

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด) ได้ดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ภายใต้โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี

ดำเนินการจัดประชุมรวม 6 เวที ระหว่างวันที่ 18-20 สิงหาคม 2569 ควบคู่กับการประชุมออนไลน์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 402 คน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวคิดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น ข้อดี-ข้อด้อย และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปพัฒนาการศึกษาโครงการให้เหมาะสมต่อไป (ภาพบรรยากาศการประชุมแสดงในรูปที่ 1 และสรุปประเด็นความคิดเห็นแสดงในตารางที่ 1)



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เวทีที่ 1 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 เทศบาลตำบลท่าระหัด อำเภอเมืองสุพรรณบุรี
จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีนายจิรติ รามเนตร ปลัดอำเภอเมืองสุพรรณบุรี เป็นประธานการประชุมฯ
มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุม ทั้งสิ้น 46 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ติดต่อสอบถามข้อมูล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

Email : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

221/1 ซอยประจักษ์ 37 ถนนประจักษ์ แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ

กรุงเทพฯ 10800 โทรศัพท์ : 0 2975 9300 Email : maagmaathai.com

ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงศ์ จำเริญศาสตร์ วิศวกรโครงการ



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

51/25 ถนนนางมวง แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2 Email : casegcasehai.com

ผู้ประสานงาน : คุณคม บัวคลี วิศวกรโครงสร้าง



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

39 ซอยลาดพร้าว 124 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง

กรุงเทพฯ 10310 โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505 Email : cot@cot.co.th

ผู้ประสานงาน : คุณพนรวิษฎ์ เอี่ยมสิริสุข ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ รีเจนท์ สตรีท ถนนพระยาสุรินทร์ แขวงบางชัน

เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510 โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24

Email : pddr2019@gmail.com ผู้ประสานงาน : คุณสาวิตรี สายน้อย และ

คุณจิตติ นาคเขียร ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หน่วยอบรมประชาชนประจำตำบลจรเข้มใหญ่

วัดสูงสุมารมหันตาราม ตำบลจรเข้มใหญ่ อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี

โดยมีนายเอกนันต์ นาคประเสริฐ ปลัดอำเภอบางปลาม้า เป็นประธานการประชุมฯ

มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 69 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เวทีที่ 3 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลเมืองผักไห่ อำเภอฟักไห่

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนางสาวเขมรินทร์ นุชมาก ปลัดอำเภอฟักไห่ เป็นประธานการประชุมฯ

มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 82 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ อี
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท คอนซัลแตนท์
ออฟ เทคโนโลยี จำกัด



CASE บริษัท ชีวส์ แอนด์ สตรีคเจอร์
เอนจิเนียริ่ง จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 91 (MR10) ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เวทีที่ 4 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ โรงเรียนผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าดินแดง อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนางสาวเขมรินทร์ นุชมาก ปลัดอำเภอผักไห่ เป็นประธานการประชุมฯ
มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 56 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลตำบลบางบาล อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายเกรียงศักดิ์ ปีกขาว นายอำเภอบางบาล เป็นประธานการประชุมฯ
มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 72 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ เอ
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท คอนซัลแตนท์
ออฟ เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์ริล
เอนจิเนียริ่ง จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ช่วงเปิดการประชุม



ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



วันที่ 6 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดจุฬามณี อำเภอบางบาล

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายเกรียงศักดิ์ ปีกขาว นายอำเภอบางบาล เป็นประธานการประชุมฯ

มีจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 77 คน (ไม่นับรวมกลุ่มที่ปรึกษาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ)

