



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

กรมทางหลวง ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอสทิวาร์ คอนซัลติง จำกัด และบริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด ได้จัดการประชุมปฐมฤกษ์
โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และสำรวจและออกแบบรายละเอียด และผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวง
พิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี โดยดำเนินการจำนวน 2 เวที ได้แก่ เวทีที่ 1 จังหวัดเพชรบุรีและเวทีที่ 2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การประชุมเวทีที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 9 มิถุนายน 2569 เวลา 8.30 - 12.00 น. ณ ห้องนพรัตน์ แกรนด์ บอลรูม ชั้น 2 โรงแรมรอยัลโดมอน จังหวัดเพชรบุรี ควบคู่กับการประชุมผ่านสื่อ
อิเล็กทรอนิกส์ (zoom Cloud Meeting) โดยได้รับเกียรติจากนางวันเพ็ญ มังศรี รองผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และมีนายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์ ผู้แทนกรมทางหลวง
เป็นผู้กล่าวรายงาน และการประชุมเวทีที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2569 เวลา 8.30 - 12.00 น. ณ ห้องสมอเรียง หัวหินแกรนด์ไฮเทลแอนด์พลาซ่า จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก
นายศุภชัย คุรุดำ นายอำเภอหัวหิน เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม และมีนายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์ ผู้แทนกรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของการประชุมครั้งนี้เพื่อแนะนำ
โครงการนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน แนวเส้นทาง พื้นที่ศึกษา แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น มีผู้เข้าร่วมประชุมเวทีที่ 1
จำนวน 150 คน และเวทีที่ 2 จำนวน 97 คน (ไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ได้ดังนี้



นางวันเพ็ญ มังศรี
รองผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์
ผู้แทนกรมทางหลวง
เป็นผู้กล่าวรายงาน



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็น

ประมวลภาพการประชุม เวทีที่ 1 จังหวัดเพชรบุรี



นายศุภชัย คุรุดำ
นายอำเภอหัวหิน
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์
ผู้แทนกรมทางหลวง
เป็นผู้กล่าวรายงาน



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็น

ประมวลภาพการประชุม เวทีที่ 2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท เอสทิวาร์ คอนซัลติง จำกัด



