



การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงาน
ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของ
โครงการเพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ
รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง
ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ
โซเชียลมีเดียของโครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชน
ผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา
และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อ
ความต้องการของประชาชน
มากที่สุด

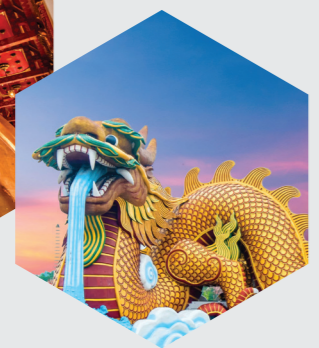


โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษา
ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

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

การประชุมสัมมนาพิเศษโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

**การประชุมปฐมฤกษ์
โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)**
เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์
ข้อมูลข่าวสารโครงการ
ความเป็นมา วัตถุประสงค์
พื้นที่และขอบเขตการศึกษา
วันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2569



ประชาสัมพันธ์
ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์
สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์
ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

ติดต่อสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นได้ที่ mr10hw32suphanburi@gmail.com



MR10-na32-สุพรรณบุรี @174zxqvf MR10 na32 - สุพรรณบุรี www.mr10-hw32-suphanburi.com

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
เลขที่ 2/488 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Email: surveydesign.doh@hotmail.com

บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37
ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300
Email: maa@maathai.com
ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงษ์ จำริญศาสน์
วิศวกรโครงการ

CASE
บริษัท ซีวีเอส แอนด์ สตรีคเจอร์ส
เอ็บบีเอ็บบี จำกัด
51/25 ถนนบางวงศ์
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2
Email: case@casethai.com
ผู้ประสานงาน : คุณคม ชวัลคี
วิศวกรโครงสร้าง

**บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ
เทคโนโลยี จำกัด**
39 ซอยลาดพร้าว 124
ถนนลาดพร้าว
แขวงคลองจั่น เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10310
Email: cot@cot.co.th
โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505
ผู้ประสานงาน : คุณพนธ์วิญญู เอ็มอินเอส
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท ดาวฤกษ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ ริจิน์ สตรีค
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางเขน
เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24
Email: ppr2019@gmail.com
ผู้ประสานงาน : คุณสวัสดิ์ สายนิวยอร์ก
และ คุณจิตติ นาคชัย ผู้เชี่ยวชาญด้าน
การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
ของประชาชน



ชุดที่ 1

แผนผังประชาสัมพันธ์
มิถุนายน 2569



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษา
ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

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

การประชุมข้อมติโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)



แผนพับประชาสัมพันธ์
มิถุนายน 2569

ชุดที่
1

ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แต่ในอดีตเส้นทางหลักมักถูกสร้างในลักษณะพุ่งออกจากศูนย์กลาง (Radial) โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นจุดตัดผ่านหลัก ส่งผลให้ยานพาหนะและรถขนส่งสินค้าที่ต้องการเดินทางข้ามภูมิภาค จำเป็นต้องวิ่งผ่านพื้นที่เมืองชั้นในโดยไม่จำเป็น จนเกิดปัญหาจราจรติดขัดรุนแรงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แม้ต่อมากรมทางหลวงจะแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) และรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เพื่อช่วยกระจายรถออกรอบนอก แต่ด้วยการเติบโตของเมืองที่รวดเร็ว ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายวงแหวนเดิมเริ่มทำงานจนเต็มศักยภาพและไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ การพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบใหม่จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อช่วยแยกการจราจรและยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ด้วยเหตุนี้ **กระทรวงคมนาคม** จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้**แผนกลยุทธ์ MR-MAP (พ.ศ. 2560 - 2579)** ซึ่งเป็นการบูรณาการแนวเส้นทางมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่ง ลดความซ้ำซ้อนในการเวนคืนที่ดิน และลดผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน โดยหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์นี้ คือ **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10)** ซึ่งถูกกำหนดบทบาทให้เป็นถนนวงแหวนรอบ 3 ทำหน้าที่เป็นทางเลือกที่ใช้สำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการเดินทางที่ต้องใช้ความเร็วสูง รองรับการเดินทางขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ ช่วยลดความแออัดของยานพาหนะที่จะเข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมลงได้

สำหรับ **โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วง ทางหลวงหมายเลข 32 - สุพรรณบุรี (MR10)** เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทาง MR10 นี้ ซึ่งต่อเนื่องมาจาก โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตั้งแต่ พ.ศ. 2568 โดยแนวเส้นทางจะสร้างขนานคู่กันไปกับ**แนวทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี** ทั้งนี้ โครงการนี้เป็นการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้าง

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์ล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วง ทล.32 - สุพรรณบุรี เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

🎯 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10) ช่วงทล.32 - จ.สุพรรณบุรี ระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร รวมถึงจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อรองรับการดำเนินงานในขั้นตอนก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ

🎯 เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านวิศวกรรม สภาพแวดล้อมปัจจุบัน เศรษฐกิจ สังคม และปริมาณการจราจร ตลอดจนประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม ครบถ้วน และเกิดประโยชน์สูงสุดในทุกมิติ

🎯 เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีและความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ของโครงการ

📈 **เชื่อมโยงการเดินทางโดยรอบกรุงเทพและปริมณฑล :** เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันตก ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ได้ในอนาคต

📈 **สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ :** เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่แนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และการเข้าถึงแหล่งงาน


















📈 **ทางเลือกในการเดินทาง :** สำหรับประชาชนที่เดินทางโดยโครงข่ายถนนในพื้นที่ใกล้เคียงและตามแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ ถือเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพในการช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการความรวดเร็ว หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุและสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก

📈 **เติมเต็มโครงข่ายวงแหวน :** เชื่อมต่อกับโครงการวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วยลดความแออัด ลดเวลาการเดินทาง และลดต้นทุนโลจิสติกส์







📈 **ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) :** ทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง และทางเรือ โดยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ร่วมกัน ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

ขอบเขตการศึกษา








ด้าน วิศวกรรม

-  งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
-  งานสำรวจแนวทางและระดับ
-  งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
-  งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
-  งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
-  งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง
-  งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)
-  งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ (ถ้ามี)
-  งานระบบระบายน้ำ
-  งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
-  งานสถาปัตยกรรม
-  งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
-  งานทางด้านเทคนิควิธีการก่อสร้างและแผนการก่อสร้าง
-  งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
-  งานวิเคราะห์แผนการพัฒนาโครงการ
-  งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
-  การถ่ายทอดเทคโนโลยี

ด้าน สิ่งแวดล้อม

-  รวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล (สภาพเศรษฐกิจ สังคม การคมนาคมขนส่งผังเมืองการใช้ประโยชน์ที่ดินนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์จังหวัด ฯลฯ)
-  สำรวจพื้นที่โครงการ
-  ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
-  ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
-  ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
-  กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้าน การมีส่วนร่วม ของประชาชน

-  การให้ข้อมูลข่าวสาร/ การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
-  การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
-  การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
-  การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
-  การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
-  การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
-  การประชาสัมพันธ์โครงการตลอดระยะเวลาในการศึกษาโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ที่คาดว่าจะพัฒนาโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม.40+000 ของทางหลวงหมายเลข 357 (ถนนวงแหวนสุพรรณบุรี) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่ จ.สุพรรณบุรี และ จ.พระนครศรีอยุธยา ก่อนจะสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงการ MR10 ช่วง ทล.305- ทล.32 ระยะทางประมาณ 37.983 กิโลเมตร โดยครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง **ครอบคลุมพื้นที่ 18 ตำบล 6 อำเภอ 3 จังหวัด** ประกอบด้วย

- ต.ท่าระหัด ต.โคกโคเฒ่า ต.ไผ่ขวาง อ.เมืองสุพรรณบุรี ต.จรเข้ใหญ่ และ ต.โคกคราม อ.บางปลาม้า จ.สุพรรณบุรี
- ต.ดอนลาน ต.ตาลาน ต.ท่าดินแดง ต.บ้านใหญ่ ต.ลาดชิด ต.ลำตะเคียน ต.กุฎี อ.ผักไห่ ต.บางชะนี ต.บางหัก ต.บ้านกุ่ม อ.บางบาล และ ต.บ้านลี่ อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา
- ต.บางเสด็จ และ ต.โผงเผง อ.ป่าโมก จ.อ่างทอง

