

การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทาง ต่าง ๆ ดังนี้

- เว็บไซต์โครงการ www.srinakarini-suvarnabhumi-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



ติดต่อสอบถาม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เลขที่ 111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10310
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2558 9800 ต่อ 22743

ดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
การบริหารจัดการและงานสังคม



บริษัท ดีเคอี เอช จำกัด
1199 ซอยวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
ติดต่อ : นายอภิสิทธิ์ สมณะพันธ์
เบอร์โทรศัพท์ : 02-619-9931
Email : dc@decade.co.th

ดำเนินงานประมวลผลการรับฟังและดำเนินการ
การดำเนินงานและการบริหารรักษา



บริษัท อินทราฟรอนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
315/7 ซอยวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : นางสาวจิราภรณ์ พันธุ์สิงห์
เบอร์โทรศัพท์ : 02-029-9542
โทรสาร : 02-029-9542
Email : info@intrafront2017@gmail.com

คำวิศวกรรม



บริษัท เอ็ม เอส เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
ติดต่อ : นายสมชาย ทรัพย์น้อย
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2975-9300
โทรสาร : 0-2975-9311

คำสิ่งแวดล้อม



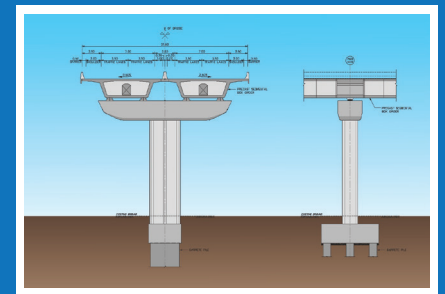
บริษัท แมโครคอนซัลแตนท์ จำกัด
20 ซอยวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
ติดต่อ : นายสมชาย ทรัพย์น้อย
เบอร์โทรศัพท์ : 0-2939-0511-5
โทรสาร : 0-2939-0520
E-mail : macro01@gmail.com

การคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)



การคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)
ผลการคัดเลือกรูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง) คือ รูปแบบที่ 3
ไม่รื้อย้ายสะพานกลับรถ ลดระดับส่งผ่านด้านข้างสะพานกลับรถ เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 7 เป็นรูปแบบที่ส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 น้อย
เพราะไม่จำเป็นต้องย้ายสะพานกลับรถเดิม ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่จะใช้สะพานกลับรถดังกล่าว
อีกทั้งลดระยะทางก่อสร้างโครงการ

ผลการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ



รูปแบบที่ 3
โครงสร้างทางพิเศษแบบครูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder) เนื่องจากมีความต่อเนื่องกับโครงสร้างทางพิเศษเดิม กลมกลืนเป็นรูปแบบเดียวกัน
และสามารถควบคุมคุณภาพงานได้ง่าย ขนส่งได้ง่าย ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
และที่สำคัญบริเวณพื้นที่ผิวจราจรปัจจุบันน้อย



การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
(ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) ของกรมทางหลวง (ทล.) เป็นเส้นทางสายหลัก
ที่ให้บริการประชาชนเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออก ทั้งจังหวัดชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยรองรับการใช้บริการของสายการบินจำนวนมาก ให้บริการขนส่ง
เชิงพาณิชย์ทั้งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จึงเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ
ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่
ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งบริเวณสถานีบรรจและแยกสินค้ากลางลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ส่งผลให้ถนน
โดยรอบพื้นที่เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นช่วง ๆ
ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนกระทั่งถึงบริเวณพื้นที่
ลาดกระบัง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางพิเศษยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงศรีนครินทร์ -
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าวได้ และสามารถเชื่อมต่อ
การเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและ
ขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ กทพ. ดำเนินโครงการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อบูรณาการการพัฒนาวัฒนธรรมและโครงข่ายทางถนน
ร่วมกันระหว่าง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม
จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อไป

วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

- 1 เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินของโครงการทางพิเศษ
สายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2 เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบกรอบรายละเอียด
(Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3 เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact
Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียด
ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด
- 4 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียด
ที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- 5 เพื่อจัดทำการศึกษาความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษ
สายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 6 เพื่อจัดทำรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน
ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาโครงการ

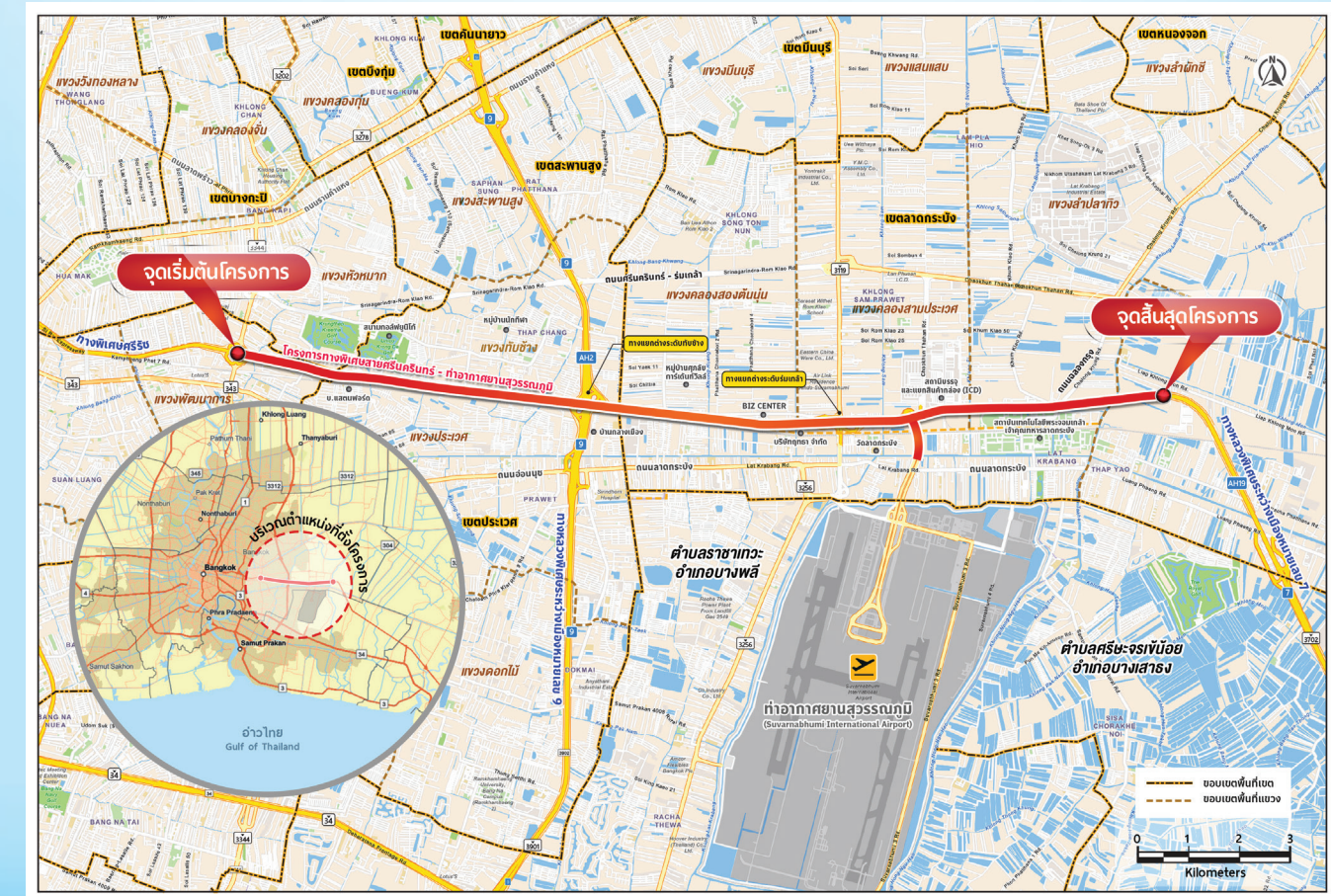


แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 3

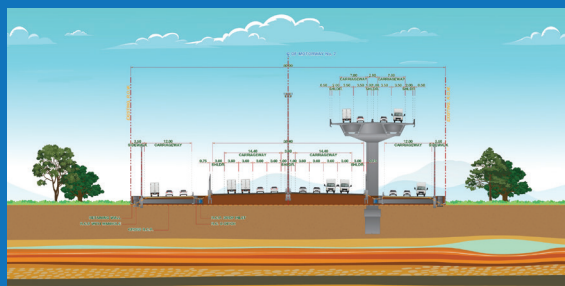
มีนาคม 2567

การศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม

แนวเส้นทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุดจะเป็นทางยกระดับ 4 ช่องจราจรไปตามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัชและทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ โดยแนวจะทับซ้อนไปตามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งหมด ข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 บริเวณด่านทับช้าง ข้ามทางแยกต่างระดับร่มเกล้า จนกระทั่งเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จากนั้นแนวเส้นทางหลักจะไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ผ่าน ICD และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ก่อนจะสิ้นสุดโครงการบริเวณก่อนถึงจุดตัดถนนฉลองกรุง รวมระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร โดยทางยกระดับของแนวเส้นทางเลือกนี้ จะมีการเวนคืนน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกอื่น เพราะใช้เขตทางเดิม แต่อาจมีการเวนคืนในบางจุดที่มีข้อจำกัดของโครงสร้างบริเวณด้านยกระดับ หรือทางขึ้น-ลง เท่านั้น



การคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

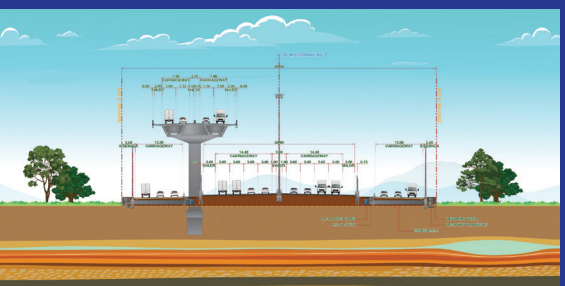


รูปแบบที่ 1 : ทิศใต้ของ M7 (ขวาทาง)

รูปแบบที่ 1 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ

ข้อดี คือ มีผลกระทบต่อภาระการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด จำนวนพื้นที่อันไหน
ที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่ารูปแบบอื่น สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิม
หลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องขยายเขตทางฝั่งใต้เพื่อวางตำแหน่งเสาช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม

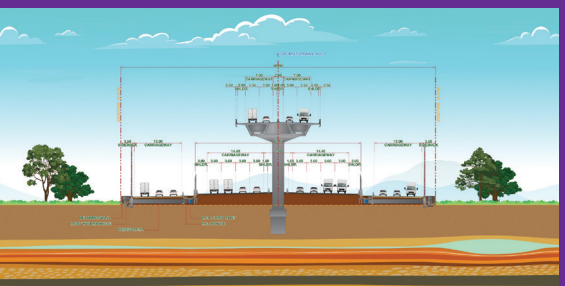


รูปแบบที่ 2 : ทิศเหนือของ M7 (ซ้ายทาง)

รูปแบบที่ 2 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่ทางด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ซ้ายทาง) โดยวางตำแหน่งเสาอยู่บนพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษและทางบริการ

ข้อดี คือ สามารถเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง และคืนผิวถนนเดิมหลังการก่อสร้างได้ง่าย

ข้อเสีย คือ จำเป็นต้องขยายเขตทางฝั่งเหนือเพื่อวางตำแหน่งเสา ช่วงที่ข้ามสะพานกลับรถเดิม และมีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวได้รับผลกระทบจากโครงการมากกว่า



รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางของ M7

รูปแบบที่ 3 ตำแหน่งทางยกระดับอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ข้อดี คือ ผลกระทบด้านทัศนียภาพทั้งสองฝั่งทางน้อย ขยายเขตทางน้อยกว่ารูปแบบอื่นเล็กน้อย

ข้อเสีย คือ มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างมากที่สุด การเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างทำได้ยาก จำเป็นต้องรื้อสะพานกลับรถและก่อสร้างใหม่ จำเป็นต้องขยายเขตทางทั้งสองฝั่งและจำนวนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบจากโครงการมีจำนวนมากที่สุด

เกณฑ์การพิจารณา

- 

1

ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง



2

การคงสภาพของถนนเดิม



3

ความยากง่ายในการก่อสร้าง



4

สาธารณูปโภคในเขตทางหลวง



5

การโยกย้ายเวนคืน

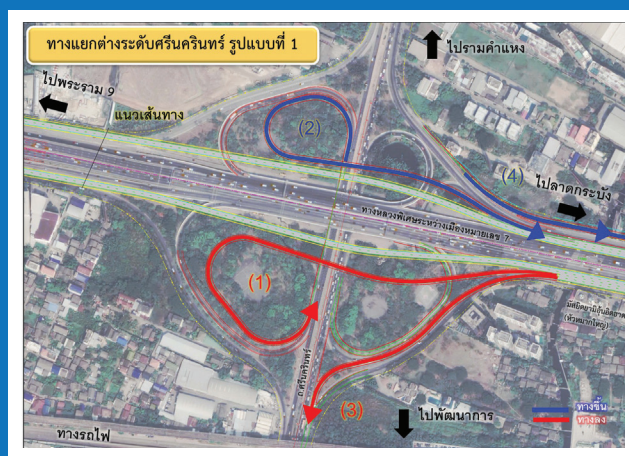


6

ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว

ผลการคัดเลือกตำแหน่งทางยกระดับของโครงการที่เหมาะสม คือ รูปแบบที่ 1 ทิศใต้ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาทาง) เป็นรูปแบบทางเลือกที่มีผลกระทบต่อทั้งการจราจร และระยะเวลาในการเดินทางระหว่างก่อสร้างบนสายทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองน้อยที่สุดเนื่องจากปริมาณจราจรบนทางบริการด้านทิศใต้มีปริมาณน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับทางบริการด้านทิศเหนือและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

การคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

[illegible]

รูปแบบที่ 1 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่
(1) ทางลง Loop Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้า
รวมค่าแห่ง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์

(2) ทางขึ้น Loop Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้า
ลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศทางออกเมือง

(3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบัง
เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์

(4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากกรมคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศาออกเมื่อ

ข้อดี คือ ค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบอื่น

ข้อเสีย คือ มีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุจากการตัดสินใจกระแสรถในการเชื่อมต่อ
ถนนศรีนครินทร์กับจุดขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม

รูปแบบที่ 2 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่

- (1) ทางขึ้น Loop Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมื่อ
- (2) ทางลง Semi-Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์
- (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังเลี้ยวเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์

4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากกรมคำแห่งหนึ่งไปลาภครบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขวาออกเมื่อ

ข้อดี คือ ลดจุดติดสลับกระแสจราจรในการเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์กับจุฬาลงกรณ์

ขึ้น-ลง ของทางแยกต่างระดับเดิม

ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูง

รูปแบบที่ 3 จะมีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่

- (1) ทางลง Semi-Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์
- (2) ทางขึ้น Semi-Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบังแล้วขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศออกเมือง
- (3) ทางลง Directional Ramp (สีแดง) สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังเลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์
- (4) ทางขึ้น Directional Ramp (สีน้ำเงิน) สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศออกเมือง

ข้อดี คือ ไม่มีการตัดกระแสจราจร ทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่

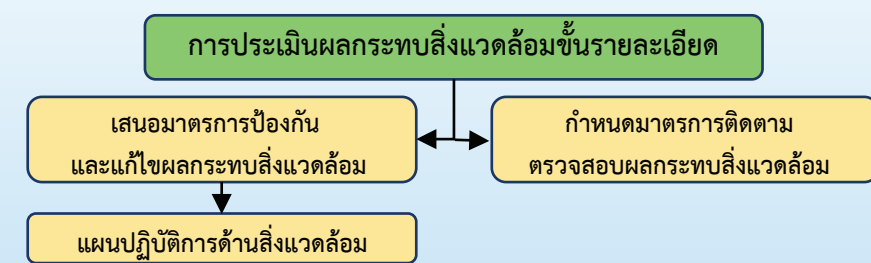
ข้อเสีย คือ ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น

ผลการคัดเลือกรูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์) คือรูปแบบที่ 1 Partial Clover-leaf Interchange

เนื่องจากมีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย รวมทั้งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย เมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น และมีคะแนนผลการคัดเลือกด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด

การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

1. รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนด ต่าง ๆ ที่พบทวนรายการการศึกษาเดิม และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
2. การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)
 - ศึกษารายละเอียดและลักษณะของโครงการ/รวบรวมข้อมูลและสำรวจภาคสนาม
 - คัดกรองปัจจัยที่มีนัยสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
3. การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)
 - สำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
 - รวบรวมข้อมูลภูมิเพิ่มเติม
 - เก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ/สำรวจโบราณคดี



- 4** การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้ สผ. และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ให้ความเห็นชอบ เพื่อประกอบการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม

