง (กม.3+150) 4) คลองบ้านม้าบน (กม.4+200) 5) คลองทับช้างล่าง (กม.5+600) 6) คลองทับช้างบน (กม.6+450) 7) คลองแม่จันทร์ (กม.7+850) 8) คลองหนึ่ง (กม.9+550) 9) คลองสองต้นนุ่น (กม.11+200) 10) คลองสาม (กม.12+850) 11) คลองสี่ (กม.14+450) 12) คลองลำปลาทิว (กม.17+150) 13) คลองประเวศบุรีรมย์ (กม.13+400)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการพัฒนาโครงการ ประกอบไปด้วย สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล และชุมชนในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งสิ้น 83 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 13 แห่ง ศาสนสถาน 10 แห่ง โบราณสถานและวัดที่มีประวัติการก่อสร้างเก่าแก่ 2 แห่ง ชุมชน/หมู่บ้าน 56 แห่ง และอื่น ๆ หอสมุดแห่งชาติ และพิพิธภัณฑ์ 2 แห่ง รายละเอียดในตารางที่ 11-2 และ รูปที่ 11-2

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่าง โดยประมาณจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว	
			E	N
พื้นที่อ่อนไหวประเภทสถานศึกษา				
1. โรงเรียนหัวหมาก	0+790 (ขวาทาง)	230	677705.708	1519317.065
2. โรงเรียนภาพยนตร์กรุงเทพ	2+320 (ขวาทาง)	65	679235.29	1519236.88
3. มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตม ฟอร์ด	2+800 (ขวาทาง)	155	679649.1	1519052.27
4. โรงเรียนอิสลามศาสนพันธ์	3+180 (ขวาทาง)	55	680091.13	1519182.07
5. โรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า	3+770 (ขวาทาง)	50	680677.836	1519122.594
6. โรงเรียนฮิดายาตุลอิสลาม	3+600 (ซ้ายทาง)	25	681130.29	1519206.82
7. โรงเรียนอิสลามทับช้างวิทยา	4+880 (ซ้ายทาง)	100	682434.24	1519105.83
8. โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง	5+100 (ขวาทาง)	35	682614.632	1518896.689
9. โรงเรียนชาอาตะหวิทยา	5+750 (ซ้ายทาง)	430	682693.43	1519406.24
10. โรงเรียนวัดสังฆราชา	11+000 (ขวาทาง)	305	687904.451	1518140.442
11 โรงเรียนลาดกระบัง	12+660 (ขวาทาง)	260	689492.343	1518221.303
12. โรงเรียนวัดปลูกศรัทธา	14+370 (ขวาทาง)	440	691206.944	1518270.119
13. สถาบันเทคโนโลยีพระจอม เกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	14+500 (ขวาทาง)	40	692284.04	1518550.76

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ(ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่าง โดยประมาณจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว	
			E	N
พื้นที่อ่อนไหวประเภทศาสนสถาน				
1. มัสยิดดาริสสลาม	0+830 (ขวาทาง)	430	677711.39	1519231.04
2. มัสยิดยามีอันนิตฮาด	0+307 (ขวาทาง)	20	677933.601	1519600.49
3. มัสยิดอัลอ์ลาวิ (บ้านม้ล่ง)	2+550 (ขวาทาง)	35	680127.97	1519206.13
4. สุสานบ้านม้ล่ง	3+210 (ขวาทาง)	210	680117.46	1519217.74
5. มัสยิดดารูลมุณี	4+280 (ซ้ายทาง)	25	681172.025	1519177.246
6. สุสานบ้านม้เกาะบน	4+280 (ซ้ายทาง)	80	681183.57	1519214.79
7. มัสยิดเนาะมาตุลอิสลาม	5+630 (ซ้ายทาง)	95	682510.39	1519096.39
8. สุสานบ้านทับช้าง	5+700 (ซ้ายทาง)	50	682571	1519020
9. วัดคุณแม่จันทร์	7+770 (ขวาทาง)	330	684752.31	1518635.81
10. วัดลาดกระบัง	12+660 (ขวาทาง)	435	689560.9	1518033.69
พื้นที่อ่อนไหวประเภทโบราณสถาน (โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน)				
1. วัดสังฆราชา	11+000 (ขวาทาง)	375	687902.33	1517967.37
2. คลองประเวศบุรีรมย์	13+400 (ขวาทาง)	ตัดผ่าน	690321.29	1517907.19
พื้นที่อ่อนไหวประเภทชุมชน/หมู่บ้าน				
1. หมู่บ้านเสรี 3	0+000 (ซ้ายทาง)	315	674938.31	1519816.63
2. หมู่บ้านเสรี 8	0+000 (ขวาทาง)	190	676478	1519582.39
3. ชุมชนวิเศษสุข	0+050 (ซ้ายทาง)	195	676903.687	1520093.31
4. ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก	0+400 (ขวาทาง)	325	676962.438	1519378.06
5. ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่	0+850 (ขวาทาง)	300	677938.39	1519218.63
6. ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง 1	1+120 (ซ้ายทาง)	40	678094.28	1519695.84
7. ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง 2	1+120 (ขวาทาง)	20	678061.64	1519563.49
8. หมู่บ้านเมืองทอง 2/3	1+850 (ขวาทาง)	275	678488.13	1519132.43
9. หมู่บ้านอยู่สบาย	2+450 (ซ้ายทาง)	320	682282.2	1519643.04