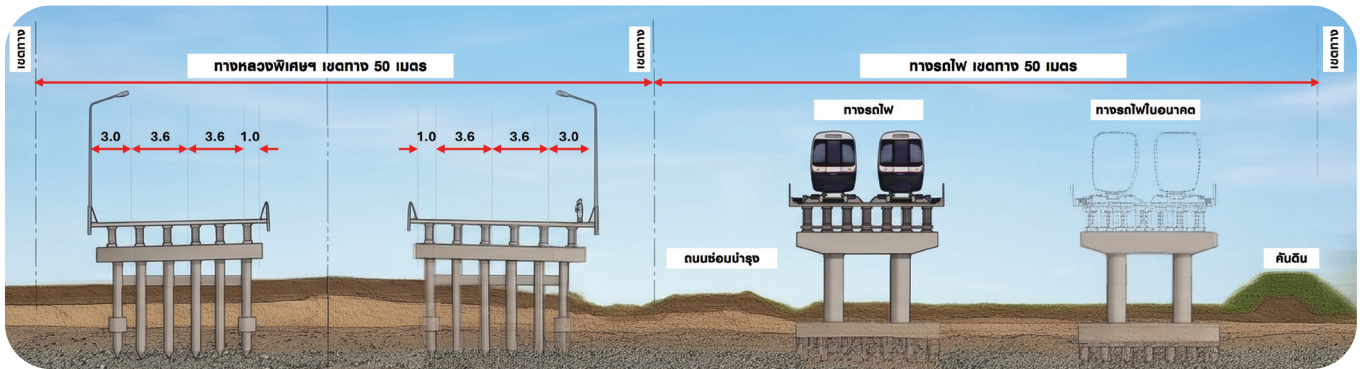


แนวคิดในการศึกษารูปแบบ

การพัฒนาโครงการ

โครงการนี้จะพิจารณารูปแบบเบื้องต้นเป็นทางยกระดับหรือสะพานยกเพื่อหลีกเลี่ยงระดับน้ำท่วม และป้องกันไม่ให้แนวเส้นทางโครงการขวางทางน้ำที่ไหลป่าจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ และเพื่อให้ความสอดคล้องกันระหว่างโครงการรถไฟและทางหลวงพิเศษในการแก้ปัญหาการกีดขวางทางระบายน้ำ การแบ่งแยกชุมชน และการแก้ปัญหาจุดตัดถนนเดิมให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันได้

โดยรูปแบบโครงการเป็นสะพานและทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทาง 50 เมตร ขนานกับทางรถไฟ โดยมีช่องจราจรละ 3.6 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.0 เมตร ไหลทางด้านนอกกว้าง 3.0 เมตร



งานกำหนดทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาในอนาคต

ตามแนวเส้นทางโครงการ ตัดโครงข่ายถนนสำคัญที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางเข้า-ออก ของทางหลวงพิเศษ **ทั้งหมด 3 จุด** ได้แก่ **ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี** ทางแยกต่างระดับผักไห่ และทางแยกต่างระดับป่าโมก โดยแต่ละจุด ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ มาดำเนินการเปรียบเทียบหารูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด ดังนี้

1. ทางแยกต่างระดับสุพรรณบุรี

เป็นจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี เพื่อกระจายการเดินทางทั้งรถที่ต้องการเลี่ยงเมืองและรถที่ต้องการเข้าสู่ตัวเมือง โดยมีรูปแบบที่เป็นไปได้ **3 รูปแบบ** ได้แก่



รูปแบบที่ 1

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะ Trumpet Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Semi Directional Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็น Loop Ramp รูปแบบนี้มี **ข้อดี**คือเป็นรูปแบบทั่วไปไม่ซับซ้อน แต่มี **ข้อเสีย**คือใช้พื้นที่มาก



รูปแบบที่ 2

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 ในลักษณะ Y-Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Semi Directional Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็น Directional Ramp รูปแบบนี้มี **ข้อดี**คือเป็นรูปแบบทั่วไปไม่ซับซ้อน ใช้พื้นที่น้อย แต่มี **ข้อเสีย**คือมีโครงสร้างสะพานสูงและยาวที่สุด