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านวิศวกรรมและจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้มีการพิจารณาเพิ่มช่องทางเข้า-ออก ทางหลวงโครงการ ในพื้นที่อำเภอชะอำเพิ่มเติม เนื่องจากอำเภอชะอำเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก - เสนอให้พิจารณาแนวเชื่อมจากเส้นทางที่มาจากจังหวัดราชบุรีเข้าสู่อำเภอปากท่อและเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 3510 เพื่อสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่จังหวัดเพชรบุรีโดยตรง ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า จังหวัดเพชรบุรีเป็นเมืองสำคัญที่ควรได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากโครงการ เนื่องจากหากผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางผ่านพื้นที่ได้โดยไม่ต้องเข้าสู่ตัวเมือง อาจส่งผลให้จังหวัดเพชรบุรีไม่ได้รับประโยชน์จากการใช้จ่ายและกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามที่ควรจะเป็น - เหตุใดโครงการจึงไม่พิจารณาใช้แนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 3510 เป็นแนวทางเลือกในการพัฒนาโครงการ เนื่องจากเห็นว่าแนวเส้นทางดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และพื้นที่โดยรอบน้อยกว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบัน - เนื่องจากแนวเส้นทางถนนมอเตอร์เวย์จะตัดผ่านพื้นที่ของประชาชน ส่งผลให้การสัญจรในบางพื้นที่สามารถดำเนินได้ตามปกติ ขณะที่บางพื้นที่อาจกลายเป็นพื้นที่ปิดกั้นการเข้าถึงหรือเกิดจุดอับในการเดินทาง (ที่ตาบอด) จึงเสนอให้กรมทางหลวงพิจารณาจัดให้มีทางเชื่อมหรือจุดเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกทั้งสองฝั่งของแนวโครงการ - เสนอแนวทางให้พิจารณาปรับรูปแบบโครงการจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เป็นทางหลวงระหว่างเมืองบางช่วง โดยเห็นว่าหากเป็นรูปแบบทางหลวงระหว่างเมืองทั่วไป อาจไม่จำเป็นต้องมีรั้วปิดตลอดแนวและสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้มากขึ้น ทั้งยังอาจช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมทางเศรษฐกิจสองข้างทาง รวมถึงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ได้เพิ่มเติม - ขอเสนอให้พิจารณาเชื่อมต่อเส้นทางเข้าสู่จังหวัดเพชรบุรีก่อน แล้วจึงเชื่อมต่อเข้าสู่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ในช่วงถัดไป พร้อมทั้งเห็นว่าการออกแบบในลักษณะดังกล่าวอาจช่วยลดผลกระทบต่อทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่และยังสามารถสอดคล้องกับแนวนโยบายด้านการขนส่งและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของประเทศได้ - เสนอให้พิจารณาปรับแนวเส้นทางไปทางแนว MR1 เนื่องจากเห็นว่าเป็นพื้นที่อยู่นอกเขตชลประทาน จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบบริหารจัดการน้ำ พื้นที่เกษตรกรรม และประชาชนในพื้นที่น้อยกว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบัน - เสนอให้พิจารณาออกแบบจุดกลับรถในลักษณะรูปแบบเกือกม้า เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> - แนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (ปี พ.ศ. 2557) สามารถเข้าถึงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 ได้ที่อำเภอท่ายาง และอำเภอหัวหิน ไม่สามารถเข้าได้ที่ชะอำโดยตรง เนื่องจากแนวเส้นทางมีความจำเป็นที่จะต้องเบี่ยงหลบภูเขา แต่การทบทวนผลการศึกษาในครั้งนี้ จะมีการพิจารณาทางเข้า-ออก เพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ และส่งผลประโยชน์ต่อประชาชน ชาวเพชรบุรีโดยตรง - ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบแนวเส้นทางบริเวณอำเภอหนองหญ้าปล้อง (ทางหลวงหมายเลข 3510) ตามที่ประชาชนเคยเสนอไว้ในการศึกษา ปี พ.ศ. 2557 ในเบื้องต้นพบว่า จะมีระยะทางเพิ่มขึ้น 40 กิโลเมตร และมีข้อจำกัด คือ จุดที่จะทำการเชื่อมต่อมอเตอร์เวย์กับโครงข่ายถนนสายหลักเดิมจะมีระยะทางที่ไกล ประมาณ 50 กิโลเมตร และจะต้องก่อสร้างอุโมงค์หรือสะพานเพื่อตัดเส้นทางผ่านภูเขา ทำให้ทางเชื่อมต่อทั้งในตัวเมืองเพชรบุรี หรืออำเภอชะอำมีระยะทางที่ไกล ทำให้ไม่ได้รับความสะดวก ในการเดินทาง - หลังจากที่ทางโครงการทำการคัดเลือกได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว จะทำการสำรวจสภาพปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางอย่างละเอียดอีกครั้ง และจะพิจารณาออกแบบให้มีทางบริการคู่ขนานกับเส้นทางหลักของโครงการในบริเวณที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น บริเวณที่ผ่านชุมชน เป็นต้น หรือ ออกแบบให้มีทางลอดหรือยกข้ามบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับถนนท้องถิ่นเดิมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งสองฝั่งของเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อด้านการแบ่งแยกพื้นที่ต่อไป - ในภาพรวมของประเทศ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ยังมีความจำเป็นในฐานะโครงข่ายคมนาคมหลักที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ - กรมทางหลวงมิได้มีเป้าหมายให้ผู้ใช้ทางเดินทางผ่านจังหวัดเพชรบุรีโดยไม่เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่ แต่มีแนวทางที่จะพัฒนาโครงข่ายให้สามารถสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างโอกาสให้กับประชาชนในจังหวัด โดยประเด็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นและชุมชนเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญที่นำมาพิจารณาในการศึกษานี้ด้วย - การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางจะอาศัยผลการสำรวจข้อมูลในด้านต่าง ๆ ควบคู่กับข้อคิดเห็นของประชาชน โดยในระยะนี้ยังอยู่ระหว่างการสำรวจข้อมูลสภาพภูมิประเทศและข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการสำรวจตามแนวเส้นทางเดิมเพื่อใช้ประกอบการทบทวนโครงการ ทั้งนี้ ในขั้นตอนต่อไปจะมีการพัฒนาแนวทางเลือกเพิ่มเติมจำนวน 3 แนวทาง โดยจะไม่รวมแนวเส้นทางเดิม และจะครอบคลุมแนว MR1 เพื่อใช้เปรียบเทียบความเหมาะสมของแต่ละแนวเส้นทางก่อนคัดเลือกแนวทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด จากนั้นจึงจะดำเนินการสำรวจภูมิประเทศอย่างละเอียดในพื้นที่แนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก - ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงพิเศษฯ เป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและใช้ความเร็วสูง ความต้องการในการกลับรถในทางหลวงพิเศษฯ มีค่อนข้างน้อย การออกแบบจุดกลับรถในทางหลวงพิเศษฯ จึงต้องดูความต้องการในอนาคตเป็นหลักและก่อสร้างเพิ่มเติมในบริเวณที่ต้องการ การออกแบบจุดกลับรถในโครงการจึงจะออกแบบจุดกลับรถในถนนทางหลวงหรือถนนท้องถิ่นเดิมเป็นหลักเพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และสำรวจและออกแบบรายละเอียดและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



กรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เเวทีที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ท่วงก้งวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ โดยอ้างถึงข้อคิดเห็นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีเคยเสนอไว้ตั้งแต่ช่วงการศึกษาท่อน้ำเมื่อประมาณ 10 ปีก่อน ซึ่งในปัจจุบันสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีความรุนแรงมากขึ้น และเกิดเหตุการณ์ฝนตกหนักในระดับรอบการเกิดซ้ำสูง เช่น กรณีฝน 300 ปีในพื้นที่ขนาดใหญ่ จึงมีข้อกังวลว่าเกณฑ์หรือค่าทางสถิติที่ใช้ในการออกแบบระบบระบายน้ำในอดีตอาจไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน อีกทั้ง จังหวัดเพชรบุรีมีลักษณะฝนตกต่อเนื่องและเกิดน้ำท่วมขังได้ง่าย ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการน้ำ หากโครงการมีระดับถนนสูงกว่าพื้นที่ชุมชน อาจส่งผลให้น้ำสะสมและท่วมขังบริเวณโดยรอบ จึงขอให้โครงการชี้แจงแนวทางการป้องกันและรองรับผลกระทบในระยะยาว รวมถึงการทบทวนหลักเกณฑ์และสมมติฐานที่ใช้ในการออกแบบระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศและความเสี่ยงในอนาคต เนื่องจากเห็นว่าผลกระทบด้านน้ำท่วมอาจเป็นผลกระทบถาวรที่สำคัญต่อชุมชน - การพัฒนาโครงการควรคำนึงถึงการไม่กีดขวางทางน้ำ ระบบชลประทาน และไม่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของพื้นที่ - พื้นที่อำเภอหนองหญ้าปล้องเป็นพื้นที่ต้นน้ำที่ประสบปัญหาน้ำท่วมมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน พื้นที่บริเวณแนวถนนมักเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากระบบระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพและทางระบายน้ำอุดตัน ส่งผลให้เมื่อเกิดฝนตกหนัก น้ำจะท่วมพื้นที่อย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตร จึงเสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ คูคลอง หรือช่องทางระบายน้ำเพิ่มเติมในช่วงพื้นที่ลุ่มต่ำ เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเหมาะสมและลดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ 	<ul style="list-style-type: none"> - การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง นอกจากนี้ยังมีการศึกษารวมรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เช่น พื้นที่รับน้ำในโครงการ สภาพการไหลของน้ำ ข้อมูลสถิติน้ำท่วม น้ำหลากในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่มาประกอบการออกแบบรายละเอียดต่อไป - ทางหลวงพิเศษฯ ที่ตัดผ่านคลองชลประทาน จะออกแบบเป็นสะพานข้ามคลองชลประทานและให้มีช่องลอดใต้สะพานสูงมากพอให้เรือที่สัญจรในคลองสามารถผ่านได้อย่างปลอดภัยตามระเบียบและมาตรฐานของกรมชลประทาน นอกจากนี้ ยังจะจัดให้มีการหารือกับกรมชลประทานเพื่อพิจารณาในแบบรายละเอียดบริเวณที่ตัดผ่านคลองนั้น ๆ ต่อไป - สำหรับโครงการที่มีแนวเส้นทางตัดขวางทิศทางการไหลของน้ำ จำเป็นต้องพิจารณารูปแบบโครงสร้างและระบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับ อย่างไรก็ตามการก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวจะส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างสูงขึ้นอย่างมาก ดังนั้น การศึกษาจึงมุ่งเน้นการสร้างความเหมาะสมด้านวิศวกรรม งบประมาณ และการลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของการศึกษาครั้งนี้
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนจังหวัดเพชรบุรีจะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบจากโครงการในด้านใดบ้าง ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิต 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการออกแบบทางหลวงพิเศษฯ จะกำหนดตำแหน่งทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษฯ ไว้ในบริเวณที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ช่วยให้ผู้ใช้ทางมีทางเลือกในการเดินทาง เพิ่มความปลอดภัยด้วยการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ และกระจายความเจริญสู่พื้นที่รอบนอก พัฒนาเศรษฐกิจชุมชน เช่น พื้นที่จุดพักรถหรือด้านเก็บเงินสามารถจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าชุมชน (OTOP) ช่วยสร้างรายได้ให้คนในพื้นที่ ทั้งนี้ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง การสัญจรในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการกีดขวางระบบระบายน้ำเดิม ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบอย่างรอบด้าน เพื่อให้การก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ เกิดประโยชน์สูงสุด และส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และยังไม่ได้เข้าสู่ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ใช่หรือไม่ - สอบถามถึงช่องทางการขอรับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับเต็ม โดยให้ข้อมูลว่าเคยมีการสอบถามและยื่นคำร้องขอเอกสารดังกล่าวแล้ว แต่ยังไม่เคยได้รับหรือมีโอกาสเข้าถึงรายงานฉบับดังกล่าว จึงขอทราบแนวทางและหน่วยงานที่สามารถติดต่อเพื่อขอรับเอกสาร - จากการส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบพื้นที่โบราณสถานก่อนหน้านี้ ปัจจุบันโครงการได้พิจารณาคัดเลือกเหลือเพียง 2 แนวทางเลือกใช่หรือไม่ เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับเอกสารที่แนบมากับหนังสือเดิม พบว่าจุดเริ่มต้นของโครงการมีความแตกต่างจากเดิม จึงเห็นว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทาง ควรมีการจัดส่งข้อมูลหรือหนังสือเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบอีกครั้ง เนื่องจากการปรับแนวเส้นทางอาจส่งผลต่อพื้นที่โบราณสถานและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะประกอบด้วย ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นศึกษา IEE เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับนำไปศึกษาในขั้น EIA ต่อไป ซึ่งการศึกษาขั้น IEE จะใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ 5 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้าง - ปัจจุบันรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถเข้าถึงได้ผ่านระบบ Smart EIA Plus (https://eia.onep.go.th) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยประชาชนสามารถดาวน์โหลดเอกสารได้จาก Smart EIA Plus นอกจากนี้ ยังสามารถติดต่อขอรับข้อมูลหรือรายงานฉบับดังกล่าวได้ที่ กรมทางหลวง เนื่องจากเป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อสาธารณะ - จากกรณีที่กรมทางหลวงได้มีหนังสือสอบถามข้อมูลด้านโบราณคดีไปก่อนหน้านี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำหนังสือเพื่อขอตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมอีกครั้ง เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ เพื่อให้แนวเส้นทางและขอบเขตการศึกษามีความสอดคล้องกันระหว่างส่วนต่าง ๆ ของการศึกษาค้นคว้า



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

กรมทางหลวง

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> - การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้นี้ยังไม่สะดวกต่อการเข้าถึงของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการและการแจ้งกำหนดการประชุมส่วนใหญ่ดำเนินการผ่านผู้นำชุมชน ทำให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจำนวนมากไม่ได้รับทราบข้อมูลหรือไม่มีโอกาสเข้าถึงกระบวนการรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึง จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่จัดประชุมหรือรับฟังความคิดเห็นในบริเวณที่ประชาชนได้รับผลกระทบโดยตรง และปรับปรุงแนวทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ โดยแจ้งข้อมูลไปยังประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีสิทธิในการรับรู้ข้อมูลและมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจอย่างเหมาะสม - ในการพัฒนาและศึกษารายละเอียดโครงการ ควรให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของปราชญ์ชาวบ้านและผู้มีความรู้ในพื้นที่ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความเข้าใจบริบทพื้นที่ วิถีชีวิต และปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในชุมชน ซึ่งข้อมูลและข้อเสนอจากบุคคลดังกล่าวอาจช่วยลดหรือป้องกันผลกระทบและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - การประชุมในครั้งถัดไปจะเป็นการจัดประชุมในพื้นที่ตามแนวศึกษาของโครงการ โดยจะลงพื้นที่ตามองค์การบริหารส่วนตำบลและชุมชนต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระการเดินทางของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาและกรมทางหลวงจะลงพื้นที่เพื่อนำเสนอรูปแบบทางวิศวกรรมและรับฟังความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การบริหารจัดการน้ำในช่วงฤดูน้ำหลาก ระบบระบายน้ำสองข้างทาง การเชื่อมต่อและการสัญจรของประชาชนทั้งสองฝั่งของแนวโครงการ ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการศึกษาในระยะต่อไป โดยการประชุมครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อชี้แจงแนวทางการศึกษาโครงการและเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกมิติ ทั้งนี้ ยืนยันว่าทุกข้อคิดเห็นและข้อกังวลของประชาชนจะได้รับการรับฟังและนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาอย่างครบถ้วน - ที่ปรึกษารับข้อรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
<ul style="list-style-type: none"> - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วงชะอำ-ปราณบุรี จะมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 หรือไม่ และหากมีจะเชื่อมต่อบริเวณใด - มีความกังวลต่อผลกระทบจากโครงการมอเตอร์เวย์ โดยยกตัวอย่างกรณีพื้นที่จังหวัดชลบุรีที่มีการก่อสร้างแนวรั้วกันตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะเกษตรกรต้องเดินทางอ้อมและเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร รวมถึงส่งผลกระทบต่อร้านค้าชุมชนและวิถีชีวิตของประชาชน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการแต่เสนอให้คำนึงถึงผลกระทบต่อการเดินทางและการดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่ควบคู่กันไป - แนวเส้นทางโครงการไม่ได้พาดผ่านพื้นที่ตำบลหนองพลับโดยตรง แต่จะเชื่อมต่อบริเวณแยกห้วยมกคลซึ่งเป็นจุดตัดสำคัญของพื้นที่ไชหรือไร่ จึงมีความกังวลว่าพื้นที่ตำบลหนองพลับอาจไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการดังกล่าว - แนวเส้นทางเบื้องต้นคาดว่าจะพาดผ่านพื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟและตำบลทับใต้ รวมถึงมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยรอบแนวเส้นทางประมาณ 500 เมตร ทั้งนี้ มีความกังวลต่อผลกระทบด้านวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ แม้จะเข้าใจถึงความจำเป็นในการจัดทำรั้วกันเพื่อความปลอดภัยของมอเตอร์เวย์ก็ตาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่งจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 หรือทางหลวงหมายเลข 37 ยังอยู่ระหว่างการศึกษา สำหรับการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศเพื่อนำเสนอโครงการและนำเสนอแนวเส้นทางในภาพรวม โดยหากมีความคืบหน้าจะนำเรียนให้ทราบอย่างต่อเนื่อง และรายละเอียดเพิ่มเติมจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป - โครงการมอเตอร์เวย์เป็นระบบทางหลวงพิเศษที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีรั้วและเขตทางสำหรับควบคุมการเข้า-ออก ทั้งนี้ รูปแบบการออกแบบมอเตอร์เวย์ในปัจจุบันได้คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนมากขึ้น โดยมีการพิจารณาจัดทำถนนขนานข้างมอเตอร์เวย์ตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ อำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชน หากแนวเส้นทางส่งผลให้พื้นที่ถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง โครงการจะพิจารณาจัดให้มีถนนคู่ขนานทั้งสองด้าน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ใกล้เคียงกับสภาพเดิมและลดผลกระทบต่อชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ รั้วกันจะติดตั้งเฉพาะบริเวณเส้นทางหลักของมอเตอร์เวย์ ส่วนทางบริการจะไม่มีรั้วกัน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ยังสามารถเข้า-ออกและสัญจรได้ตามปกติ - มอเตอร์เวย์เป็นทางหลวงพิเศษที่ออกแบบรองรับความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้น ความปลอดภัยจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการออกแบบ จึงจำเป็นต้องมีรั้วกันตลอดแนวเส้นทางเพื่อป้องกันการตัดผ่านของรถหรือบุคคล ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ - ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษารวบรวมข้อมูลเบื้องต้น แนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบันเป็นผลการศึกษาเดิม และยังไม่ได้กำหนดตำแหน่งแนวเส้นทางอย่างชัดเจนในระดับรายละเอียด ทั้งนี้ รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) - หลังจากที่ทางโครงการได้ทำการคัดเลือกได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว จะทำการสำรวจสภาพปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางละเอียดอีกครั้ง และจะพิจารณาออกแบบให้มีทางบริการอยู่นอกรั้วคูขนานกับเส้นทางหลักของโครงการในบริเวณที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น บริเวณที่ผ่านชุมชน เป็นต้น หรือ ออกแบบให้มีทางลอดหรือยกข้ามบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับถนนท้องถิ่นเดิมเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งสองฝั่งของเส้นทางโครงการเพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านการแบ่งแยกพื้นที่ต่อไป