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 1 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 - 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 เทศบาลตำบลท่าระหัด อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
จังหวัดสุพรรณบุรีมีพื้นที่เกษตรกรรมที่สำคัญ และเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรหลากหลายชนิด เช่น มะม่วง ปลูก ข้าว กุ้ง จึงเสนอให้มีการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ เช่น ตลาดกลาง เพื่อรองรับสินค้าในพื้นที่	ที่ปรึกษารับประเด็นข้อเสนอนี้เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวง (เจ้าของโครงการ) เพื่อพิจารณาต่อไป
ผู้เข้าร่วมประชุมมีความเห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 2 (รูปแบบตัว Y) ของทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี โดยให้เหตุผลว่าใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยและมีรูปแบบโครงสร้างที่เข้าใจง่าย อย่างไรก็ตาม ยังมีความกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นโครงสร้างยกระดับสูง จึงยังอยู่ระหว่างการพิจารณาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยระหว่างรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 ทั้งนี้ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 3	ที่ปรึกษารับทราบและรับประเด็นข้อห่วงใยด้านความปลอดภัยของโครงสร้างยกระดับไปพิจารณา โดยจะทำการศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด เพื่อนำมาเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2569 พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความปลอดภัยในทุกมิติ เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 1 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 - 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 เทศบาลตำบลท่าระหัด อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี (ต่อ)	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
เห็นด้วยที่จะเกิดโครงการนี้ขึ้น เนื่องจากโครงการนี้มีความจำเป็นในการสัญจรระหว่างจังหวัดต่าง ๆ หากเกิดโครงการนี้ขึ้นจะทำให้จังหวัดมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น	ที่ปรึกษาขอขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็น และจะนำไปประกอบการรายงานต่อกรมทางหลวงต่อไป
มีความกังวลว่าในแต่ละรูปแบบมีการกำหนดเขตทางโครงการข้างละ 50 เมตร รวมเป็น 100 เมตรตลอดแนวเส้นทาง อาจทำให้ต้องเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อพื้นที่การเกษตรและประชาชนในพื้นที่เป็นวงกว้าง จึงมีข้อเสนอว่าควรพิจารณาใช้พื้นที่เขตทางร่วมกันระหว่างทางรถไฟและทางหลวงพิเศษฯ เพื่อลดพื้นที่การเวนคืนที่ดินและลดผลกระทบต่อประชาชน	ในทางวิศวกรรมสามารถบูรณาการได้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีระเบียบและแนวปฏิบัติร่วมระหว่างหน่วยงานรองรับการใช้เขตทางร่วมกัน (พระราชบัญญัติรถไฟ/ทางหลวง) ที่ยังไม่อนุญาตให้ใช้เขตทางร่วมกัน ซึ่งอาจต้องพิจารณาหาแนวทางแก้ไขหรือผลักดันเป็นโครงการนำร่องต่อไป ทั้งนี้ในการออกแบบทั้งในส่วนของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษฯ ได้กำหนดขอบเขตเท่าที่จำเป็นแล้ว เพื่อจำกัดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 1 ของทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี เนื่องจากส่งผลกระทบต่อพื้นที่ไม่มากนัก และแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ติดกับพื้นที่สาธารณะ (บึงหนองอ้อ) ส่วนรูปแบบที่ 2 ซึ่งเป็นโครงสร้างยกระดับ มีความกังวลว่าอาจเกิดอุบัติเหตุจากรถขนาดใหญ่ได้ โดยเฉพาะกรณีผู้ขับเสียหลักขณะเข้าโค้ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อด้านแรงสั่นสะเทือนต่อพื้นที่ด้านล่าง	ที่ปรึกษารับประเด็นข้อกังวลเรื่องความปลอดภัยของโครงสร้างยกระดับ ในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2569 ที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสม ที่จะนำไปใช้ในการออกแบบและกำหนดมาตรการในด้านต่าง ๆ ต่อไป
2. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ควรมีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อนำไปพิจารณาในมิติต่าง ๆ และพัฒนาโครงการให้ครอบคลุมรอบด้าน ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยเฉพาะปัญหาเรื่องน้ำท่วม เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นบริเวณที่ประสบปัญหาน้ำท่วมอยู่เดิมแล้ว	ที่ปรึกษาเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ และสามารถแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะได้อย่างทั่วถึงและรอบด้าน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน โดยเฉพาะประเด็นด้านผลกระทบต่อพื้นที่ เช่น ปัญหาน้ำท่วม นำไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาและออกแบบโครงการ รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยจะนำเสนอมาตรการดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หน่วยอบรมประชาชนประจำตำบลจรเข้มใหญ่ วัดสูงสุมารมหันตาราม ตำบลจรเข้มใหญ่ อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
เสนอให้แต่ละตำบลมีทางเข้า 1 ทาง และทางออก 1 ทาง แต่ถ้าหากไม่สามารถทำได้ เสนอให้พิจารณาหาจุดกึ่งกลางที่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นทางเข้า-ออกร่วมกัน เช่น ระหว่างตำบลดอนลาน ตำบลโคกคราม และตำบลจรเข้มใหญ่ เพื่อความสะดวกของประชาชนในพื้นที่	ในการออกแบบจุดเชื่อมต่อเป็นทางเข้า-ออกของโครงการ โดยทั่วไปจะพิจารณาจากโครงข่ายถนนสายสำคัญที่แนวโครงการตัดผ่าน ปริมาณจราจรที่จะเดินทางเข้า-ออก โครงการ ซึ่งในโครงการจะมีโครงข่ายที่เป็นไปได้ทั้งหมด 3 จุด แต่ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นไปพิจารณาดำเนินทางเข้า-ออกอื่นที่มีความเป็นไปได้ต่อไป
เสนอให้โครงการจัดทำแผนที่แสดงจุดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษฯ ว่าเส้นทางโครงการผ่านหมู่บ้านไหนบ้าง	เมื่อรูปแบบโครงการมีรายละเอียดที่ชัดเจนแล้ว ที่ปรึกษาจะนำรายละเอียดการออกแบบของโครงการมาแสดงเป็นแผนที่ในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
เสนอให้โครงการขยับให้แนวรถไฟกับแนวทางหลวงพิเศษฯ เข้าใกล้กันมากขึ้น เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนที่ดิน และให้ใช้ทางบริการร่วมกันได้	ในทางวิศวกรรมสามารถบูรณาการได้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีระเบียบและแนวปฏิบัติร่วมระหว่างหน่วยงานรองรับการใช้เขตทางร่วมกัน (พระราชบัญญัติรถไฟ/ทางหลวง) ที่ยังไม่อนุญาตให้ใช้เขตทางร่วมกัน ซึ่งอาจต้องพิจารณาหาแนวทางแก้ไขหรือผลักดันเป็นโครงการนำร่องต่อไป ทั้งนี้ในการออกแบบทั้งในส่วนของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษฯ ได้กำหนดขอบเขตเท่าที่จำเป็นแล้ว เพื่อจำกัดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอาจทับซ้อนกับระบบสายไฟฟ้าเดิม ซึ่งอาจกระทบต่อการจ่ายไฟฟ้าในพื้นที่ จึงเสนอให้โครงการเข้าดำเนินการประสานงานและวางแผนล่วงหน้า เพื่อป้องกันความล่าช้าจากกระบวนการออกแบบใหม่และการขออนุมัติงบประมาณ	เมื่อได้รูปแบบโครงการที่เหมาะสมและมีรายละเอียดที่ชัดเจนแล้ว คณะที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม และลดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคให้ได้มากที่สุด
เสนอให้พิจารณาจัดแนวเส้นทางชิดแนวเขตที่ดิน (Property Line) เพื่อลดการแยกส่วนที่ดิน (Land Fragmentation) และบรรเทาผลกระทบต่อผู้ได้รับผลกระทบ แม้แนวเส้นทางยาวต่อเนื่องอาจมีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมในการปรับเปลี่ยนก็ตาม	ในการออกแบบแนวเส้นทางของโครงการเป็นการออกแบบขนานกับแนวโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งได้ออกแบบให้หลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนในหลายพื้นที่แล้ว รวมถึงในการออกแบบจะพิจารณากำหนดเขตทางเท่าที่จำเป็นเพื่อลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หน่วยอบรมประชาชนประจำตำบลจรเข้มใหญ่ วัดสูงสุมารมหันตาราม ตำบลจรเข้มใหญ่ อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี (ต่อ)	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
ต้องการทราบความชัดเจนว่าแนวเส้นทางโครงการผ่านจุดใดบ้าง และใช้พื้นที่เท่าไร ในพื้นที่ตำบลจรเข้มใหญ่	เมื่อรูปแบบโครงการมีรายละเอียดที่ชัดเจนแล้ว ที่ปรึกษาจะนำรายละเอียดการออกแบบของโครงการมานำเสนอ รวมถึงเปิดพื้นที่ให้ประชาชนได้สอบถามรายละเอียดเรื่องงานเวนคืน ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ระยะห่าง ที่วัดจากโรงเรียนบ้านโพธิ์ศรีนั้น วัดจากจุดใดไปถึงจุดใด (เช่น วัดจากแนวรั้ว/ขอบเขตที่ดินของโรงเรียน ไปถึงแนวกึ่งกลางเส้นทาง หรือถึงแนวเขตทางของโครงการ) ขอความชัดเจนเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการวัดระยะดังกล่าว	การวัดระยะห่างของพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม จะวัดจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไปยังสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญหรืออาคารที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
เสนอให้โครงการเชิญผู้ที่มีที่ดิน ผู้ที่ได้รับผลกระทบ และพื้นที่อ่อนไหวที่แนวเส้นทางตัดผ่านมาร่วมประชุม เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการและรับทราบปัญหาโดยตรง	- ที่ปรึกษาเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน ทั้งผู้นำชุมชน ประชาชน วัด และโรงเรียน ได้เข้ามามีส่วนร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น โดยได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านหลายช่องทาง ได้แก่ การส่งจดหมายเชิญประชุม การเดินแจกเอกสารในพื้นที่ การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ของโครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ตามแนวเส้นทางโครงการ และการนำเรื่องเข้าวาระการประชุมประจำเดือนของอำเภอเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ทางผู้นำได้รับทราบอีกครั้ง รวมทั้งเปิดช่องทางเฟซบุ๊กแฟนเพจ (MR10 ทล32 – สุพรรณบุรี) ไลน์โครงการ (@174zxqvf) เพื่อให้ประชาชนสามารถติดตามข้อมูลข่าวสารและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ - สำหรับผู้ที่ได้รับเชิญแต่ติดภารกิจไม่สามารถเข้าร่วมได้ สามารถติดตามสรุปผลการประชุมได้ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและที่ทำการชุมชน รวมถึงติดตามได้ผ่านเว็บไซต์และไลน์โครงการ โดยยังสามารถแสดงความคิดเห็นหรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมผ่านช่องทางดังกล่าวได้เช่นกัน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 2 วันอังคารที่ 18 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หน่วยอบรมประชาชนประจำตำบลจรเข้มหาญ วัดสูงสุมารมหันตาราม ตำบลจรเข้มหาญ อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี (ต่อ)	
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ต้องการทราบหลักเกณฑ์การเวนคืนที่ดิน	หลักเกณฑ์การเวนคืนจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยราคาที่ดินที่จะได้รับการทดแทนจะพิจารณาจากราคาซื้อขายในท้องตลาด ราคาประเมินของทางราชการ สภาพและที่ตั้งของที่ดิน และวัตถุประสงค์ของการเวนคืนประกอบกัน ณ ปีที่มีการเวนคืนสำหรับต้นไม้และสิ่งปลูกสร้างก็เช่นกัน จะประเมินจากราคาวัสดุและค่าก่อสร้าง ณ ปีที่เวนคืน ในกรณีที่ที่ดินถูกแบ่งออกเป็นแปลงเล็ก และพื้นที่ที่เหลือใช้ประโยชน์ไม่ได้ดั้งเดิม เจ้าของสามารถร้องขอให้เวนคืนทั้งแปลงได้ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยแบ่งเป็น 2 กรณี คือ หากเหลือพื้นที่น้อยกว่า 25 ตารางวา จะพิจารณาให้ตามหลักเกณฑ์ เว้นแต่ที่ดินส่วนที่เหลือติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของคนเดียว แต่หากเหลือมากกว่า 25 ตารางวา สามารถร้องขอได้ ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะต้องพิจารณาความเหมาะสมและความสมเหตุสมผลก่อนดำเนินการ
เวทีที่ 3 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลเมืองผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
เสนอให้มีการบูรณาการแผนงานและการก่อสร้างระหว่างโครงการทางหลวงพิเศษฯ และโครงการรถไฟให้ดำเนินการไปในคราวเดียวกัน เพื่อลดระยะเวลาและผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นไปนำเสนอต่อกรมทางหลวงที่เป็นเจ้าของโครงการ และการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป
เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่บนพื้นที่รับน้ำ จึงขอสอบถามถึงแผนบริหารจัดการน้ำและมาตรการบรรเทาอุทกภัยทั้งในระหว่าง การก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เนื่องจากเกรงว่าโครงสร้างของทางหลวงพิเศษฯ อาจกีดขวางทางน้ำไหล จนทำให้น้ำเอ่อล้นเข้าสู่แม่น้ำน้อยและระบบระบายน้ำรอบข้าง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อครัวเรือนในระดับรุนแรงเช่นเดียวกับมหาอุทกภัยที่ผ่านมา	โครงการได้ออกแบบรูปแบบโครงการในช่วงพื้นที่ทุ่งรับน้ำเป็นสะพานยกระดับทั้งหมด เพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 3 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลเมืองผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ) 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
การเวนคืนที่ดินสำหรับโครงการรถไฟ 50 เมตร และทางหลวงพิเศษฯ อีก 50 เมตร รวมเป็นระยะทาง 100 เมตรนั้น ส่งผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าและสาธารณูปโภคพื้นฐานในพื้นที่ จึงขอสอบถามว่า หน่วยงานใดจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการย้ายแนวสายไฟฟ้าที่ต้องดำเนินการซ้ำซ้อนดังกล่าว	ในการประมาณราคาก่อสร้าง กรณีที่อยู่นอกเขตทางหลวงเดิม จะมีการเตรียมค่าใช้จ่ายในส่วนของการรื้อย้ายหรือปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไว้ด้วย ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะประสานงานร่วมกับหน่วยงานสาธารณูปโภคและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การออกแบบเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยรูปแบบในการปรับปรุงควรสอดคล้องกับรูปแบบโครงการทั้งทางหลวงพิเศษฯ และทางรถไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงการดำเนินการซ้ำซ้อน
เนื่องจากการก่อสร้างอาจตัดขวางเส้นทางลำเลียงและระบบน้ำเดิม ประกอบกับพื้นที่เกษตรกรรมมีทั้งเส้นทางลำเลียงผลผลิตและลำคลองสำหรับสูบน้ำเข้านา จึงขอเสนอให้พิจารณาจัดทำทางบริการคู่ขนานไปกับแนวมอเตอร์เวย์	โดยทั่วไปทางบริการของทางหลวงพิเศษฯ จะออกแบบเฉพาะในกรณีที่แนวเส้นทางตัดผ่านแปลงที่ดินแล้วส่งผลให้ที่ดินเป็นที่ตาดอด หรือแนวเส้นทางตัดผ่านทางสัญจรเดิมทำให้ทางสัญจรเดิมไม่สามารถใช้งานได้ จึงจะมีการออกแบบทางบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ สำหรับข้อเสนอให้จัดทำทางบริการคู่ขนานไปกับแนวมอเตอร์เวย์ ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
เนื่องจากพื้นที่บริเวณตำบลลำตะเคียนและตำบลดอนลานเป็นพื้นที่ปิดล้อม (จุดอับ) และมีข้อจำกัดด้านการเดินทางสูง โดยใช้เวลาเดินทางในปัจจุบันประมาณ 40 นาที จึงขอเสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบทางขนาน ทั้งสองฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของชุมชนในพื้นที่	โดยทั่วไปทางบริการของทางหลวงพิเศษจะออกแบบเฉพาะในกรณีที่แนวเส้นทางตัดผ่านแปลงที่ดินแล้วส่งผลให้ที่ดินเป็นที่ตาดอด หรือแนวเส้นทางตัดผ่านทางสัญจรเดิมทำให้ทางสัญจรเดิมไม่สามารถใช้งานได้ จึงจะมีการออกแบบทางบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ สำหรับข้อเสนอให้จัดทำทางลอดหรือทางแยกเพื่อลดระยะเวลาเดินทางของชุมชนในพื้นที่ทั้งสองฝั่ง ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
- ขอเสนอให้พิจารณาขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ในเส้นทางดังต่อไปนี้ - เส้นทางภาชี-เสนา และวิเศษชัยชาญ - เส้นทางภาชี-ป่าโมก ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่มีประชาชนใช้สัญจรเป็นจำนวนมาก - เส้นทางภาชี-บางบาล ซึ่งประสบปัญหาหนาทึดจากการขาดทราย	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นไปนำเสนอต่อกรมทางหลวง เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายแนวเส้นทางดังกล่าวต่อไป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 3 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลเมืองผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ) 2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอเสนอให้เพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยไว้ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบ รวมถึงกำหนดไว้ใน TOR ด้านความปลอดภัยในระหว่าง การก่อสร้างด้วย	ที่ปรึกษาได้รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยกระบวนการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม ได้มีการพิจารณาประเด็นด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ซึ่งเป็นประเด็นที่ที่ปรึกษาให้ความสำคัญและพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยจะนำเสนอมาตรการดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
ผู้ที่ได้รับผลกระทบมีความต้องการข้อมูลผลกระทบที่ชัดเจน เนื่องจากที่ผ่านมาเคยสอบถามเกี่ยวกับระดับเสียงแล้ว แต่ยังไม่ได้รับคำตอบที่ชัดเจน จึงขอเสนอให้จัดทำข้อมูลผลกระทบที่เป็นรูปธรรม เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของประชาชน เช่น การพิจารณาย้ายที่อยู่อาศัย เป็นต้น	ปัจจุบันการศึกษาอยู่ในระหว่างการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ภายหลังจากได้รูปแบบที่มีความเหมาะสม ที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงให้มีความชัดเจนต่อไป ทั้งนี้ จะมีการนำเสนอข้อมูลผลกระทบด้านเสียงในการประชุมครั้งที่ 4 หรือการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2570
กรณีเกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมก่อสร้างจนเป็นเหตุให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต จะถือเป็นความรับผิดชอบของผู้ใด และมีแนวทางหรือมาตรการรองรับในเรื่องดังกล่าวอย่างไร ทั้งนี้ ขอยกตัวอย่างบทเรียนจากเหตุการณ์สะพานถล่มระหว่างการก่อสร้างที่ผ่านมา ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าว	กรณีที่ประชาชนในพื้นที่หรือผู้ใช้ทางได้รับอุบัติเหตุหรืออันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลหรือค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด ซึ่งที่ปรึกษาจะกำหนดเป็นมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป
มีข้อกังวลเกี่ยวกับค่ามาตรฐานระดับเสียงว่าเป็นค่าเฉลี่ย หรือค่าสูงสุด/ต่ำสุด รวมถึงในระหว่างการก่อสร้างจะมีแนวทางการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างไร	- ค่ามาตรฐานระดับเสียงจะใช้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และค่าระดับเสียงสูงสุด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ต้องมีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด ต้องมีค่าไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ - สำหรับในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ จะมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านเสียง ซึ่งภายหลังจากได้รูปแบบที่มีความเหมาะสม ที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงให้มีความชัดเจนต่อไป ทั้งนี้จะมีการนำเสนอข้อมูลผลกระทบด้านเสียงในการประชุมครั้งที่ 4 หรือการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 3 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลเมืองผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ) 3. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ในกรณีพื้นที่เช่าที่มีสัญญาเช่าระหว่างผู้เช่าและผู้ให้เช่า หากพื้นที่ดังกล่าวถูกเวนคืน ผู้เช่าจะมีสิทธิหรือได้รับประโยชน์ใด ๆ จากพื้นที่นั้นหรือไม่	กรณีพื้นที่เช่าแบบจ่ายรายปี ผู้เช่าไม่มีสิทธิได้รับเงินชดเชยล่วงหน้าสำหรับปีที่ยังไม่ได้เช่าจริง แต่มีสิทธิได้รับค่าชดเชยในทรัพย์สินที่ปลูกสร้างหรือปลูกไว้บนที่ดิน เช่น สิ่งปลูกสร้าง กระบอม ต้นไม้ ตลอดจนค่าเสียหายจากการขาดรายได้ของกิจการ สำหรับกรณีที่ทำสัญญาเช่าและชำระเงินค่าเช่างวดเดียวตลอดอายุสัญญา เช่น เช่า 6 ปี ชำระเงิน 600,000 บาทตั้งแต่ต้นสัญญา ผู้เช่าจะได้รับค่าชดเชยตามสัดส่วนระยะเวลาที่เหลือของสัญญา เช่น หากใช้สิทธิเช่าไปแล้ว 2 ปี เหลือระยะเวลาอีก 4 ปี จะได้รับค่าชดเชยเป็นเงิน 400,000 บาท
ประชาชนในพื้นที่หมู่ 6 ตำบลกุฎี ได้รับแจ้งว่าที่ดินของตนอยู่ในเขตเวนคืน แต่ยังไม่ทราบตำแหน่งที่ตั้งที่ชัดเจนของแนวเขตดังกล่าว จึงขอสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมในประเด็นนี้	รายละเอียดข้อมูลการเวนคืนเฉพาะรายละเอียดจะสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2570
วันที่ 4 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ โรงเรียนผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าดินแดง อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
ขอให้โครงการคำนึงถึงผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพเกษตรกร เนื่องจากกังวลว่าแนวเส้นทางโครงการอาจตัดผ่านหรือกีดขวางเส้นทางสัญจรเดิม ส่งผลให้การเข้าถึงแปลงนาและการขนส่งพืชผลทางการเกษตรมีความยุ่งยาก ลำบาก หรือไม่สะดวก ดังเช่นที่เคยปฏิบัติ	รูปแบบโครงการส่วนใหญ่ได้รับการออกแบบเป็นสะพานยกระดับ โดยเว้นช่องลอดใต้สะพานมีความสูงไม่น้อยกว่า 5.5 เมตร และมีความกว้างเพียงพอให้รถบรรทุกพืชผลทางการเกษตรและเครื่องจักรกลหนัก (เช่น รถเกี่ยวข้าว, รถไถ) สามารถลอดผ่านและสัญจรระหว่างสองฝั่งได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ในระหว่างการก่อสร้าง โครงการจะจัดให้มีเส้นทางเลี่ยงเปี่ยงชั่วคราว พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟและป้ายเตือนจราจร เพื่อให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงแปลงนาและขนส่งผลผลิตได้อย่างต่อเนื่อง
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอเพิ่มเติมในประเด็นด้านโบราณคดีว่า ข้อมูลที่แสดงในระบบ GIS อาจยังไม่ใช่อายุที่มีการปรับปรุงล่าสุด จึงขอให้ตรวจสอบและปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันด้วย	ภายหลังจากการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมแล้ว ที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานงานกับสำนักศิลปากรในพื้นที่ เพื่อตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณคดีและให้ผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดีลงสำรวจในพื้นที่ต่อไป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 4 วันพุธที่ 19 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ โรงเรียนผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าดินแดง อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
3. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ขอให้โครงการชี้แจงหลักเกณฑ์การประเมินค่าทดแทนทรัพย์สิน และการจัดสรรค่าเวนคืน พร้อมทั้งกำหนดกรอบเวลา ที่ชัดเจนในการประกาศข้อมูลดังกล่าว เพื่อลดความวิตกกังวลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่	การประเมินค่าทดแทนทรัพย์สิน ใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ 2562 และกฎกระทรวงกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ร่วมกับกฎกระทรวงอื่นๆ รายละเอียดข้อมูลการเวนคืนเฉพาะรายละเอียดจะสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
สอบถามขั้นตอนการรับค่าทดแทนการเวนคืน กรณีเอกสารสิทธิ์ที่ดินยังเป็นชื่อของบิดา ไม่ใช่ชื่อผู้ครอบครองในปัจจุบัน	ถ้าบิดาเสียชีวิต สามารถไปดำเนินการแต่งตั้งผู้จัดการมรดก ทายาท หรือผู้มีส่วนได้เสียต้องยื่นคำร้องต่อศาลชั้นต้นที่เขตพื้นที่ที่ดินตั้งอยู่ เพื่อให้ศาลมีคำสั่งแต่งตั้ง โดยทายาทต้องเตรียมเอกสารสำคัญและดำเนินการตามขั้นตอนทางกฎหมายก่อนนำคำสั่งศาลไปจดทะเบียนโอนที่สำนักงานที่ดิน
เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลตำบลบางบาล อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
ประชาชนในพื้นที่ที่มีความกังวลเกี่ยวกับขอบเขตการใช้พื้นที่โครงการ เนื่องจากยังขาดความชัดเจนและการจำแนกพื้นที่ที่แน่นอนระหว่าง "พื้นที่ศึกษาของโครงการ" (รัศมีครอบคลุมการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม) กับ "พื้นที่ก่อสร้างจริง" (เขตทางที่จะต้องเวนคืนหรือใช้จัดสร้างโครงสร้าง) ส่งผลให้เกิดความเข้าใจสับสนว่าที่ดินของตนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาจะถูกเวนคืน	พื้นที่ศึกษาโครงการมีรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากโครงการเท่านั้น ส่วนเขตพื้นที่ในการก่อสร้างของทางหลวงพิเศษฯ จะใช้พื้นที่ภายในเขตทางเท่านั้น โดยทั่วไปจะมีเขตทางเพียง 50 เมตร ยกเว้นในบริเวณทางแยกต่างระดับ จุดพักรถ หรือกรณีมีทางบริการ ที่จะมีการขยายเขตทางหลวงพิเศษฯ
มีความกังวลเกี่ยวกับตอม่อสะพาน โดยประชาชนกังวลว่าในช่วงฤดูน้ำหลาก กระแสน้ำที่ปะทะกับตอม่อสะพานอาจก่อให้เกิดน้ำวน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการสัญจรทางเรือของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สะพาน และอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้สัญจรทางน้ำได้	ในการออกแบบที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบโครงสร้างพิเศษเพื่อลดแรงปะทะของกระแสน้ำกับตอม่อสะพาน เพื่อแก้ปัญหาเรื่องน้ำวน และลดผลกระทบต่อการสัญจรทางเรือ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลตำบลบางบาล อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
ชุมชนที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาประสบปัญหาน้ำกัดเซาะหน้าดินบริเวณชายฝั่ง โดยเฉพาะพื้นที่บ้านกุ่มที่มีความรุนแรงมากกว่าพื้นที่ตำบลบางชะนี จึงขอสอบถามว่าโครงการมีแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไร	ที่ปรึกษาได้รับประเด็นข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการออกแบบกรณีที่การกัดเซาะหน้าดินเกิดจากการก่อสร้างของโครงการที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบป้องกันการกัดเซาะต่อไป
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอให้โครงการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเคร่งครัด บริเวณพื้นที่รับน้ำและแหล่งน้ำธรรมชาติที่แนวเส้นทางตัดผ่าน เนื่องจากเป็นแหล่งขยายพันธุ์สัตว์น้ำตามธรรมชาติเกรงว่าการระบายน้ำเสียหรือตะกอนจากการก่อสร้างอาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ จนส่งผลกระทบต่อวงจรชีวิตของสัตว์น้ำและระบบนิเวศโดยรอบ	ในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว จะมีมาตรการป้องกันด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เช่น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รางระบายน้ำและบ่อดักตะกอนดินชั่วคราว และม่านดักตะกอน เป็นต้น โดยจะนำเสนอมาตรการดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
กรณีมลภาวะทางเสียง หากค่าระดับเสียงพื้นฐานที่กำหนดไว้อยู่ที่ระดับหนึ่ง แต่กิจกรรมก่อสร้างทำให้ระดับเสียงเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย จะมีแนวทางการจัดการอย่างไร และหากระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ จะมีมาตรการดำเนินการอย่างไรขอทราบรายละเอียดในประเด็นนี้ด้วย	ในกรณีที่ระดับเสียงมีค่าเกินมาตรฐานจะมีมาตรการเฉพาะพื้นที่ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวหรือกำแพงกันเสียงถาวร ส่วนกรณีที่ค่าระดับเสียงเพิ่มสูงขึ้นแต่ไม่เกินค่ามาตรฐานผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปของหัวข้อด้านเสียง ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ที่ปรึกษาได้ประเมินผลกระทบด้านเสียงอย่างละเอียดแล้ว จะนำข้อมูลผลกระทบดังกล่าว พร้อมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มานำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ขอเสนอให้มีการจัดประชุมลงพื้นที่เป็นรายตำบล ยกตัวอย่างเช่น ในเขตอำเภอบางบาล ก็ขอให้จัดประชุมในพื้นที่ตำบลที่แนวโครงการพาดผ่าน ได้แก่ ตำบลบางชะนี ตำบลบางบาล และตำบลบ้านกุ่ม	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาปรับรูปแบบการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมระดับตำบล โดยเฉพาะพื้นที่ตำบลที่แนวโครงการพาดผ่าน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลตำบลบางบาล อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ (ต่อ)	
มีการเข้าไปสำรวจชั้นดิน (เจาะสำรวจดิน) ในพื้นที่หมู่ที่ 2 ตำบลบางชะนี โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 4-5 วัน โดยไม่มีการประชาสัมพันธ์ให้ลูกบ้านทราบล่วงหน้า ทำให้เกิดความไม่พอใจในเรื่องเสียงดังจากการดำเนินงาน นอกจากนี้ยังพบการบักหมุดบริเวณกลางถนนและบริเวณบันไดขึ้นบ้านของลูกบ้าน โดยไม่ทราบว่าเป็นการดำเนินการของหน่วยงานใด ระหว่างโครงการรถไฟหรือโครงการทางหลวงพิเศษฯ	ตามข้อปฏิบัติ หน่วยงานที่เข้าดำเนินการในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการสำรวจปักหมุด การสำรวจดิน การสำรวจทรัพยากรชีวภาพ หรือการติดตั้งสถานีตรวจวัดมลพิษ จะต้องแจ้งให้หน่วยงานท้องถิ่น ทราบล่วงหน้า ทั้งองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน ทั้งนี้ หากเป็นการดำเนินงานของที่ปรึกษาเองที่มีได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ที่ปรึกษาต้องขอภัยมา ณ ที่นี้ และจะเพิ่มความระมัดระวังในการดำเนินงานมากยิ่งขึ้นต่อไป แต่หากเป็นการดำเนินงานของหน่วยงานอื่น ที่ปรึกษาจะประสานแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เพิ่มความระมัดระวังในการดำเนินงานต่อไปเช่นกัน
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ประชาชนในพื้นที่ที่มีความต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับค่าเวนคืนที่ดิน แต่ทางผู้จัดแจ้งว่าขณะนี้ยังไม่ถึงขั้นตอนที่จะสามารถหารื้อในรายละเอียดดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ประชาชนจึงขอสอบถามว่าจะสามารถทราบผลว่าพื้นที่ของตนอยู่ในเขตที่ถูกเวนคืนหรือไม่ ได้ตั้งแต่เมื่อใด	การเวนคืนจะใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ 2562 และกฎกระทรวงกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ร่วมกับกฎกระทรวงอื่นๆ ส่วนรายละเอียดข้อมูลการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระดับรายละเอียด จะมีความชัดเจนและสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งมีการกำหนดการคาดว่าจะจัดขึ้นประมาณ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
ในกรณีที่ประชาชนไม่มีเอกสารสิทธิ์แสดงความเป็นเจ้าของที่ดิน จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยจากการเวนคืนที่ดินหรือไม่	ที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ โดยมีเพียงใบเสร็จการชำระภาษี จะต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสอบสวนสิทธิ์ก่อน เพื่อตรวจสอบว่าที่ดินดังกล่าวมีการทับซ้อนกับที่ดินของรัฐหรือไม่ หากตรวจสอบแล้วไม่มีการบุกรุกที่ดินของรัฐ จะได้รับค่าทดแทนในอัตราเดียวกับที่ดินที่มีโฉนด หากตรวจสอบพบว่าการทับซ้อนกับที่ดินของรัฐ จะไม่ได้รับค่าทดแทนในส่วนที่ดิน แต่ยังคงได้รับค่าชดเชยในส่วนที่ดินไม้ และค่ารื้อย้าย/ขนย้ายสิ่งปลูกสร้าง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 08.30 – 11.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลตำบลบางบาล อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	
ในกรณีที่ที่ดินคงเหลือมีเนื้อที่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ดั้งเดิม เช่น ไม่สามารถทำนาได้ หรือไม่สามารถปลูกสร้างที่อยู่อาศัยได้ตามขนาดเดิม จะสามารถร้องขอให้พิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลงได้หรือไม่	กรณีที่ที่ดินคงเหลือมีเนื้อที่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ดั้งเดิม สามารถร้องขอให้พิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลงได้ แต่ทั้งนี้ต้องผ่านการพิจารณาตามเหตุผลและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีไป
ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน สามารถนำข้อมูลและแนวเขตการเวนคืนของโครงการรถไฟ มาใช้อ้างอิงเพื่อวัดหรือประเมินระยะพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้หรือไม่	ไม่สามารถนำมาตรวจสอบได้เนื่องจากใช้เขตทางไม่เท่ากัน ทั้งนี้ รายละเอียดข้อมูลการเวนคืนเฉพาะรายละเอียดจะสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) คาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570
เวทีที่ 6 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดจุฬามณี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	
ในส่วนของจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 309 ซึ่งมีทางเลือกรูปแบบทางลง 3 รูปแบบนั้น ขอสอบถามว่าในการพิจารณาคัดเลือกแต่ละรูปแบบ ใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณา และมีการนำผลจากแบบสอบถามมาประกอบการคัดเลือกรูปแบบด้วยหรือไม่	การประชุมในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ว่าในแต่ละรูปแบบควรมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมในประเด็นใดบ้าง โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบประกอบด้วย 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอรับฟังความคิดเห็นว่ามีเกณฑ์ย่อยใดที่ใช้ประกอบการพิจารณาแล้วเห็นว่ายังไม่เหมาะสมหรือไม่ ทั้งนี้ ภายหลังจากประชุมเสร็จสิ้น จะนำข้อมูลที่ได้รับทั้งหมดไปประกอบการให้คะแนน และหารือร่วมกับกรมทางหลวงอีกครั้ง เพื่อพิจารณาว่าแต่ละรูปแบบได้คะแนนเท่าใด และสรุปผลว่ารูปแบบใดได้รับการคัดเลือก โดยจะมีการนำเสนอผลสรุปดังกล่าวในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งกำหนดจัดขึ้นในช่วงประมาณเดือนตุลาคม – พฤศจิกายน พ.ศ. 2569

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 6 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดจุฬามณี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
ขอสอบถามว่า ขณะนี้ทางโครงการยังไม่มี การตัดสินใจใช้หรือไม่ว่าจะเลือกใช้รูปแบบทางแยกต่างระดับในรูปแบบใด	ณ ขั้นตอนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 นี้ เป็นเพียงการ "นำเสนอแนวคิดและรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น" เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อดี-ข้อด้อย และข้อห่วงใยจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เท่านั้น โดยทางกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นทั้งหมดกลับไปทำการวิเคราะห์ทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกและสรุป "รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด" แล้วจึงนำมาเสนอชี้แจงให้ประชาชนทราบอีกครั้งในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งกำหนดจัดขึ้นในช่วงประมาณ เดือนตุลาคม - พฤศจิกายน พ.ศ. 2569
มีความกังวลต่อรูปแบบที่ 3 ในรูปแบบทางแยกต่างระดับป่าโมกหรือทางแยกต่างระดับนายขนมต้ม เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่หมู่บ้าน ซึ่งมีบ้านเรือนตั้งอยู่ติดกันหนาแน่น แต่ละหลังมีที่ดินขนาดเล็กประมาณ 20 ตารางวา จึงห่วงเรื่องความปลอดภัย เช่น กรณีรถเสียหลักตกลงมาในเขตหมู่บ้าน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังไม่เห็นภาพขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจน ประกอบกับต้องรับหน้าที่เป็นตัวแทนไปชี้แจงทำความเข้าใจกับชาวบ้าน จึงขอสอบถามแนวทางของกระบวนการเวนคืนให้ชัดเจน เพราะที่ผ่านมาได้รับคำชี้แจงว่าจะไม่เวนคืนพื้นที่ทั้งหมด หากรูปแบบที่เลือกกระทบบ้านหลังใด ก็จะไม่เวนคืนเฉพาะ 2 หลังนั้นแล้วก่อสร้างเสาตอม่อลงตรงจุดดังกล่าว	การเวนคืนที่ดินจะครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวความกว้าง 50 เมตร มิได้จำกัดเฉพาะบริเวณที่ตั้งเสาตอม่อเท่านั้น โดยพื้นที่ดังกล่าวจะถูกกันไว้เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงและถือเป็นทรัพย์สินของกรมทางหลวง ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณใต้ทางยกระดับยังสามารถใช้เดินหรือสัญจรผ่านได้ตามปกติ แต่หากมีสิ่งปลูกสร้างอยู่ในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการรื้อย้าย โดยเจ้าของจะได้รับค่าทดแทนตามที่กำหนด โดยการเวนคืนจะใช้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ 2562 และ กฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ร่วมกับกฎกระทรวงอื่นๆ ส่วนรายละเอียดข้อมูลการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระดับรายละเอียด จะมีความชัดเจนและสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งมีการกำหนดการคาดว่าจะจัดขึ้นประมาณ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 6 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดจุฬามณี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีฐานะยากจนอยู่แล้ว จึงขอเสนอให้มีการจัดสรรสิ่งทดแทนหรือความช่วยเหลือ หากได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้าง เช่น เสียงดังจากกิจกรรมก่อสร้าง และภายหลังโครงการแล้วเสร็จ เช่น เสียงดังจากยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ ขอเสนอให้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านสุขภาพ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเข้ารับการรักษาพยาบาล เป็นต้น	- ในกรณีที่ถูกเวนคืนที่ดิน ประชาชนในพื้นที่จะได้รับค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงค่าชดเชยตามกฎหมายซึ่งสามารถนำไปจัดสรรที่อยู่อาศัยใหม่ได้ ส่วนกรณีที่ระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานโครงการจะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น และมาตรการฯ อื่นๆ โดยจะนำเสนอในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 - สำหรับการจัดสรรสิ่งทดแทนหรือกองทุนด้านสุขภาพที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป
3. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ขอสอบถามว่าการเวนคืนที่ดิน จะมีระยะเวนคืนอยู่ที่ 50 เมตร ใช่หรือไม่ และสามารถระบุกรอบระยะเวลาในการเวนคืนได้หรือไม่ว่าจะอยู่ในช่วงใด เนื่องจากหากต้องมีการย้ายสถานประกอบการทางบริษัทจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการจัดหาที่ดินและดำเนินการก่อสร้างใหม่	- การเวนคืนที่ดินจะครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวความกว้าง 50 เมตร ยกเว้นในบริเวณทางแยกต่างระดับ จุดพักรถ หรือกรณีมีทางบริการที่จะมีการขยายเขตทางหลวงพิเศษฯ โดยรายละเอียดข้อมูลการเวนคืนเฉพาะรายละเอียดจะสามารถตรวจสอบได้ในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2570 - ในการรื้อย้าย เบื้องต้นมีระยะเวลา 90 วันหลังจากได้รับเงินค่าทดแทน ตามมาตรา 39 ของ พรบ.เวนคืน 62 ซึ่งจะเริ่มเมื่อมีการออกพรม. เวนคืน ตาม มาตรา 8
ในกรณีที่ที่ดินได้รับผลกระทบจากการเวนคืนทั้งโครงการรถไฟและโครงการทางหลวงพิเศษฯ โดยโครงการรถไฟมีความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการเวนคืนที่ดินไปก่อน ส่วนที่ดินแปลงที่เหลือซึ่งอยู่ในเขตของโครงการทางหลวงพิเศษฯ จะต้องรอดำเนินการเวนคืนในภายหลัง ซึ่งยังไม่ทราบกรอบระยะเวลาที่แน่ชัด และในระหว่างนี้ที่ดินส่วนที่เหลือก็ไม่สามารถนำมาใช้ประกอบธุรกิจได้ตามเดิม จึงขอสอบถามว่าทางโครงการจะมีแนวทางดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างไร	กรณีที่ที่ดินแปลงเดียวกันอยู่ในพื้นที่ที่อาจถูกเวนคืนจากทั้งโครงการของกรมทางหลวง และโครงการของการรถไฟฯ หากการรถไฟฯ ดำเนินการเวนคืนก่อน และภายหลังจากการเวนคืนยังมีที่ดินส่วนที่เหลืออยู่ ผู้ถูกเวนคืนยังสามารถใช้ประโยชน์จากที่ดินส่วนที่เหลือได้ตามปกติ จนกว่าจะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนของกรมทางหลวงในอนาคต

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 91 (MR10)
ช่วง กม.32 - สุพรรณบุรี

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
วันที่ 6 วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดจุฬามณี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)	
3. ด้านการเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	
ขอสอบถามเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่จะใช้ในการประเมินค่าทดแทนการเวนคืน เนื่องจากที่ดินของต้นมีการถมดินเพิ่มขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม จึงขอทราบว่ามีรายการใดบ้างที่จะเข้าข่ายและสามารถนำมาประกอบการประเมินค่าทดแทนได้	การเวนคืนมีการจ่ายเงินค่าดินถมให้ ซึ่งทุกรายการที่อยู่ในแนวเขตเวนคืนที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ก็จะกำหนดเงินค่าทดแทนให้ทั้งหมด
ขอสอบถามว่าทางโครงการจะมีแนวทางการชดเชยอย่างไร ในกรณีที่การดำเนินธุรกิจต้องหยุดชะงักจากผลกระทบของการดำเนินโครงการ จนไม่สามารถประกอบกิจการได้อย่างต่อเนื่อง และในกรณีที่บริษัทมีสัญญาผูกพันอยู่กับหน่วยงานราชการ จะมีแนวทางการดำเนินการหรือจัดการอย่างไร	กรณีธุรกิจหยุดชะงักจนประกอบกิจการไม่ต่อเนื่อง โครงการจะจ่ายเงินค่าเสียหายจากการขาดรายได้เป็นเวลา 6 เดือน โดยคำนวณจากกำไรสุทธิของบริษัทตามที่ยื่นภาษีก่อนปีที่มีการเวนคืน เป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดเงินค่าทดแทนอื่นนอกจากค่าที่ดิน

ช่องทางติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการ



สื่อประชาสัมพันธ์



Line OA @174zxqvf



MR10 ทล.32 สุพรรณบุรี



www.mr10-hw32-
suphanburi.com