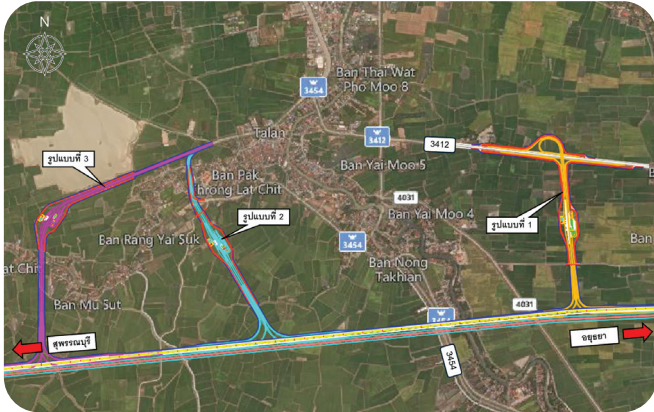


รูปแบบที่ 3

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 357 โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Semi Directional Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 357 เป็น Directional Ramp รูปตัว U รูปแบบนี้มี **ข้อดี**คือใช้พื้นที่ปานกลาง โครงสร้างสะพานไม่สูง แต่มี **ข้อเสีย**คือทิศทางเลี้ยวมีระยะทางไกล

2. ทางแยกต่างระดับผักไห่

เป็นทางแยกต่างระดับเข้าเชื่อมตัวเมืองผักไห่ โดยมีทางเลือกในการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 3412 หรือ 3454 รูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ดังนี้



รูปแบบที่ 1

เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Y-Interchange เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3412 ในลักษณะ Trumpet Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Semi Directional Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 3412 เป็น Loop Ramp รูปแบบนี้มีข้อดีคือระยะทางในการเดินทางสั้น อยู่ห่างพื้นที่ชุมชน แต่มีข้อเสียคือการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองยาก

รูปแบบที่ 2

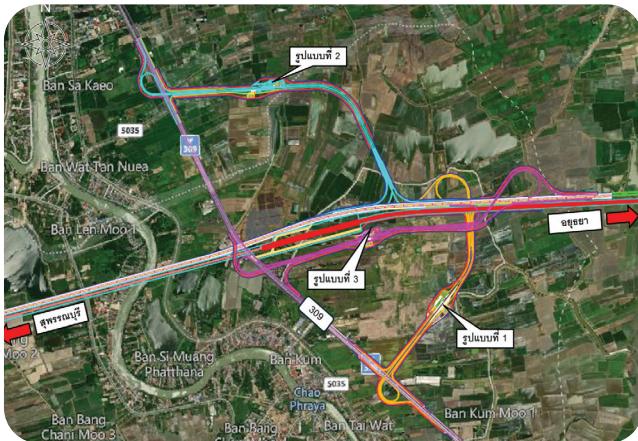
เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Y-Interchange เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางแยก รูปแบบนี้มีข้อดีคือเชื่อมกับพื้นที่เมืองโดยตรง แต่มีข้อเสียคือจำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เมืองบางส่วนและจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

รูปแบบที่ 3

เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Y-Interchange เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3454 เป็นทางแยก เช่นเดียวกับรูปแบบที่ 2 แต่เลือกแนวห่างจากพื้นที่เมือง รูปแบบนี้มีข้อดีคือเชื่อมกับพื้นที่เมืองโดยตรง แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษไกลที่สุด และจำเป็นต้องปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 3454 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3. ทางแยกต่างระดับป่าโมก

เชื่อมทางหลวงหมายเลข 309 เพื่อเดินทางเข้าสู่ป่าโมก รูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ดังนี้



รูปแบบที่ 1

เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Trumpet Interchange ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะ Trumpet Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Semi Directional Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็น Loop Ramp รูปแบบนี้มีข้อดีคือระยะทางในการเดินทางสั้น ใช้พื้นที่น้อย แต่มีข้อเสียคือการออกแบบ Ramp จำเป็นต้องตัดแนวโครงการรถไฟทางคู่และไกลพื้นที่เมืองป่าโมก

รูปแบบที่ 2

เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Y-Interchange เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ Ramp ตัดกับทางรถไฟ ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะ Trumpet Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Loop Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็น Semi Directional Ramp รูปแบบนี้มีข้อดีคือ Ramp ไม่ตัดทางรถไฟ และไกลพื้นที่เมืองป่าโมกมากที่สุด แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษไกลที่สุด

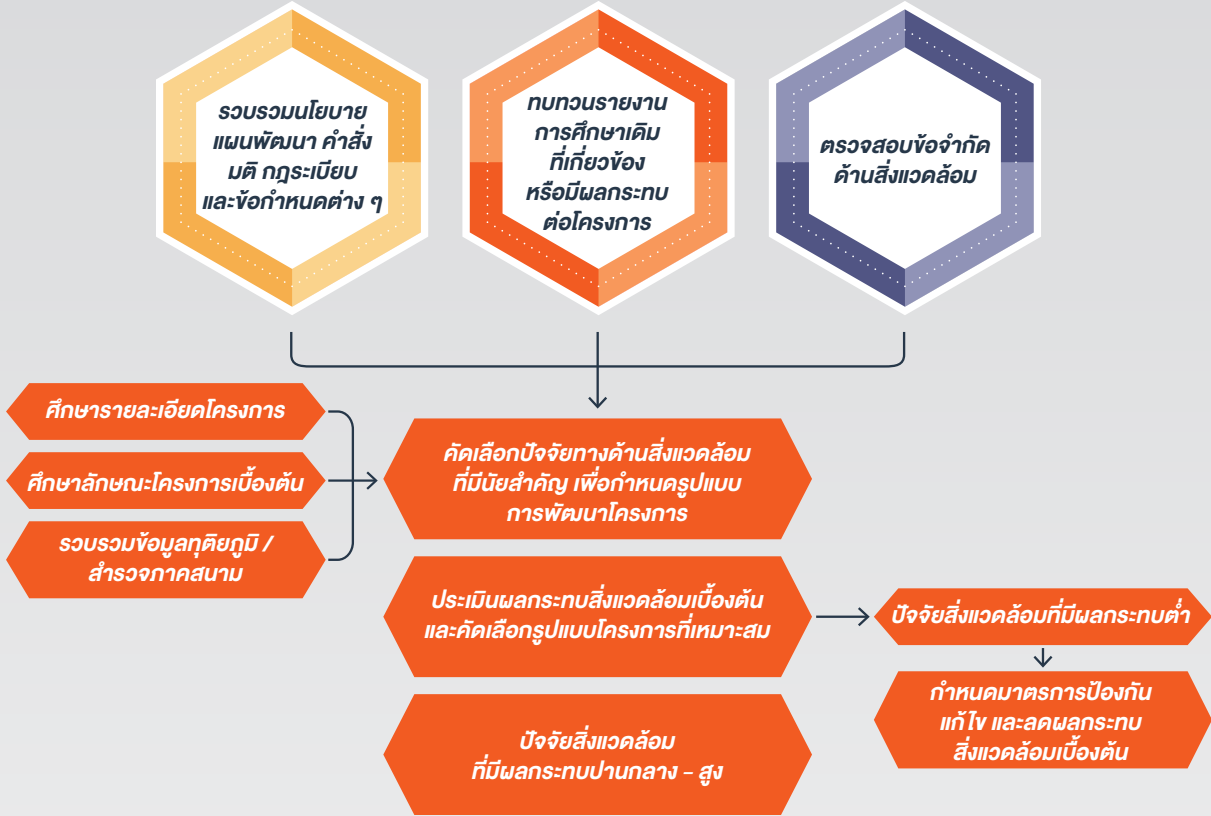
รูปแบบที่ 3

เชื่อมกับทางหลวงพิเศษ ในลักษณะ Trumpet Interchange ก่อนจะเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง แล้วเข้าเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 309 ในลักษณะ Trumpet Interchange โดยทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่โครงการเป็น Loop Ramp ทิศทางเลี้ยวขวาจากโครงการไปทางหลวงหมายเลข 309 เป็น Semi Directional Ramp รูปแบบนี้มีข้อดีคือใช้พื้นที่เวนคืนเกาะกลุ่มกับแนวทางหลัก แต่มีข้อเสียคือมีระยะทางในการเดินทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษไกล

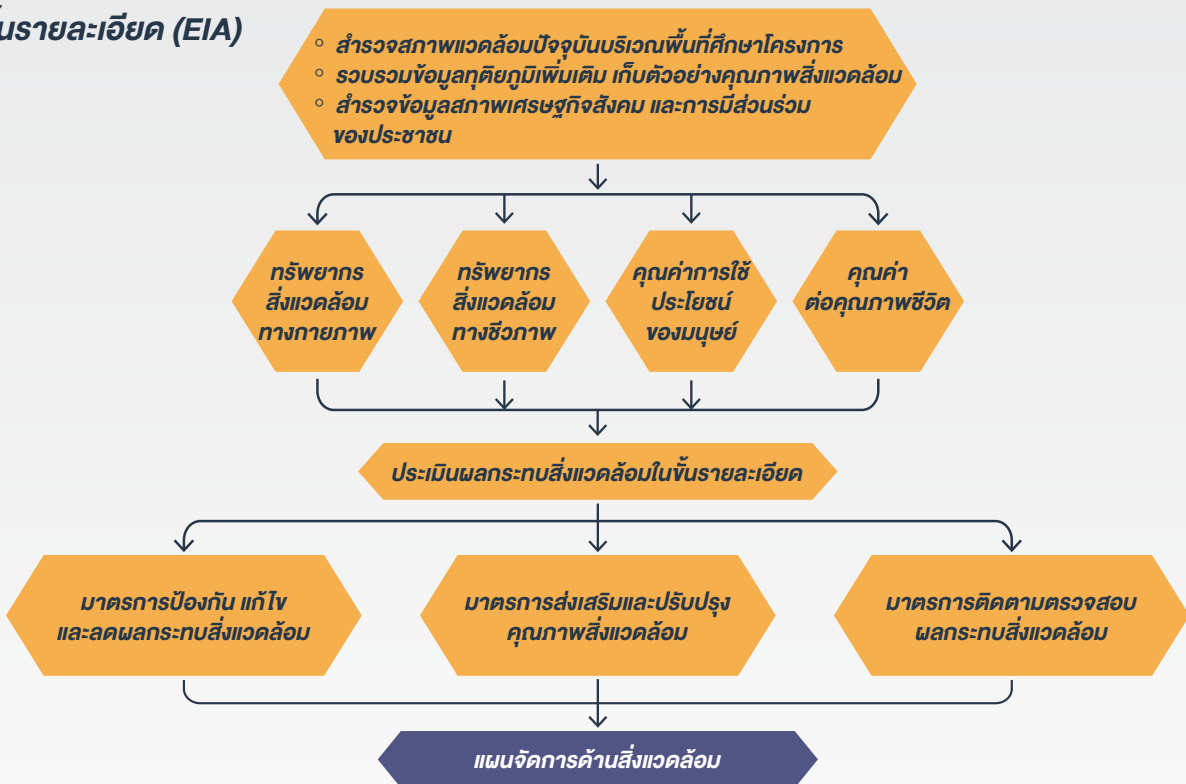
ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ของโครงการ

เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ อย่างครอบคลุม รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ จึงมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นรายละเอียด (EIA)



การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการเพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ โซเชียลมีเดียของโครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชน ผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการความเป็นมา วัตถุประสงค์พื้นที่และขอบเขตการศึกษาวันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2569



การให้ข้อมูลข่าวสารและการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การประชุมสรุปผล
การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569



การประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
เพื่อนำเสนอรูปแบบทางแยกและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการประมาณเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2569



การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ประมาณเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2570



ประชาสัมพันธ์

ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์
สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์
ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

ติดต่อสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นได้ที่ mr10hw32suphanburi@gmail.com



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Email: surveydesign.doh@hotmail.com



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37
ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300
Email: maa@maathai.com
ผู้ประสานงาน : คุณกิตติพงษ์ จำริญญาศาสตร์
วิศวกรโครงการ



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์ริส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนบางวงศ์วน
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2941 1061 ต่อ 2
Email: case@casethai.com
ผู้ประสานงาน : คุณคม บัวกลี
วิศวกรโครงสร้าง



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
39 ซอยลาดพร้าว 124
ถนนลาดพร้าว
แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง
กรุงเทพฯ 10310
Email: cot@cot.co.th
โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505
ผู้ประสานงาน : คุณพนธวิชัย เอี่ยมสินธส
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชันส์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ ริจินท์ สตรีท
ถนนพระยาสุรินทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ : 0 2375 5422 ต่อ 24
Email: ppdr2019@gmail.com
ผู้ประสานงาน : คุณสาวตรี สายน้อย
และ คุณจิตติ นาคเสียว ผู้เชี่ยวชาญด้าน
การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
ของประชาชน



MR10-na32-สุพรรณบุรี
@174zxqvf



MR10 na32 - สุพรรณบุรี



www.mr10-hw32-suphanburi.com