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟและตำบลทับใต้เป็นพื้นที่ขยายตัวของเมือง และปัจจุบันมีการลงทุนซื้อขายที่ดินและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงเสนอให้โครงการเร่งกำหนดแนวเส้นทางที่ชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนพัฒนาและแจ้งแนวทางแก่ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เข้ามาพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม - แนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ค้ายาหรือไม้อื่นๆ และจะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ตำบลเขาจ้าวหรืออำเภอปราณบุรี ทั้งนี้ จากข้อมูลเบื้องต้นที่ระบุว่าแนวเส้นทางผ่านบริเวณวัดห้วยมงคลและมุ่งหน้าไปยังตำบลเขาน้อย จึงต้องการทราบแนวเส้นทางที่ชัดเจน รวมถึงพื้นที่ที่โครงการจะพาดผ่านในระดับหมู่บ้าน - แนวทางเลือกทั้ง 2 แนวเส้นทางตามแผนที่มีลักษณะเป็นเส้นทางเลียยเมือง และมีระยะทางแตกต่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร จึงเห็นว่าควรรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้สัญจรในเส้นทางเดิม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม - เสนอให้โครงการพิจารณาการกำหนดตำแหน่งจุดพักรถและศูนย์บริการทางหลวงอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ทั้งจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากปัจจุบันมีการเสนอพื้นที่ศูนย์บริการบริเวณอำเภอชะอำซึ่งอยู่ใกล้เขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทั้งนี้ เสนอให้พิจารณาจัดให้มีศูนย์บริการทางหลวงหรือพื้นที่จำหน่ายสินค้าชุมชนเพิ่มเติม เพื่อส่งเสริมผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นและสร้างโอกาสในการจำหน่ายสินค้าแก่ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวเส้นทางต่อเนื่องเป็นระยะทางยาว อันจะช่วยสนับสนุนเศรษฐกิจชุมชนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ - แนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) หรือไม่ - โครงการช่วงเชื่อมต่อจากชะอำไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) ได้ดำเนินการสำรวจและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วหรือไม่ - ขอเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาศึกษาแนวเส้นทางหรือโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ตำบลบึงนคร รวมถึงแนวเส้นทางเชื่อมต่อชายแดนในอนาคตเนื่องจากพื้นที่ยังขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสาธารณูปโภค โดยเฉพาะถนนลาดยางและระบบไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันมีประชาชนอาศัยอยู่ในพื้นที่รวม 12 หมู่บ้าน - เห็นด้วยกับแนวเส้นทางใหม่ตามแนวสีเขียว (แนว MR1) เนื่องจากเห็นว่าเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมและมีระยะทางค่อนข้างตรง ทั้งนี้ เสนอให้พิจารณารูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ เช่น ทางยกระดับ ทางต่างระดับ หรืออุโมงค์ ในจุดที่มีความจำเป็น เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความสะดวกในการคมนาคม 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษารวมรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น แนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบันเป็นผลการศึกษาเดิม และยังไม่ได้กำหนดตำแหน่งแนวเส้นทางอย่างชัดเจนในระดับรายละเอียด ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) หากคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้นและได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม จะทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นถัดไป โดยคำนึงถึงมาตรฐานในการออกแบบและความเหมาะสมด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด - แนวเส้นทางเบื้องต้นของทั้ง 2 แนวทางเลือก มีความจำเป็นต้องพาดผ่านพื้นที่ห้วยมงคลเนื่องจากเป็นแนวเชื่อมต่อในทิศตะวันออก-ตะวันตก โดยบางแนวทางเลือกอาจพาดผ่านบริเวณด้านหัวเขื่อน ขณะที่บางแนวทางเลือกอาจพาดผ่านบริเวณด้านท้ายอ่างเก็บน้ำ ทั้งนี้ รายละเอียดแนวเส้นทางในระดับหมู่บ้านหรือชุมชน จะต้องมีการตรวจสอบและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมต่อไป - ที่ปรึกษาฯ รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) - ข้อกำหนดกรมทางหลวงสำหรับที่พักริมทาง (Rest Area) แบ่งขนาดและมาตรฐานออกเป็น 3 ระดับ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทาง เพื่ออำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2. สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 3. จุดพักรถ (Rest Stop) - การกำหนดตำแหน่งที่พักริมทาง มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา เช่น ขนาดพื้นที่ ระยะห่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งนี้ ที่พักริมทางแต่ละประเภทสามารถจัดสรรพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าชุมชน เพื่อเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในพื้นที่ - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) โดยมีแนวเส้นทางต่อเนื่องจากบางใหญ่ผ่านจังหวัดนครปฐม และมุ่งหน้าสู่พื้นที่ปากท่อ ชะอำ และปราณบุรี - ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 8 (M8) ส่วนที่เชื่อมต่อจากชะอำไปทางหลวงพิเศษฯ หมายเลข 81 (M81) ได้ดำเนินการสำรวจและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปแล้วในการศึกษาก่อนหน้านี้ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ <ol style="list-style-type: none"> (1) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ช่วงนครปฐม-ปากท่อ) ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในปี 2557 ระยะทาง 61.895 กิโลเมตร ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน ปี 2565 ศึกษาทบทวนการออกแบบรายละเอียด ปี 2568 ปรับรูปแบบเป็นสะพานบดและจัดเตรียมแบบและเอกสารประกวดราคา (2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ช่วงปากท่อ-ชะอำ) ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปี 2557 ระยะทาง 48.00 กิโลเมตร ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน ปี 2565 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาทบทวนการออกแบบรายละเอียด ปี 2569 - ตำบลบึงนครไม่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งนี้หากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ แล้วเสร็จจะสามารถรองรับการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น - ที่ปรึกษาฯ รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป หากคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้น และได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม จะทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นถัดไป โดยคำนึงถึงมาตรฐานและความเหมาะสมด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)





ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ปราณบุรี ช่วง ชะอำ - ปราณบุรี

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เเวทีที่ 2 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการออกแบบระบบระบายน้ำ	
<ul style="list-style-type: none"> มีข้อห่วงใยเกี่ยวกับการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ โดยขอให้มีการตรวจสอบข้อมูลเส้นทางน้ำ สถิติน้ำป่าไหลหลาก และปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่อย่างรอบด้าน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดหรือพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง นอกจากนี้ยังมีการศึกษารวมรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เช่น พื้นที่รับน้ำในโครงการ สภาพการไหลของน้ำ ข้อมูลสถิติน้ำท่วม น้ำหลากในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่มาประกอบการออกแบบรายละเอียดต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> เห็นว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังมีความหนาแน่นของชุมชนไม่มาก จึงคาดว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอาจอยู่ในระดับจำกัด รวมถึงปัญหาน้ำหลากในพื้นที่ไม่รุนแรง หากมีการวางแผนระบบระบายน้ำอย่างเหมาะสม โดยที่ผ่านมามีพื้นที่ไม่เคยเกิดน้ำท่วมขนาดใหญ่ มีเพียงปัญหาน้ำฝนระบายในพื้นที่เกษตรกรรมบางส่วน สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควรให้ความสำคัญกับพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มพื้นที่ป่ามรดกโลกแก่งกระจาน โดยเสนอให้เพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับผลผลิตของโครงการต่อการอนุรักษ์ การเข้าถึงพื้นที่ และการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ควบคู่กับการชี้แจงว่าโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่ามรดกโลกดังกล่าว 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาได้รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดต่อไป ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อไป
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	
<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นที่ประชาชนยังมีความกังวลมากที่สุดคือเรื่องการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากยังไม่มี ความชัดเจนเกี่ยวกับแนวเส้นทาง ขณะเดียวกันในพื้นที่เริ่มมีการเข้ามาซื้อที่ดินของภาคเอกชนจำนวนมาก ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่าโครงการมอเตอร์เวย์จะเป็นทางเลือกสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล จึงเสนอให้เร่งดำเนินโครงการโดยเร็ว และคาดว่าในการประชุมครั้งถัดไปจะมีข้อคิดเห็นและข้อซักถามจากประชาชนเพิ่มเติมมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของทางโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อคัดเลือกแนวเส้นทางเสร็จสิ้นและได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 จะสามารถระบุสิทธิลงไปได้ถึงข้อมูลการเวนคืน เช่น ชื่อเจ้าของที่ดินสิ่งปลูกสร้าง เนื้อที่ที่ถูกเวนคืน ทางโครงการจะติดต่อกับเจ้าของที่ดินอย่างใกล้ชิด รวมถึงส่งหนังสือเชิญประชุมและสัมภาษณ์ทำแบบสอบถามรายละเอียด เพื่อแจ้งข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> การประชุมในครั้งนี้ยังเป็นการนำเสนอภาพรวมของโครงการ เนื่องจากแนวเส้นทางที่ชัดเจนยังอยู่ระหว่างการศึกษา จึงคาดว่าการประชุมกลุ่มย่อยในครั้งถัดไปจะสามารถลงรายละเอียดและสะท้อนประเด็นปัญหาในแต่ละพื้นที่ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการจะนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รวมทั้งรูปแบบการพัฒนาโครงการอีกครั้งในการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 ซึ่งตามแผนจะประชุมประมาณเดือนธันวาคม 2569 และจะจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เพื่อหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประมาณเดือนมีนาคม 2570
ด้านอื่น ๆ	
<ul style="list-style-type: none"> สอบถามถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินดำเนินโครงการ เสนอให้โครงการเร่งดำเนินการโดยเร็ว เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อสู่ 14 จังหวัดภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นและเกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล และขอให้เร่งกำหนดแนวเส้นทางให้มีความชัดเจนโดยเร็ว เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และกำหนดพื้นที่สำรองสำหรับโครงการได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดข้อจำกัดด้านการพัฒนาในอนาคตและประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีแนวโน้มได้รับการพัฒนาในระดับสูง เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการจะขึ้นอยู่กับความพร้อมในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา ออกแบบ และการจัดสรรงบประมาณ

ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารโครงการ



website
www.m8chaam-pranburi.com



Line @142smwj
M8chaam-pranburi



Facebook
M8chaam-pranburi

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์: 0 2354 6668- 75 ต่อ 24038
อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด
(ด้านวิศวกรรม และการมีส่วนร่วมของประชาชน)
152 ซอย 24 ร่มเกล้า แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี
กรุงเทพมหานคร 10510
นายจิรวุฒิ ปัญญาโตนะ วิศวกรงานทาง
โทรศัพท์: 0 2915 0983
นางสาวพิมพ์ชนก ปิตยานุวัฒน์ ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน
การมีส่วนร่วมของประชาชน
โทรศัพท์ 09 3389 1478



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตติ้ง จำกัด
(ด้านจราจร)
68/9 ซอย พัฒนาการ 20 แยก 4
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
รศ.ดร.ลัดดา ตันวานิชกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรและขนส่ง
โทรศัพท์: 0 2101 6501



บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม)
20 ซอย รัชดาภิเษก 36 รัชดาภิเษก
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
นายอรินทร์ โสมบ้านกวย ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์: 0 2939 0511 ต่อ 5