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

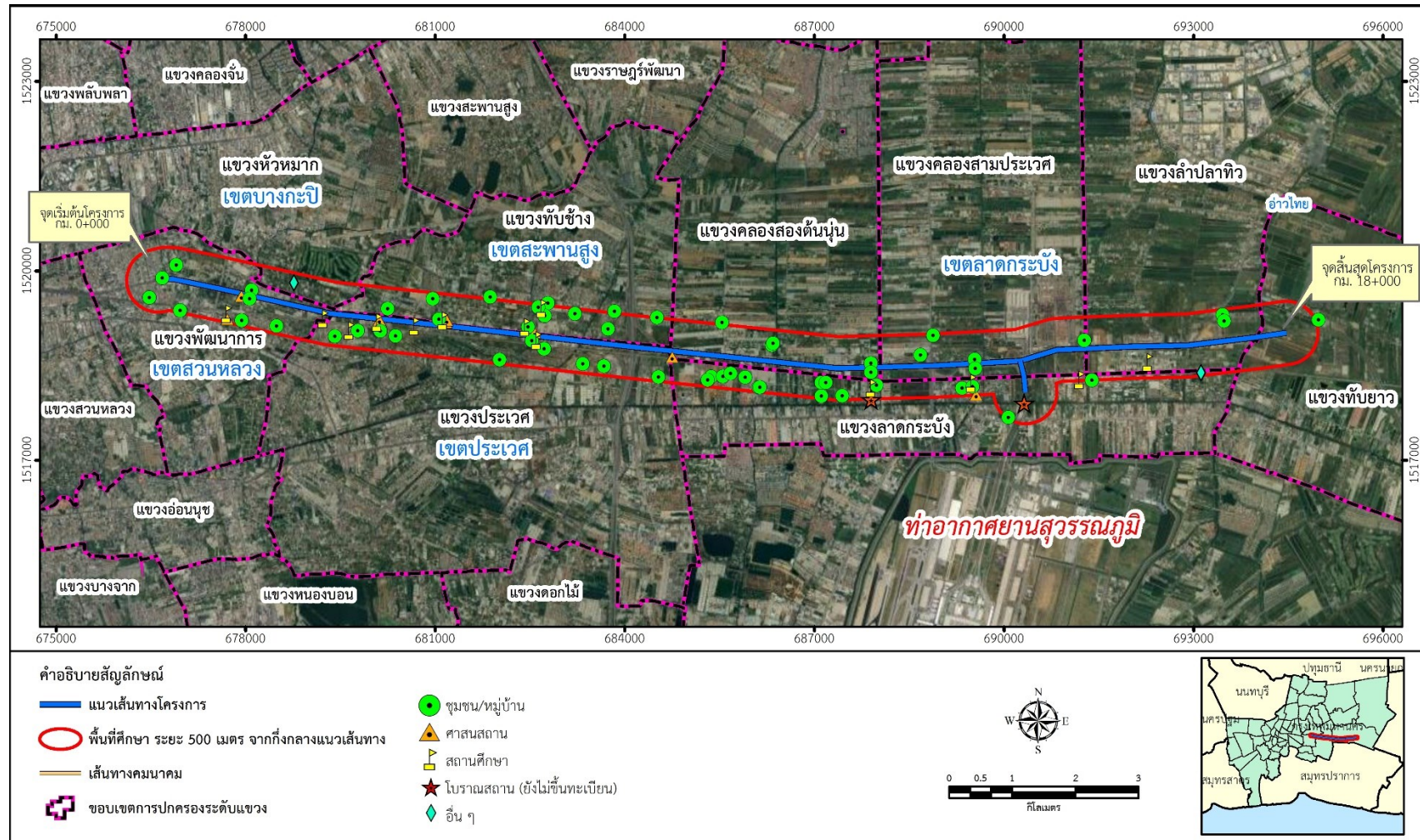
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่าง โดยประมาณจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว	
			E	N
พื้นที่อ่อนไหวประเภทชุมชน/หมู่บ้าน (ต่อ)				
10. หมู่บ้านเมืองทอง 2/2	2+500 (ขวาทาง)	145	679412.46	1518966.36
11. หมู่บ้านเดอะเมโทร พระราม 9	2+950 (ขวาทาง)	155	679774	1519055.16
12. ชุมชนบ้านม้า	3+130 (ขวาทาง)	50	680130.5	1519051.46
13. ชุมชนบ้านม้าเกาะล่าง	3+260 (ซ้ายทาง)	95	680246.82	1519403.26
14. หมู่บ้านเพอร์เฟค มาสเตอร์พีช	3+480 (ขวาทาง)	400	680077.73	1518527.04
15. หมู่บ้านเมืองทองการ์เดน โซน3	4+000 (ขวาทาง)	300	680374.22	1518971.53
16. หมู่บ้านแบงคอก บลูเลอวาร์ด พระราม 9 ศรีนครินทร์	4+050 (ซ้ายทาง)	445	680961.43	1519563.43
17. ชุมชนบ้านม้าเกาะบน	4+150 (ซ้ายทาง)	60	681058.86	1519238.39
18. ชุมชนทับช้างนาหลุม	4+640 (ซ้ายทาง)	475	681869.17	1519808.29
19. หมู่บ้านโกลเด้นนครา	5+200 (ขวาทาง)	225	682020.7	1518596.47
20. ชุมชนคลองทับช้างล่าง	5+580 (ซ้ายทาง)	40	682467.39	1519116.29
21. ชุมชนทับช้างล่างฝั่งธน	6+000 (ขวาทาง)	130	682529.94	1518900.32
22. หมู่บ้าน ลิลลี่ กรีน วิว	6+600 (ขวาทาง)	145	682725.96	1518768.36
23. ชุมชนชาวอาทิตย์	5+850 (ซ้ายทาง)	425	682739.56	1519574.94
24. หมู่บ้านเนอวานา พระราม 9	5+900 (ซ้ายทาง)	250	682731.34	1519292.36
25. ชุมชนหมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง	6+350 (ซ้ายทาง)	410	682630.59	1519427.43
26. หมู่บ้านบ้านใหม่พระราม 9	6+450 (ซ้ายทาง)	320	683212.24	1519324.62
27. หมู่บ้านภัสสรพรสทิฐ อ่อนนุช	6+460 (ขวาทาง)	280	683334.36	1518529.58
28. หมู่บ้านอนุศาศิริ	6+930 (ซ้ายทาง)	60	683733.55	1519085.39
29. หมู่บ้านมณฑนา	6+930 (ซ้ายทาง)	370	683836.47	1519364.14
30. หมู่บ้านสุราทิพย์	6+950 (ขวาทาง)	300	683672.41	1518494.71
31. หมู่บ้านไลฟ์ แบงคอก บูล เลอวาร์ด	7+500 (ซ้ายทาง)	445	684509.69	1519262.64

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่าง โดยประมาณจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว	
			E	N
พื้นที่อ่อนไหวประเภทชุมชน/หมู่บ้าน (ต่อ)				
32. หมู่บ้านนันทวัน	7+650 (ขวาทาง)	225	684534.78	1518322.18
33. ชุมชนจิตรา	8+350 (ซ้ายทาง)	230	685540.5	1519184.68
34. หมู่บ้านศุภาลัย-สุวรรณภูมิ	8+480 (ขวาทาง)	130	685368.59	1518326.48
35. หมู่บ้าน The centro อ่อนนุช-วงแหวน	8+680 (ขวาทาง)	130	685552.34	1518332
36. หมู่บ้านบ้านกลางเมือง อ่อนนุช-วงแหวน	8+820 (ขวาทาง)	135	685674.92	1518376.51
37. ชุมชนหลังวัดลานบุญ	9+070 (ขวาทาง)	125	685908.33	1518318.82
38. ชุมชนหมู่บ้านลานบุญ	9+100 (ขวาทาง)	385	686118.75	1518161.11
39. ชุมชนรักสามัคคี	9+100 (ซ้ายทาง)	120	686329.92	1518829.29
40. ชุมชนหมู่บ้านสมนึก	9+400 (ขวาทาง)	370	686138.92	1518161.67
41. ชุมชนคลองหนึ่ง	9+500 (ซ้ายทาง)	255	686346.58	1518856.68
42. ชุมชนวัดสังฆราชา	11+000 (ขวาทาง)	185	687983.42	1518194.09
43. ชุมชนร่มเกล้า 1	11+000 (ซ้ายทาง)	30	687896.64	1518541.29
44. ชุมชนร่มเกล้า 2	11+000 (ขวาทาง)	20	687896.79	1518397.97
45. หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9	11+650 (ซ้ายทาง)	265	688680.33	1518672.38
46. หมู่บ้านร่มสุขวิลเลจ 4	12+450 (ซ้ายทาง)	430	688877.48	1518980.98
47. ชุมชนประชาร่วมใจ	12+520 (ขวาทาง)	215	689339.54	1518149.18
48. ชุมชนศิลาภีรัตนอุปถัมภ์ 1	12+700 (ซ้ายทาง)	20	689539.78	1518603.64
49. ชุมชนศิลาภีรัตนอุปถัมภ์ 2	12+700 (ขวาทาง)	20	689545.53	1518457.9
50. ชุมชนร่วมใจพัฒนา	13+050 (ขวาทาง)	170	689504.3	1518169.72
51. ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	13+900 (ขวาทาง)	385	691392.05	1518272.64
52. ชุมชนสองฝั่งคลอง	14+370 (ซ้ายทาง)	40	691274.39	1518903.31

ตารางที่ 11-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่าง โดยประมาณจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว	
			E	N
พื้นที่อ่อนไหวประเภทชุมชน/หมู่บ้าน (ต่อ)				
53. หมู่บ้านฉลองชัย	16+900 (ซ้ายทาง)	280	693462.59	1519306.7
54. หมู่บ้านรุ่งอรุณ 1	16+900 (ซ้ายทาง)	200	693483.99	1519209.91
55. ชุมชนสุทธาวาส	18+178 (ซ้ายทาง)	330	695064.92	1519294.51
56. ชุมชนเลียบคลองมอญ	18+553 (ซ้ายทาง)	300	696714.55	1518806.04
พื้นที่อ่อนไหวอื่น ๆ				
1. หอสมุดแห่งชาติเขตลาดกระบัง เฉลิมพระเกียรติ	16+300 (ขวาทาง)	445	693121.82	1518383.56
2. พิพิธภัณฑ์ปราสาท	1+780 (ซ้ายทาง)	285	678765.23	1519808.91



รูปที่ 11-2 ตำแหน่งพื้นที่ที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

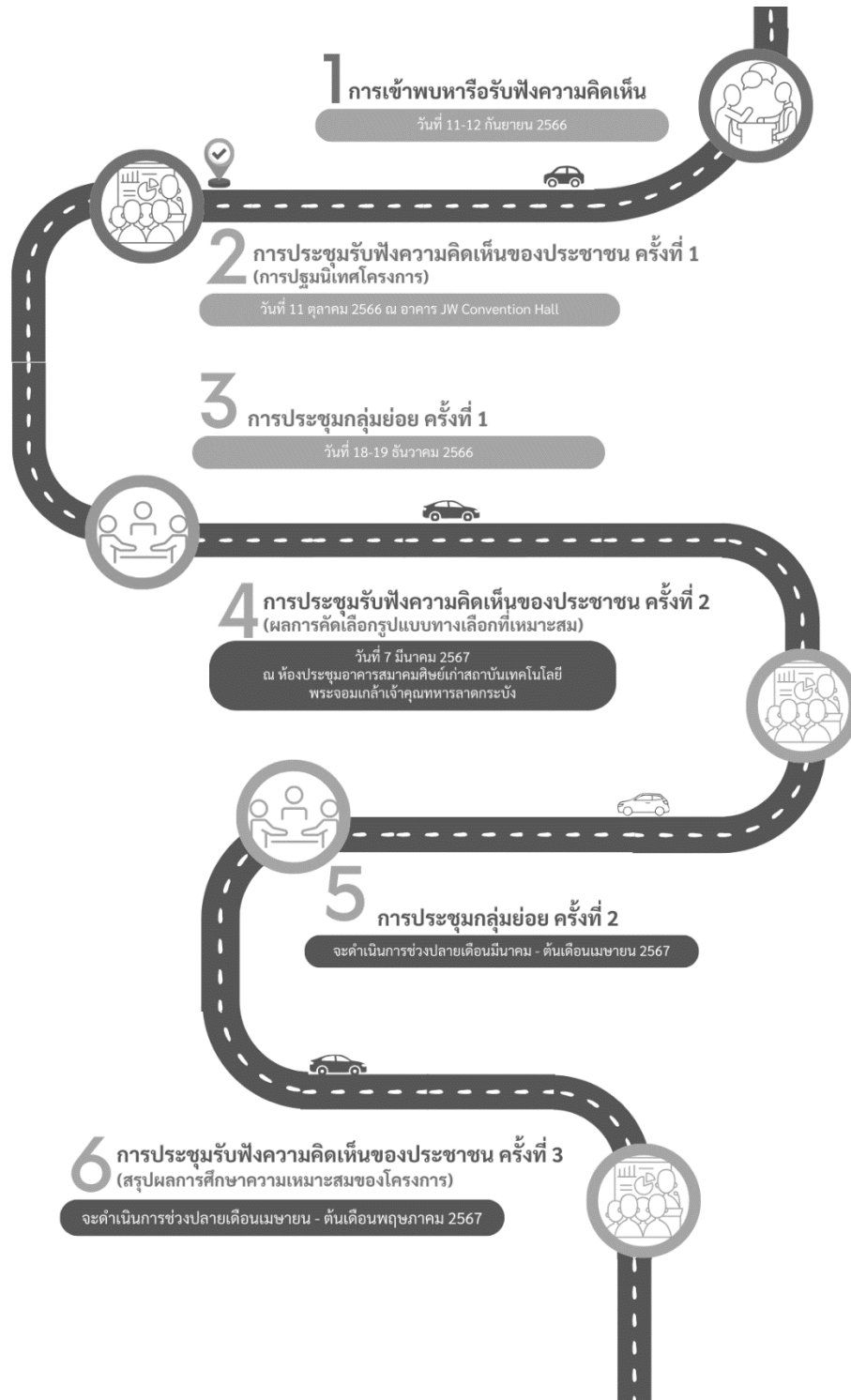
- 1) เว็บไซต์โครงการ www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com
- 2) เพจบุ๊กโครงการ “โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”
- 3) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th
- 4) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย www.exat.co.th
- 5) ป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่โครงการ
- 6)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

12.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะมาพิจารณาประกอบการศึกษาทางด้านวิศวกรรม 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 และผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาต

ตามกฎหมาย (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 ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการมีประโยชน์ต่อการบรรเทาปัญหาการถดถอยในพื้นที่และการพัฒนาโครงการควรส่งผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยที่สุด ดังรูปที่ 12-2 ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุม JW Convention Hall เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าราชการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 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 และดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ตามพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย เมื่อวันที่ 18 – 19 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยได้รับเกียรติจากนายเอนก โคตรพรมศรี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมรวมทั้งสิ้น จำนวน 202 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ สถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดังรูปที่ 12-4 ถึง 12-7



รูปที่ 12-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ



ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง



ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง



ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง



ผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ



สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร
เขตสะพานสูง

รูปที่ 12-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ดีเคอี คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย กทพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 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 ประกอบด้วยผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์การเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ สื่อมวลชน ประชาชน และสถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการสามารถสรุปประเด็นต่าง ๆ โดยแบ่งเป็นประเด็นข้อเสนอแนะในห้องประชุม และประเด็นข้อเสนอแนะผ่านระบบ Zoom cloud meeting ได้ดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1) การดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งมีผลกระทบต่อโรงเรียนและการคมนาคมจุดตัดริมเกล้า บริเวณหน้าโรงเรียนวัดลาดกระบัง ขอให้พิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นด้วย	โครงการขอรับประเด็นไปดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
2) ขอให้พิจารณาว่าโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะสามารถแก้ปัญหาการติดขัดหรือไม่ เพราะปัญหาการติดขัดเกิดจากถนนที่เป็นคอขวด	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิมทั้งด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด รวมทั้งการศึกษาปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในโครงข่ายพื้นที่รอบ ๆ โครงการมาพิจารณาประกอบการศึกษา
3) ข้อเสนอให้มีการก่อสร้างโครงการบนถนนเส้นอื่นเพื่อเพิ่มอัตราการใช้ของจราจรที่มากกว่า แต่ผลกระทบด้านเศรษฐกิจอาจมากกว่า อย่างไรก็ตาม ในอนาคตจะมีความคุ้มค่ามากกว่าเนื่องจากการสร้างทางพิเศษของต่างประเทศ จะมีการตัดถนนเส้นใหม่ที่ไม่ใช่แนวทางพิเศษเดิม ซึ่งอาจจะไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิมทั้งด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

รูปที่ 12-3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)	
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ขอให้พิจารณาผลกระทบทั้งด้านฝุ่น เสียง ความสั่นสะเทือน การจราจรช่วงการก่อสร้าง การทรุดตัวของดินจากการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเพิ่มเติมในพื้นที่ชุมชนสีลาภีรตูปถัมภ์ และโรงเรียนวัดลาดกระบัง (สีลาภีรตูปถัมภ์) รวมทั้งการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น หากผลการศึกษายังชี้ว่าเกิดผลกระทบจากโครงการทางโครงการจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้น้อยที่สุด เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ การจัดระบบจราจรบริเวณโรงเรียนวัดลาดกระบัง เป็นต้น
2) ขอสนับสนุนให้มีการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณตรงกลางของถนนมอเตอร์เวย์เดิม เพื่อไม่ให้กระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา ซึ่งจะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิมทั้งด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยทางโครงการจะพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
3) ขอเสนอให้โครงสร้างของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณตรงกลางของถนนมอเตอร์เวย์ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อด้านฝุ่น เสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่ข้างทาง และมูลค่าที่ลดลงของทรัพย์สินบริเวณริมทางของถนนมอเตอร์เวย์	
4) ขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบต่อคนและสังคม จากผลการศึกษาเดิมของกรมทางหลวงมีการออกแบบให้มีตอม่อของโครงสร้างทุก 30 เมตร ซึ่งส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพตบข้างบ้านทั้งด้านซ้ายและขวา	โครงการฯ จะมีการทบทวนผลการศึกษาเดิม ทั้งด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม โดยพิจารณาทบทวนแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด จึงมีการก่อสร้างโครงสร้างบริเวณกลางถนนมอเตอร์เวย์ก็เป็นทางเลือกหนึ่งในการศึกษาเช่นเดียวกัน
5) โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากมีการก่อสร้างโครงสร้างบริเวณด้านข้างถนนมอเตอร์เวย์จะส่งผลกระทบต่อมีสียดัลลาไว้ในช่วงการประกอบพิธีทางศาสนาและการเรียน การสอนของโรงเรียนสอนศาสนาฯ จึงขอไม่มีกำแพงกันเสียง และขอให้พิจารณาการแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านการจราจรเนื่องจากมีเด็กนักเรียนและชุมชนใช้เส้นทางจำนวนมาก	ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น หากรูปแบบการพัฒนาโครงการอยู่ระยะขีดใกล้มีสียดัลลาไว้ ทางโครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียงดังรบกวน รวมทั้งเสนอมาตรการการจัดระบบจราจรเพื่อป้องกันการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น
6) ในการศึกษาโครงการทางมีแนวทางเลือกต่าง ๆ จะต้องมีการสำรวจโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร ขอให้สรุปข้อมูลแนวเส้นทางที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้มากที่สุดเพื่อจะได้สรุปโบราณสถานในพื้นที่ได้ชัดเจน	ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานทางกรมศิลปากรในการตรวจสอบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ โดยในเบื้องต้นประสานขอให้ตรวจสอบจากแนวกถนนมอเตอร์เวย์
7) ขอให้พิจารณาปรับปรุงความคิดเห็นของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนทางเข้า-ออก สนามบิน ซึ่งปัจจุบันมีการจอดรถเพื่อรับผู้เดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ และหากช่วงการก่อสร้างโครงการมีการก่อสร้างพร้อมกันด้วย อาจส่งผลกระทบต่อด้านเสียงกับบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ข้างเคียงแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น	ทางโครงการมีการประชาสัมพันธ์ในหลาย ๆ ช่องทาง และเชิญกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ให้เข้าประชุมเพื่อรับฟังข้อมูลจากโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน นอกจากนี้ทางโครงการจะมีการจัดทำแบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาเพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวลต่าง ๆ มาประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

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



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

เมื่อวันพุธที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุม JW Convention Hall เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร















 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทม. เลขที่ 111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงบางเขน กรุงเทพมหานคร 10400 ติดต่อ : 0-2558-9800 ต่อ 24158 Email : o2558.9800@tpe.go.th	 บริษัท ดีเคเอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 1199 อาคารนิเวศน์ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10400 ติดต่อ : นายณัฏฐ์ ธนเดชะพันธ์ เบอร์ติดต่อ : 0-2619-9931 Email : dca@dca.co.th	 บริษัท อินทราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 315/7 พิธีเฉลิมฉลอง 10 (เกษม-นวมินทร์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10250 ติดต่อ : นางสาวจิราภรณ์ พิณอักษร เบอร์ติดต่อ : 0-2029-9542 โทรสาร : 0-2029-9542 Email : infratrans2017@gmail.com	 บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 ติดต่อ : นายณัฏฐ์ ธนเดชะพันธ์ เบอร์ติดต่อ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311	 บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด 20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 ติดต่อ : นายณัฏฐ์ ธนเดชะพันธ์ เบอร์ติดต่อ : 0-2939-0511-5 โทรสาร : 0-2939-0520 Email : macro01@gmail.com
--	--	---	--	--

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

ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ดีเคอี เอ็นดู จำกัด บริษัท อินฟราฟรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย กทพ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ได้รับแจ้งจากนายเอกภพ โคตรธรรมศรี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม เป็นประธาน ในพิธีเปิดการประชุม จึงการประชุมดำเนินการตามพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย วันจันทร์ที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2566 พื้นที่เขตประเวศ เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมสุเหว่าบ้านม้า โรสฮิลล์สุเหว่าบ้านม้า เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 40 คน และพื้นที่เขตลาดกระบัง เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมพหลโยธิน โรงแรมพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 65 คน และพื้นที่เขตราชวัตร 19 ธันวาคม พ.ศ. 2566 พื้นที่เขตสะพานสูง เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมห้องประชุมชั้น 2 โรงแรมศรีพญา เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 38 คน และพื้นที่เขตสวนหลวงและเขตบางกะปิ เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์คัลเลอร์ 2 โรงแรมแกรนด์คัลเลอร์ บูติก โฮเทล เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 46 คน รวมทั้งสิ้น 189 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทนายความราชกรในระดัต่าง ๆ สถาบันการศึกษา และประชาชน สถาบันประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถสรุปประเด็นข้อเสนอแนะต่าง ๆ ได้ดังนี้



ตารางที่ 1 สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตประเวศ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1) หากมีการก่อสร้างในบางระยะบางช่วง ช่วงถนนที่ต้องมีการระบายน้ำจะมีผลกระทบหรือไม่ และจะมีการแก้ไขอย่างไร	ในการศึกษาการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจะมีการออกแบบระบบระบายน้ำที่พัฒนา รวมถึงออกแบบและจัดการเรื่องการระบายน้ำอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยรายละเอียดจะมีการนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป
2) ขอให้มีการจำกัดความเร็วในการสัญจรบริเวณสถานศึกษา	รับผิดชอบการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3) สนับสนุนรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณศรีนครินทร์ รูปแบบที่ 1 ของโครงการ	ในการศึกษาเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจะพิจารณาจากลักษณะพื้นที่ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยขอรับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
4) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและถนนสุขุมวิททางแยกบริเวณเขตประเวศจะย้ายหรือไม่	ในการพิจารณารูปแบบของโครงการเบื้องต้น ไม่มีการย้ายจุดกลับรถบริเวณนี้
5) การสัญจรของรถบรรทุกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) สถานีบ้านกุ่ม จะมีการปิดช่องทางจราจรหรือไม่	ในการศึกษาของโครงการจะพิจารณาเรื่องการจราจรระหว่างก่อสร้างให้มีผลกระทบต่อการเดินทางในน้อยที่สุด จึงขอทราบว่า ขอรับประเด็นด้านการศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
6) ขอให้พิจารณาทางลอดหรือสะพานข้ามที่มีแสงสว่างเพียงพอ เพื่อให้เชื่อมชุมชนสองฝั่งริมคลองประเวศและ 7 ไร่โคก เสนอ จักรยานยนต์หรือประชาชนใช้สัญจรไป-กลับได้	รับผิดชอบการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ในระหว่างก่อสร้างหากมีการขุดลอกหรือการขุดลอกดินบริเวณพื้นที่ถมดินและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเคยได้ดำเนินการตาม ความมั่นคงทางเพื่อให้ประชาชนได้รู้ก่อนได้และควบคุมดูแลของชุมชน	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
2) ขอเสนอให้มีการจัดการน้ำที่มีผลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ถมดิน หากมีการก่อสร้างอยู่ใกล้กับพื้นที่ถมดิน	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
3) ขอเสนอให้พิจารณาความปลอดภัยในการสัญจรเมื่อพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
4) ในช่วงการก่อสร้างหากมีการขุดลอกหรือการขุดลอกดินบริเวณพื้นที่ถมดินและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเคยได้ดำเนินการตาม ความมั่นคงทางเพื่อให้ประชาชนได้รู้ก่อนได้และควบคุมดูแลของชุมชน	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
5) ขอเสนอให้มีการขุดลอกหรือการขุดลอกดินบริเวณพื้นที่ถมดินและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเคยได้ดำเนินการตาม ความมั่นคงทางเพื่อให้ประชาชนได้รู้ก่อนได้และควบคุมดูแลของชุมชน	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
6) ในช่วงการก่อสร้างหากมีการขุดลอกหรือการขุดลอกดินบริเวณพื้นที่ถมดินและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเคยได้ดำเนินการตาม ความมั่นคงทางเพื่อให้ประชาชนได้รู้ก่อนได้และควบคุมดูแลของชุมชน	ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาพิจารณาตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฯ จะพิจารณาแนวทางที่มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งจะนำเสนอสรุปผลการประชุมครั้งต่อไป
7) การก่อสร้างจะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อม เรื่อง การขนย้ายวัสดุและของเสีย จึงขอสอบถามว่าจะมีมาตรการอย่างไร	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
8) ในระหว่างการก่อสร้าง ความมั่นคงทางควบคุมผู้รับเหมารวมและการก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
9) ในระหว่างการก่อสร้างของโครงการ ความมั่นคงทางเพื่อไม่ให้เกิดขบวนการจราจรและความไม่สะดวกอย่างเพียงพอ ปกคลุมในการสัญจร จึงขอพิจารณาให้มีความรู้ทางวิศวกรรม	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
10) ขอสนับสนุนข้อมูลจากการประชุมที่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลของโครงการ สจล. มุ่งหน้าเข้าเมือง เพื่อลดผลกระทบของชุมชน	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาในลำดับต่อไปและทางโครงการฯ ได้มีการประสานงานประชุมร่วมกับมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นระยะ ๆ เพื่อร่วมมือกันในส่วนของการข้อมูลและการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ
11) ขอให้พิจารณาเรื่องอุบัติเหตุในการสัญจรช่วงก่อสร้าง เนื่องจากมีนักเดินใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ โดยในปัจจุบันป้ายสัญญาณมีความชำรุดขอให้ออกแบบและติดตั้ง	รับผิดชอบดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงสัญญาณจราจรให้มีความปลอดภัย เพื่อให้นักเดินทางปฏิบัติตาม







รูปที่ 12-4 สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตประเวศ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสะพานสูง	
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1) เห็นด้วยกับรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับอยู่บริเวณตรงเกาะกลาง	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพิจารณาต่อการศึกษาในลำดับต่อไป
2) เห็นด้วยกับรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับอยู่บริเวณตรงด้านข้างทางทิศใต้ เนื่องจากหากอยู่บริเวณตรงกลางจะทำให้เกิดการใช้ก่อสร้างและใช้งบประมาณจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตามขอให้มีการเฝ้าระวังความปลอดภัยเป็นธรรม	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพิจารณาต่อการศึกษาในลำดับต่อไป
3) ขอเสนอให้สร้างเป็นอุโมงค์เนื่องจากจะทับกับประชาชนน้อยที่สุด ทั้งนี้ หากไม่สามารถดำเนินการได้เห็นด้วยกับรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับอยู่บริเวณตรงเกาะกลาง	การก่อสร้างอุโมงค์มีข้อดีในการไม่บดบังทัศนียภาพ แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการรูปแบบอุโมงค์จะมีค่าก่อสร้าง 3-5 เท่าของรูปแบบทางยกระดับ รวมถึงบริเวณทางเข้าอุโมงค์ทางลอดจะมีบริเวณกว้าง ประชาชนด้านข้างจะได้รับผลกระทบ รวมทั้งด้านการระบายน้ำในช่วงน้ำท่วมจะเป็นข้อจำกัดในการใช้บริการ
4) ขอเสนอให้มีอัตราการเก็บเงินเสนอให้มีความผ่านทาง 18 กิโลเมตร ราคา 25 บาท จะเหมาะสมมากที่สุด	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพิจารณาการศึกษา ค่าผ่านทางที่เหมาะสมต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) มีความกังวลเรื่องระบบนิเวศ เช่น ด้านคุณภาพน้ำ	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
2) มีความห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียง เพราะโครงการมีผลกระทบกับ 3 มัสยิดและมีโรงเรียนที่อยู่ติดถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาต้องใช้ความสงบในการดำเนินกิจกรรม	ทางโครงการจะมีการตรวจวัดเสียงในช่วงก่อนดำเนินการ ระหว่างการก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ เพื่อพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม
3) มีความกังวลเรื่องการระบายน้ำในพื้นที่ โดยเป็นผู้อยู่อาศัยในเขตประเวศ จึงขอสอบถามเรื่องระบบระบายน้ำของโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบัน หากมีโครงการสร้างยกระดับจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่มากขึ้นหรือไม่	ในการศึกษาออกแบบงานระบบระบายน้ำของโครงการจะมีการออกแบบระบบระบายน้ำทดแทน รวมถึงออกแบบแก้ไขผลกระทบด้านระบายน้ำอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของโครงการ โดยรายละเอียดจะนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
4) ขอให้มีการลงพื้นที่เพื่อสำรวจเสียง เนื่องจากปัจจุบันมีสภิดคารัฐมณีนีร์ได้รับผลกระทบจากการสัญจรของถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	โครงการฯ ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดขึ้นที่มีสภิดคารัฐมณีนีร์ ไปแล้วเมื่อวันที่ 4-9 สิงหาคม พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา และจะดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 2 ในวันที่ 9-14 มกราคม พ.ศ. 2567
ด้านอื่น ๆ	
1) จุดกลับรถบริเวณทางลอดจากเขตสะพานสูงไปทางสุเหร่าฟิรอ แบร์เรียร์แดก เนื่องจากอุบัติเหตุขอให้ซ่อมแซมและขอให้ทำส่องสว่างเพิ่ม 1 คัน	รับดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

รูปที่ 12-6 สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสะพานสูง

 ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสวนหลวงและเขตบางกะปิ	
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1) จากข้อมูลเดิมของกรมทางหลวงสรุปรูปแบบโครงสร้างยกระดับในรูปแบบเสาเข็ม ซึ่งมีพื้นที่ได้รับผลกระทบทั้งเสาฝั่งขวาและซ้าย (บริเวณ กม.1+700) จะอยู่ในที่ดินของคน ในการศึกษาโครงการฯ ปัจจุบันหากมีการเวนคืนจากการพัฒนาโครงการจะได้รับผลกระทบมากกว่าโครงการเดิมหรือไม่ หรือปัจจุบันขยับจุดไปที่ บริเวณ กม.2+200	ในการกำหนดจุดเริ่มต้นโครงการเบื้องต้นกำหนด กม. เริ่มต้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางพิเศษศรีรัชเดิม ซึ่งไม่ตรงกับหลัก กม. ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 แต่ทั้งนี้จุดกลับรถที่จุดนี้ตรงกับจุดกลับรถ กม. 1+700 ตามที่กรมทางหลวงเคยศึกษาไว้
2) ขอให้เปรียบเทียบกรณีที่มีโครงสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางกับการก่อสร้างทางยกระดับบนช่วงบ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร	ทั้ง 2 โครงการมีความแตกต่างกัน เนื่องจากโครงการนี้เป็นทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งมีทั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนทางหลวงพิเศษ และงานระบบของทางหลวงพิเศษ และหากมีการก่อสร้างบริเวณเกาะกลางจะมีปัญหาการสัญจรในช่วงการก่อสร้าง
3) ปัจจุบันมีการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน (เช้า-เย็น) และมีปริมาณการสัญจรออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จำนวนมาก ขอเสนอให้มีการสำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วนและหากได้รับผลกระทบควรมีมาตรการแก้ไขผลกระทบเรื่องปริมาณจราจรในพื้นที่ เช่น สัญญาณไฟจราจร โครงการมีประโยชน์ต่อการรองรับรถเข้าสู่กรุงเทพฯ หรือไม่	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพิจารณาต่อการศึกษาในลำดับต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ในช่วงการก่อสร้างมีการปิดกั้นจราจร ผู้อยู่อาศัยและประกอบการในที่ดินที่มีการก่อสร้างจะมีทางเข้าออกอย่างไร ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	ประชาชนจะสามารถเข้าออกได้เหมือนเดิม
2) ไม่อยากให้รูปแบบโครงการประชิดกับมีสียดามีอันธพาล (หัวหมากใหญ่) เนื่องจากกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียงกับการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในปัจจุบันมีกำแพงกันเสียงแต่กันได้เพียงบริเวณชั้น 1 ของมีสียด แต่เสียงเข้ามาจากชั้น 3	โครงการฯ ขอรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป
3) ขอเสนอให้ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนผู้ที่มีสียดามีอันธพาล (หัวหมากใหญ่) เพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการและร่วมหาทางออกกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในชุมชนพอใจ ทั้งด้านมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและราคาชดเชยที่ดิน	โครงการฯ รับผิดชอบดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ เพื่อสร้างความเข้าใจและข้อวิตกกังวลต่าง ๆ สำหรับในส่วนของการเวนคืน ชดเชยที่ดิน ขณะนี้อยู่ในระหว่างการศึกษา แต่อย่างไรก็ตามในการพิจารณาราคาชดเชยที่เหมาะสม ทางโครงการจะอ้างอิงตามพรบ. เวนคืนฯ และประกอบกับราคาในปัจจุบันมาพิจารณาร่วมกัน
ด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1) ขอให้มีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการรูปแบบและแผนที่อย่างละเอียดใน Website และ Facebook ด้วย	โครงการฯ รับทราบและจะดำเนินการเผยแพร่ใน Website และ Facebook
2) ขอให้มีการส่งจดหมายเชิญทางไปรษณีย์ระบบลงทะเบียนให้กับผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ	โครงการฯ รับทราบและจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้นโดยในการดำเนินการที่ผ่านมาเป็นการประชาสัมพันธ์ในวงกว้างในระดับผู้นำชุมชนและมีการลงพื้นที่เพื่อแจกจ่ายหนังสือเชิญประชุมหรือใบปลิวให้กับผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการริมถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทุกครั้งที่มีการประชุม และประชาชนสามารถติดตามข้อมูลโครงการผ่านทาง Website และ Facebook ของโครงการ
    	

รูปที่ 12-7 สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 พื้นที่กลุ่มเป้าหมายเขตสวนหลวงและเขตบางกะปิ

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 22743

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 พรีเมียมเพลส 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 ฤทธิชัยมัย เบอร์โทรศัพท์ : 0-2975-9300



ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

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

Email : macro01@gmail.com

15. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม



1) เว็บไซต์โครงการ

www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com



2) เฟซบุ๊กโครงการ

“โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”



3) ช่องทางดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม

