

การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทาง ต่าง ๆ ดังนี้

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



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

วันที่ 11 ตุลาคม 2566 ณ อาคาร JW convention hall



2.การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 วันที่ 18-19 ธันวาคม 2566



3.การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)

วันที่ 7 มีนาคม 2567 ณ ห้องประชุมอาคารสมาคมศิษย์เก่าสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ติดต่อสอบถาม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ ถนน
เลขาฯ 111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวง
จตุจักร กรุงเทพฯ 10310
โทรสาร : 0-2558 9800 ต่อ 22743

ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ



บริษัท ดีเค ดีเคเอช จำกัด
1199 อาคารนิเวศน์ 8 ถนนพหลโยธิน
แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10000
ติดต่อ นายณัฏฐ์ สมงามพาณิชย์
เบอร์ติดต่อ : 0-2029-9931
Email : dcgdecade.co.th



บริษัท อินทราพร สีสอนดี จำกัด
315/7 หมู่ 10 ถนนพหลโยธิน แขวง
จตุจักร กรุงเทพฯ 10000
ติดต่อ นางสาวจิราภรณ์ พิเศษกิจ
เบอร์ติดต่อ : 0-2029-9542
โทรสาร : 0-2029-9542
Email : info@intra2017@gmail.com

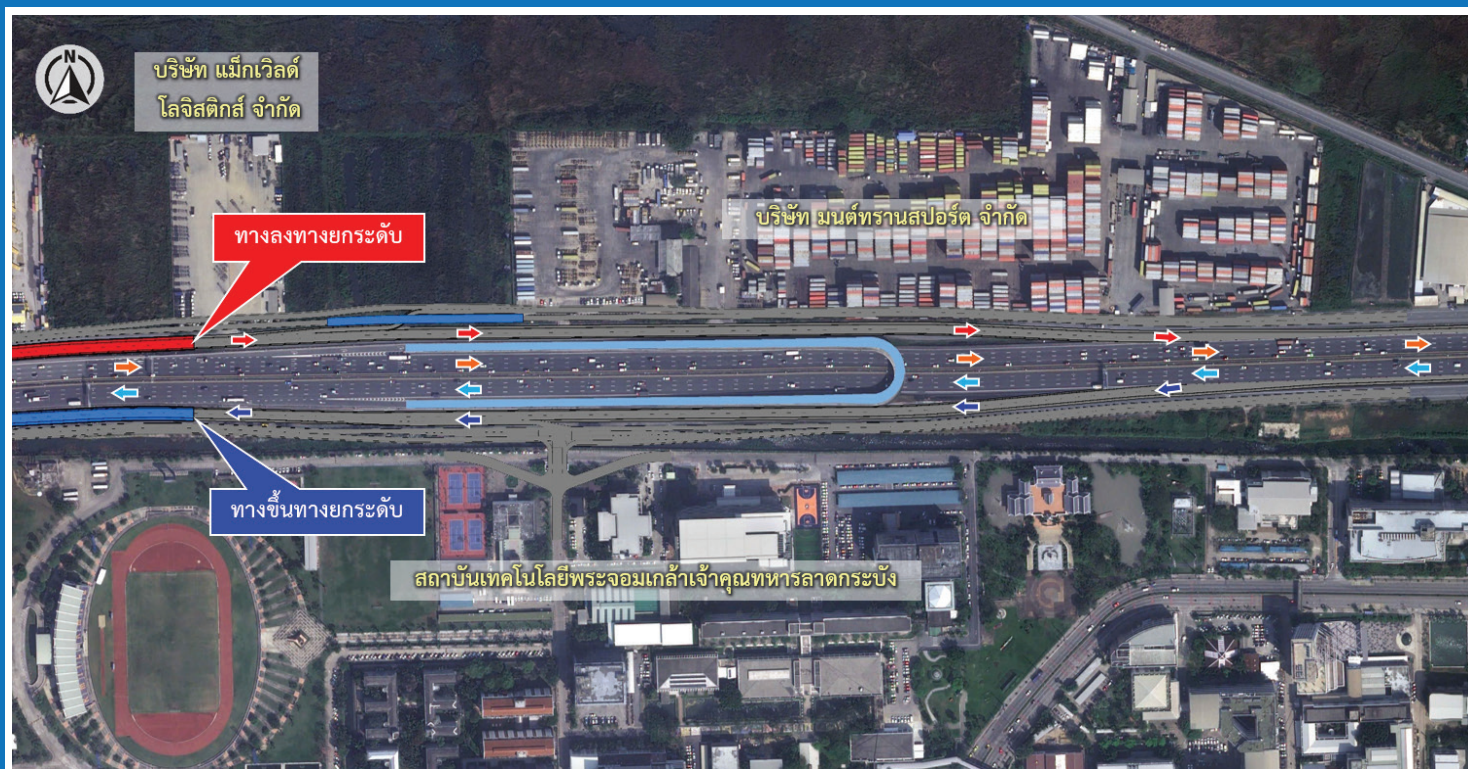


บริษัท เอ็ม เอ สีสอนดี จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10000
ติดต่อ นายณัฏฐ์ สมงามพาณิชย์
เบอร์ติดต่อ : 0-2975-9300
โทรสาร : 0-2975-9311



บริษัท แมคโครคอนสัลแตนท์ จำกัด
20 ซ.วิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10000
ติดต่อ นายณัฏฐ์ สมงามพาณิชย์
เบอร์ติดต่อ : 0-2939-0511-5
โทรสาร : 0-2939-0520
E-mail : macro01@gmail.com

รูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)



เมื่อผ่านทางเข้า - ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิแล้ว แนวเส้นทางจะข้ามทางเข้า - ออก ICD ลาดกระบัง ก่อนจะกระดัดลงพื้น และผ่านด้านข้างของสะพานกลับรถเดิมก่อนจะเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อปรับทางบริการเดิมให้ขนานกับทางขึ้น - ลงของโครงการ รวมถึงออกแบบทางแยกในการเชื่อมต่อระหว่างทางขึ้น - ลง และทางบริการให้ผู้ใช้ทางและประชาชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และถนนฉลองกรุงสามารถเข้า - ออก โครงการทางพิเศษได้



การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ที่ปรึกษาโครงการ



แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 4

กรกฎาคม 2567

เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) ของกรมทางหลวง (ทล.) เป็นเส้นทางสายหลักที่ให้บริการประชาชนเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออก ทั้งจังหวัดชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยรองรับการใช้บริการของสายการบินจำนวนมาก ให้บริการขนส่งเชิงพาณิชย์ผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จึงเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งบริเวณสถาบันธุรกิจและแกลลอรี่คลังสินค้าลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ส่งผลให้ถนนโดยรอบพื้นที่เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นช่วง ๆ ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางพิเศษยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าวได้ และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ กทพ. ดำเนินโครงการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อบูรณาการการพัฒนาวิศวกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อไป

วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

1 เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

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

4 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

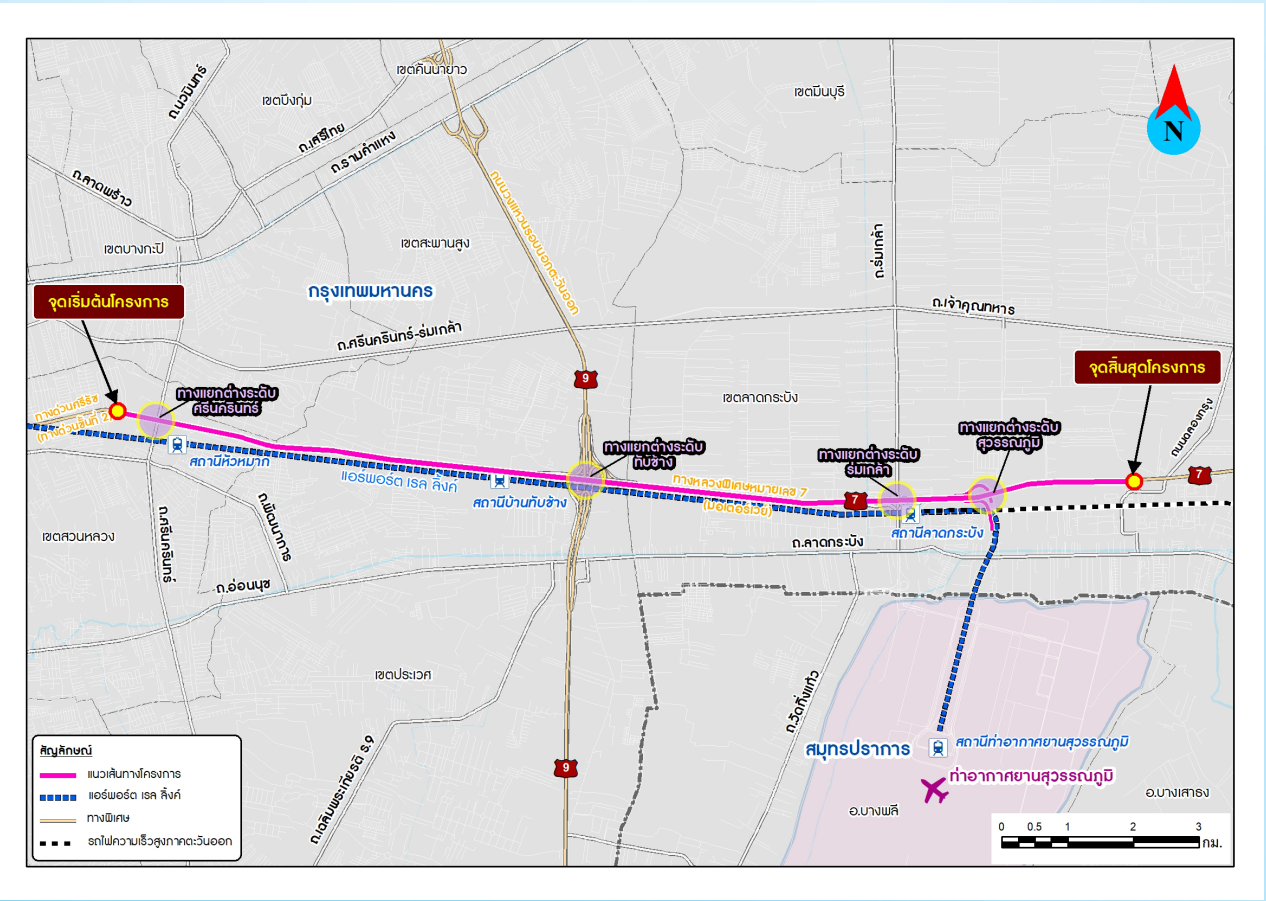
5 เพื่อจัดทำทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

6 เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

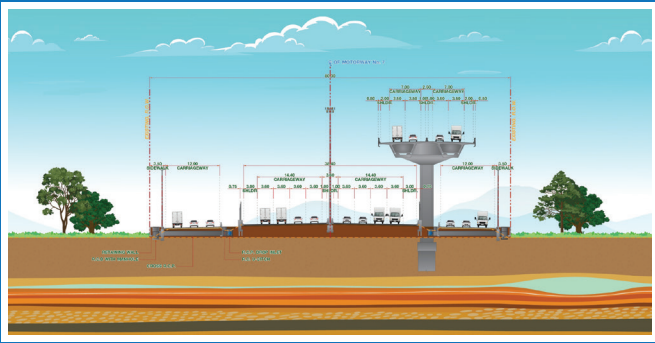
แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เริ่มต้น กม. 0+000 ที่บริเวณปลายทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ใกล้กับทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ในพื้นที่เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยเชื่อมต่อจากโครงสร้างเดิมของทางพิเศษศรีรัช เป็นทางยกระดับทิศทางละ2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2 เมตร ขนานอยู่ทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ก่อนจะผ่านถนนศรีนครินทร์ บริเวณ กม. 0+600 เชื่อมต่อเป็นทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ก่อนจะรวมเป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2 เมตร วางตัวบริเวณเกาะกั้นระหว่างทางหลักและทางคู่ขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

จากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับต่อเนื่องผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ก่อนจะแยกโครงสร้างเป็น 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณจุดตัดถนนร่มเกล้า เข้าสู่เส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นทางเข้า - ออกสนามบินสุวรรณภูมิ และยกระดับลงเข้าสู่เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในลักษณะทางขึ้นลงลาดกระบัง แล้วจึงสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.15+800 รวมระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร



ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

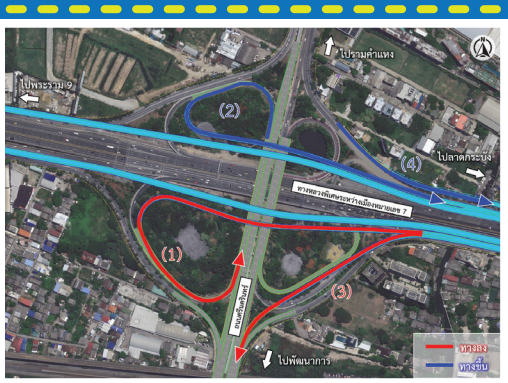


ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขวาทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ

เกณฑ์การพิจารณา

- 1 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- 2 การคงสภาพของถนนเดิม
- 3 ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- 4 สาธารณูปโภคในเขตทางหลวง
- 5 การโยกย้ายเวนคืน
- 6 ผลกระทบต่อพื้นที่รอบไหว

รูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)



รูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่

- (1) ทางลง Loop Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหงเพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์
- (2) ทางขึ้น Loop Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง
- (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังเลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์
- (4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง

รูปแบบทางเข้า - ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ



ทางออกจากโครงการเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิในทิศทางออกเมือง (สีแดง) มีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบ Semi Directional Ramp ในทิศทางเลี้ยวขวาจากเส้นทางหลัก

ทางเข้าสู่โครงการจากสนามบินสุวรรณภูมิในทิศทางเข้าเมือง (สีน้ำเงิน) มีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบ Directional Ramp เลี้ยวซ้ายไปทางพระราม 9 ซึ่งในบริเวณนี้จะมีการเวนคืนพื้นที่ทั้ง 2 ข้างทางเพื่อก่อสร้างทางเข้า - ออก

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน	
การเปิดหน้าดิน ทำให้ดินชะล้างพังทลายลงสู่แหล่งน้ำที่ทางยกระดับของโครงการพาดผ่าน	- เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม - ห้ามเก็บกองดินที่ได้จากการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ก่อสร้าง
 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ	
กิจกรรมการเปิดหน้าดินการขนส่ง/ขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	- ฉีดพรมน้ำและ/หรือจัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุ - ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง - ทำความสะอาดตัวรถและล้อรถก่อนนำรถออกสู่ภายนอกโครงการ
 เสียงและสั่นสะเทือน	
กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้าง กิจกรรมงานฐานรากตอม่อ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับก่อให้เกิดผลด้านเสียงและสั่นสะเทือน	- ใช้เสาเข็มแบบเจาะ - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวและถาวร
 น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
การชะล้างตะกอนดิน ครบน้ำมันจากเครื่องจักร และเกิดการรั่วไหลของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำได้	ติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกหล่น
 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	
กิจกรรมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางงานเตรียมพื้นที่ งานโครงสร้างทางยกระดับ ฯลฯ อาจส่งผลกระทบต่อภารกิจของการระบายน้ำผ่านทางร่องระบายน้ำเดิม ลดประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ได้	- จัดทำารระบายน้ำ และบ่อดักตะกอน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละช่วง - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาด เก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ
 การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย	
กิจกรรมการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของผู้ใช้ทางและเป็นจุดเสี่ยงต่อเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง	- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ - จัดเตรียมแผนการจัดการจราจรระหว่างทำการก่อสร้าง - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

 เศรษฐกิจสังคม	
- ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพและรายได้ของคนในท้องถิ่น - กิจกรรมงานก่อสร้างของโครงการ จะทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจร	- การดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น สื่อออนไลน์ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด - พิจารณาปรับคนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน
 การขุดเซยที่ดินและทรัพยากร	
การพัฒนาโครงการต้องทำการเวนคืนที่ดินจำนวน 143 แปลง คิดพื้นที่ 47,148 ตารางเมตร (29 ไร่ 1 งาน 87 ตารางวา) สิ่งปลูกสร้างจำนวน 63 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 5,301 ตารางเมตร อาจส่งผลกระทบต่อสูญเสียที่ดินและทรัพยากรได้	ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพยากรสินตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม
 สาธารณสุข สุขภาพ และอาชีวอนามัย	
- กิจกรรมการก่อสร้าง ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงดังรบกวน อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการได้ - มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานต่อคนงานก่อสร้าง	- ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัดและตามประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอ - จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้าง/บ้านพักคนงาน
 สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว	
กิจกรรมปรับพื้นที่งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อของทางยกระดับ งานก่อสร้างและติดตั้งชิ้นส่วนคานและพื้น กิจกรรมเหล่านี้จะมีการนำเครื่องมือและเครื่องจักร เข้ามาในพื้นที่ มีการกองวัสดุสำหรับงานก่อสร้างทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	- ติดตั้งรั้วกันเขตพื้นที่ก่อสร้าง - จัดเก็บกองวัสดุก่อสร้างและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย