



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา และแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



LINE

ทล.จราจร ททบ-ปริมณฑล



www.11เพื่อแก้ไขจราจรทางหลวงททบ-ปริมณฑล.com



11เพื่อแก้ไขจราจรทางหลวงททบ-ปริมณฑล



เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 3

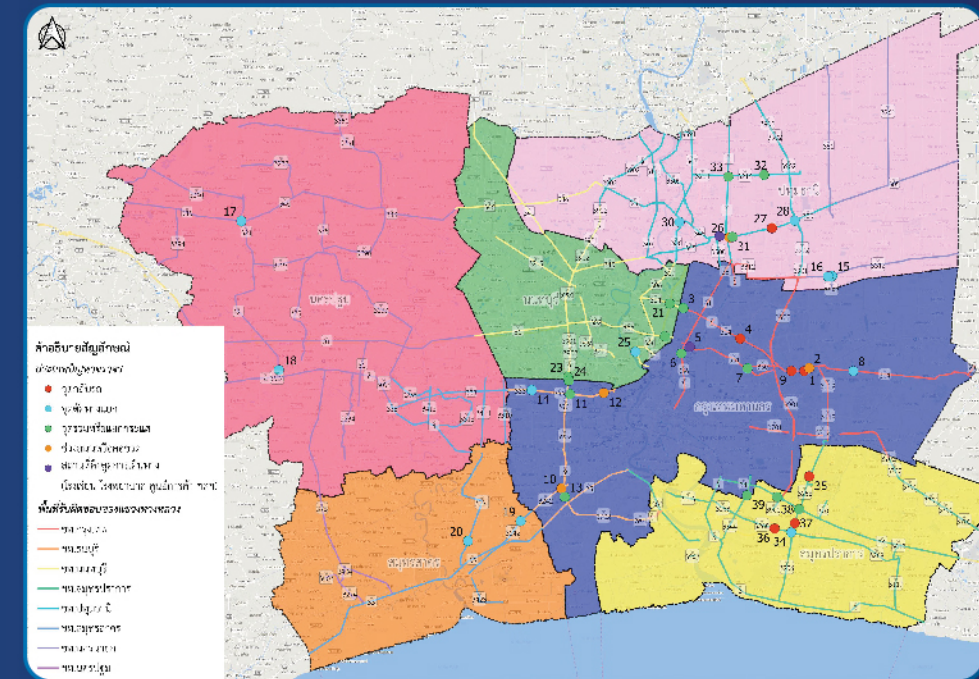
แผนผังประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 3

สิงหาคม 2569

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการจะครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่

- กรุงเทพมหานคร
- จังหวัดนนทบุรี
- จังหวัดปทุมธานี
- จังหวัดสมุทรปราการ
- จังหวัดสมุทรสาคร
- จังหวัดนครปฐม



ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวง มีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในความรับผิดชอบที่อยู่ในพื้นที่

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทางรวมประมาณ 1,500 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายคมนาคมที่มีบทบาทและความสำคัญ ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้ากับโครงข่ายคมนาคมขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ดังนั้น การแก้ไข

ปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แนวทางการแก้ไขปัญหาสามารถตอบสนอง

ต่อสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดแนวทางดำเนินการแก้ไขเป็น 2 ระยะ ได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหา ระยะเร่งด่วนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจร และลดความล่าช้าในการเดินทาง โดยปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางหลวงบริเวณที่เกิดปัญหา เช่น การขยายผิวจราจร ติดตั้ง/ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร ปรับวงเลี้ยว ปรับเกาะกลาง ปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร ฯลฯ และ 2) การแก้ไขปัญหาในระยะยาว โดยการดำเนินโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ตามแผนพัฒนาทางหลวง เช่น การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ ก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง และปรับปรุงจุดกลับรถต่าง ๆ เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาระยะยาวอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจร หรือการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยยิ่งขึ้น เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

วัตถุประสงค์ของการประชุม

รับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

01

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

02

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ต่อไป

ขอบเขตการศึกษาโครงการ



1

การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

3

การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

5

การศึกษาด้านวิศวกรรม

7

การมีส่วนร่วมของประชาชน

9

การจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาระยะยาวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2

การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

4

การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

6

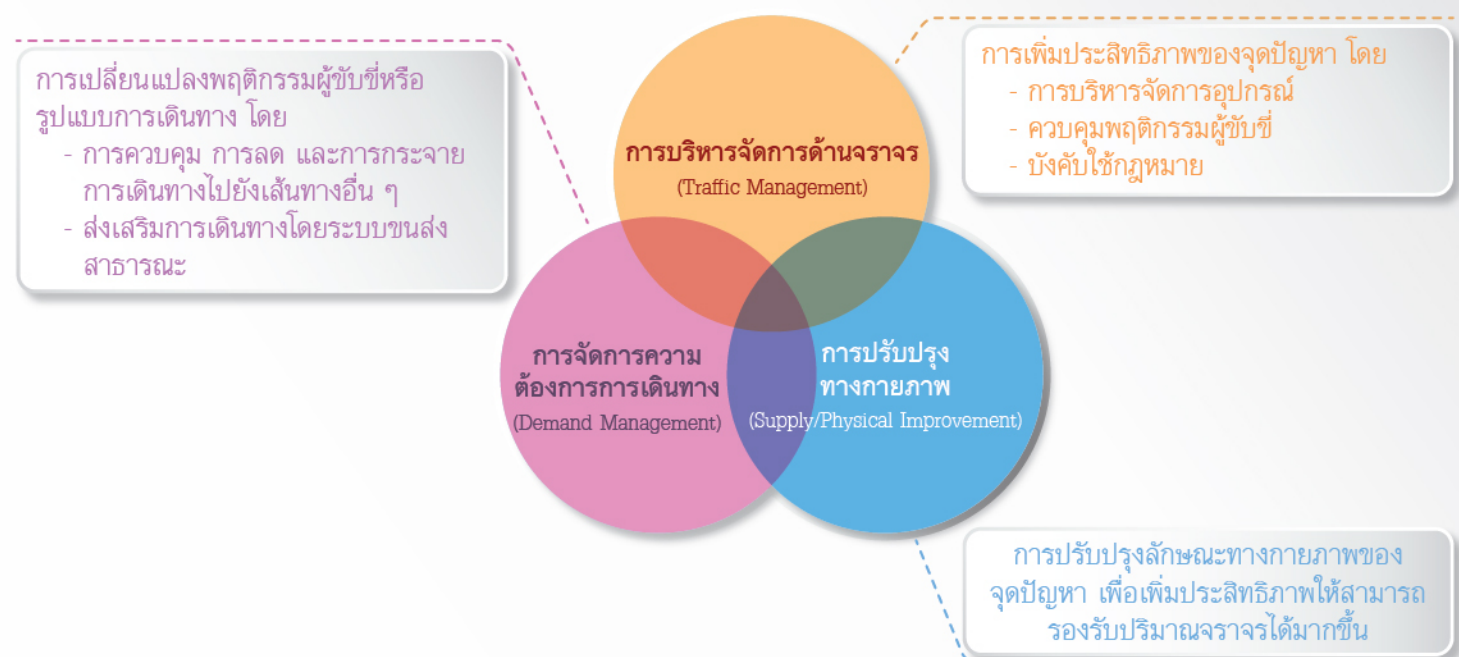
การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

8

การศึกษาระยะที่ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว)

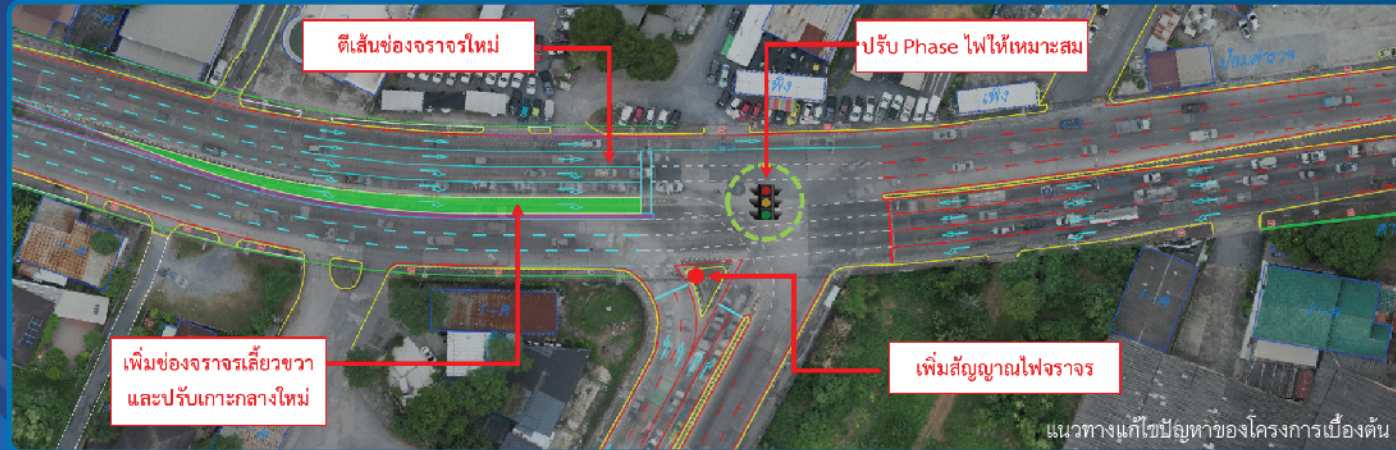
แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

แบ่งแนวคิดการแก้ปัญหาจราจร ออกเป็น 3 แนวทาง เพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงต่อคนในพื้นที่ต้องเป็นที่ยอมรับ ครอบคลุม 3 องค์ประกอบด้านจราจร คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และถนน ดังนี้



การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ ใช้พื้นที่เขตทางเต็มประสิทธิภาพ สามารถนำไปปฏิบัติ และแก้ไขปัญหได้จริงภายในกรอบเวลาที่จำกัด โดยจะพิจารณาในเรื่องของการปรับปรุงกายภาพเบื้องต้น ได้แก่ การขยายผิวจราจร การติดตั้งหรือปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การติดตั้งป้ายจราจรต่าง ๆ การปรับวงเลี้ยว การปรับเกาะกลาง การปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหา โดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ด้านจราจร ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร การจัดความสมดุลของช่องทางจราจร ห้ามเลี้ยว ห้ามจอด เป็นต้น



ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน (บริเวณแยกลำลูกกาตัดนิมิตใหม่)

พื้นที่ศึกษาโครงการ 11 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่รับผิดชอบ	ปรับปรุงระยะเร่งด่วน	ปรับปรุงระยะยาว
1	304	ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมิ่ง)	จุดกลับรถ	26+000	ขท.กรุงเทพ	✓	—
2	304	ถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	ช่วงถนน/คอขวด	26+700	ขท.กรุงเทพ	✓	✓
3	3902	วัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน	จุดรวม/แยกกระแส	32+800	ขท.นนทบุรี	✓	✓
4	3242	ทล.3242 ซอยเอกชัย 96	ช่วงถนน/คอขวด	18+647	ขท.นนทบุรี	✓	—
5	338	ทล.338 ตัดกับ ทล.9 (ทล.3901 และ ทล.3902 เชื่อมเข้า ทล.338)	จุดรวม/แยกกระแส	5+500	ขท.นนทบุรี	✓	—
6	3312	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ทล.3592)	จุดตัดทางแยก	16+000	ขท.นครนายก	✓	—
7	3312	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ปท.3004)	จุดตัดทางแยก	15+517	ขท.นครนายก	✓	—
8	321	บริเวณแยกเกษตรกำแพงแสน ตัดกับ ทล.346	จุดตัดทางแยก	26+094	ขท.นครปฐม	✓	—
9	3091	แยกบางปลา	จุดตัดทางแยก	15+832	ขท.สมุทรสาคร	✓	✓
10	1	ถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง ทิศ (จุดตัดไขว้กระแส)	จุดรวม/แยกกระแส	40+220	ขท.ปทุมธานี	✓	✓
11	3344	ทล.3344 ศรีด่าน 24	จุดรวม/แยกกระแส	13+300	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓

การแก้ไขปัญหาระยะยาว

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาว จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาด้านจราจรอย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านวิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ โดยจะพิจารณาในเรื่องของการก่อสร้างขนาดใหญ่ ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร การก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ การก่อสร้างทางลอด/อุโมงค์ การก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวง การปรับปรุงจุดกลับรถต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการเปิด/ปิด การย้าย หรือ การก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า

การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร การขยายถนน



การก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ



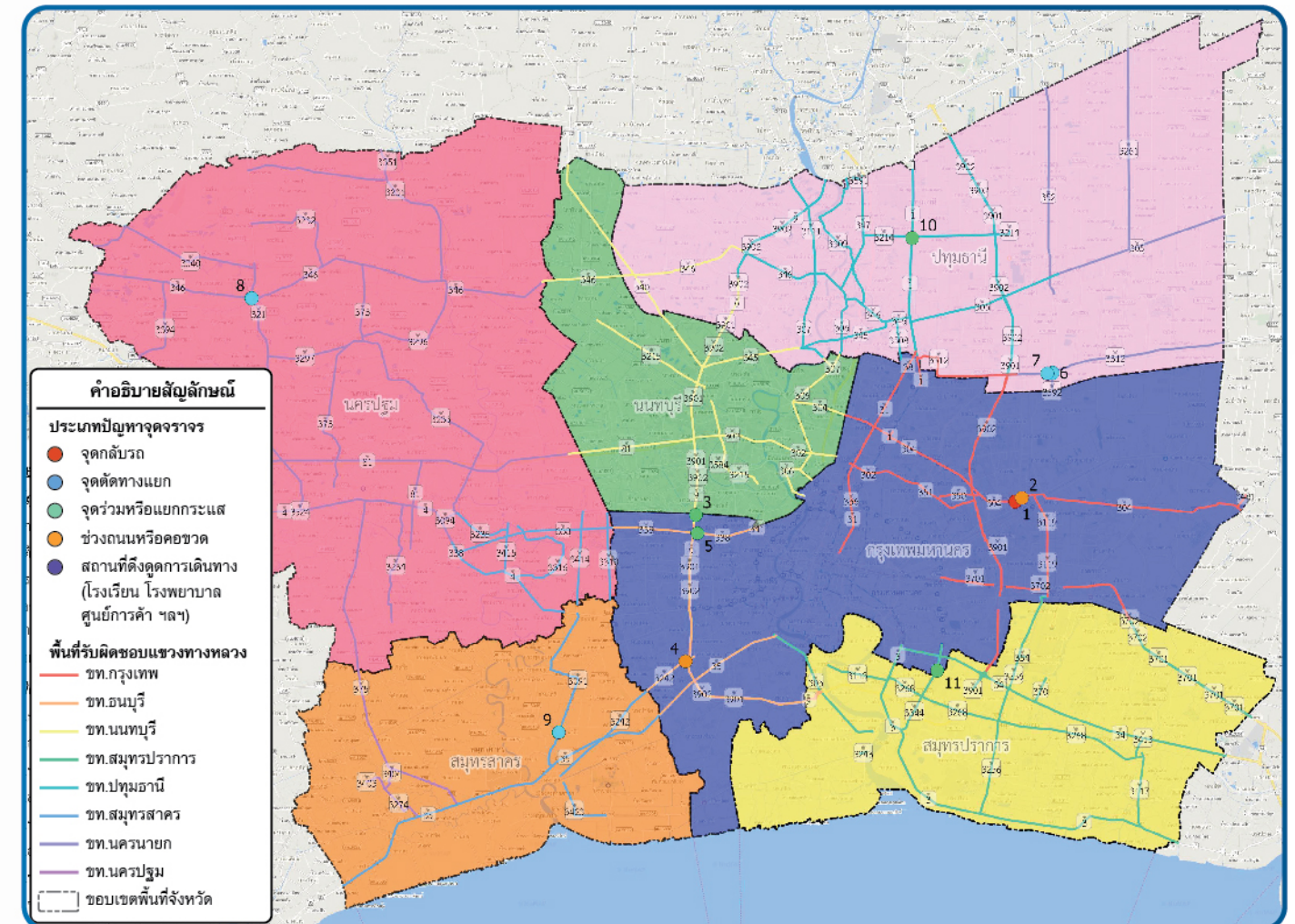
การก่อสร้างทางลอด อุโมงค์



การก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า

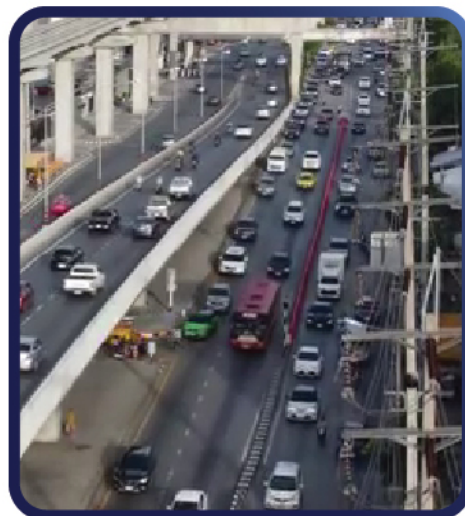
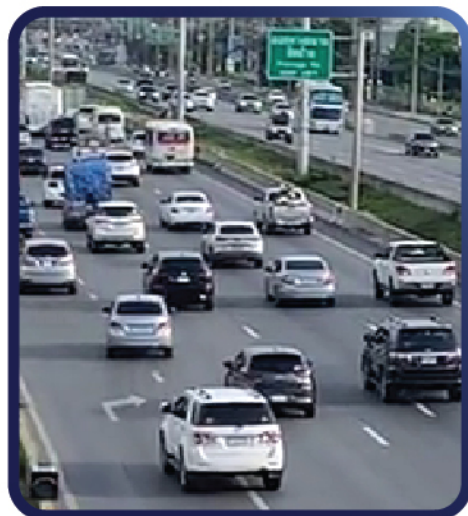
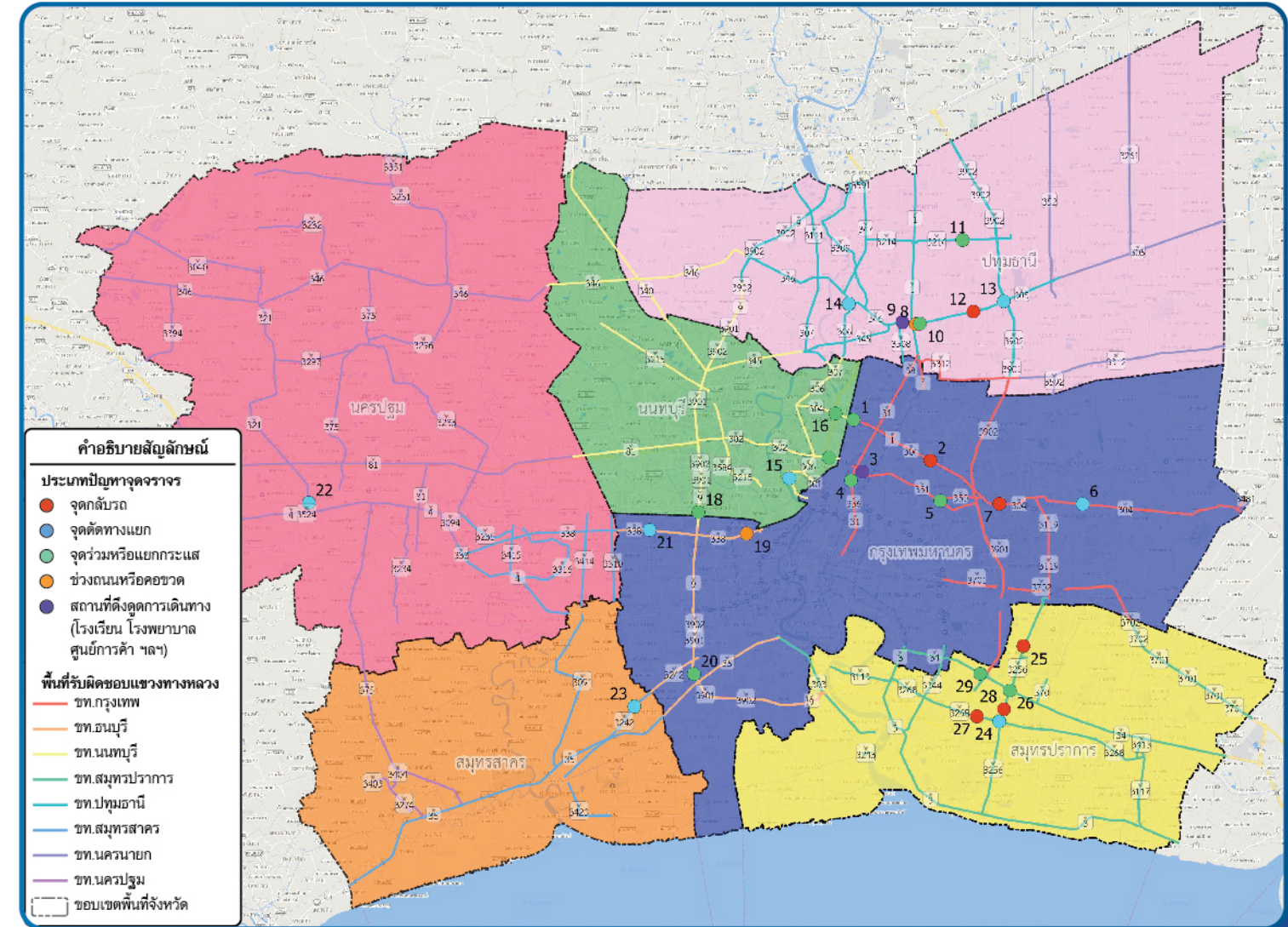


ภาพตัวอย่างการแก้ไขปัญหาระยะยาว



พื้นที่ศึกษาโครงการ 29 จุดปัญหาจราจร ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวง ที่รับผิดชอบ	ปรับปรุง ระยะเร่งด่วน	ปรับปรุง ระยะยาว
1	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงสะพานข้ามคลองประปา)	จุดรวม/แยกกระแส	6+230	ขท.กรุงเทพ	✓	—
2	304	ถนนรามอินทรา (จุดกลับรถซอยรามอินทรา 20)	จุดกลับรถ	15+370	ขท.กรุงเทพ	✓	✓
3	302	ทล.302 ม.เกษตร ประตุ 2	หน้าสถานี	1+000	ขท.กรุงเทพ	✓	—
4	31	ถนนวิภาวดีรังสิต (จุดตัดทางออกวิภาวดี วัฒนา)	จุดรวม/แยกกระแส	13+600	ขท.กรุงเทพ	✓	✓
5	350	ทล.350 (ช่วง กม.0+000-กม.1+200) ขาเข้า ตั้งแต่โรงพยาบาลนวมเวช-แยกสวนน้ำ	จุดรวม/แยกกระแส	0+000	ขท.กรุงเทพ	✓	—
6	304	ถนนสุวินทวงศ์ (แยกคูมเกล้า)	จุดตัดทางแยก	33+150	ขท.กรุงเทพ	✓	✓
7	304	ถนนรามอินทรา (สามแยกตัดถนนพระยาสุเรนทร์)	จุดกลับรถ	24+000	ขท.กรุงเทพ	✓	✓
8	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทล.305 ตัดกับทางออกฟิวเจอร์พาร์ค ประตุ 4)	ช่วงถนน/คอขวด	0+311	ขท.ปทุมธานี	✓	—
9	346	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปี รังสิต)	หน้าสถานี	1+000	ขท.ปทุมธานี	✓	—
10	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดแยกกระแสบนสะพานคลอง 1)	จุดรวม/แยกกระแส	0+750	ขท.ปทุมธานี	✓	✓
11	3214	ถนนคลองหลวง (จุดตัดทางแยกเลียบคลอง 3)	จุดรวม/แยกกระแส	10+000	ขท.ปทุมธานี	✓	✓
12	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้าการไฟฟ้าอัญบุรี)	จุดกลับรถ	6+416	ขท.ปทุมธานี	✓	✓
13	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้าเข้ามอเตอร์เวย์)	จุดตัดทางแยก	9+760	ขท.ปทุมธานี	✓	—
14	346	ทางหลวงหมายเลข 306 (ทางแยกบ้านกลาง)	จุดตัดทางแยก	7+498	ขท.ปทุมธานี	✓	—
15	306	ทล.306 แยกเลียบเมืองนนทบุรี	จุดตัดทางแยก	3+400	ขท.นนทบุรี	✓	—
16	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)	จุดรวม/แยกกระแส	4+200	ขท.นนทบุรี	✓	—
17	302	ทล.302 ซอย 23	จุดรวม/แยกกระแส	4+900	ขท.นนทบุรี	✓	—
18	3901	ทล.3901 หน้าไทรวัดสุขบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)	จุดรวม/แยกกระแส	32+800	ขท.นนทบุรี	✓	✓
19	338	ทางขึ้นทางยกระดับถนนบรมราชชนนี 1	ช่วงถนน/คอขวด	1+000	ขท.ธนบุรี	✓	—
20	3902	ทล.3902 ซอยเหมือนจันทร์	จุดรวม/แยกกระแส	16+800	ขท.ธนบุรี	✓	—
21	338	ทล.338 ตัดพุทธมณฑลสาย 3	จุดตัดทางแยก	12+260	ขท.ธนบุรี	✓	—
22	3524	บริเวณแยกตัด ทล.321 ถึงแยกตัดกับ ทล.4	จุดตัดทางแยก	0+000	ขท.นครปฐม	✓	—
23	3242	แยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)	จุดตัดทางแยก	11+600	ขท.สมุทรสาคร	✓	—
24	3256	ทล.3256 แยกคลองขุด	จุดตัดทางแยก	10+000	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓
25	3256	ทล.3256 กิ่งแก้ว 25/1	จุดกลับรถ	18+500	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓
26	3256	ทล.3256 จุดตัดบูรพาวิถี	จุดรวม/แยกกระแส	13+500	ขท.สมุทรปราการ	✓	—
27	3268	ทล.3268 จุดกลับรถ หน้าโตโยต้านครธน	จุดกลับรถ	9+800	ขท.สมุทรปราการ	✓	—
28	3256	ทล.3256 ปตท. สาขาบางพลี	จุดกลับรถ	11+350	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓
29	34	ทล.34 หน้าเมกาบางนา	จุดรวม/แยกกระแส	8+600	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓



การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถติด

การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถติด มีเป้าหมายเพื่อหาวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมตามหลักวิชาการ โดยบูรณาการแนวทางจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ประสิทธิภาพ และความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวง ให้รองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยมีขั้นตอนหลัก ดังนี้



การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหามุ่งเน้นพิจารณาสาเหตุจากการตรวจสอบโครงข่าย ข้อมูลการร้องเรียน รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานในพื้นที่ และการคัดกรองปัญหาด้านการจราจรจากดัชนีชี้วัดชี้ชัดของฐานข้อมูลสารสนเทศ (Google Traffic Live) พร้อมกับการลงพื้นที่สังเกตการณ์บริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นต้น

สำหรับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจรตามหลักวิชาการของ Highway Capacity Manual (HCM 2016) เป็นแนวทางมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสภาพการจราจรของถนนและโครงข่าย ซึ่งทราบถึงผลการวิเคราะห์สภาพการจราจร อาทิ ความจุถนน (Capacity Analysis) ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเงื่อนไขต่าง ๆ ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เวลาหน่วงและความล่าช้า (Delay Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุปัญหารถติด รวมถึงขอบเขตของการแก้ไขปัญหารถติด

การสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจะต้องทำการสำรวจกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน และข้อมูลด้านการจราจรให้เพียงพอสำหรับการวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถติด จะประกอบไปด้วย การสำรวจภาพถ่ายทางอากาศ การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid - Block Classified Count Survey), การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count), การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination Survey) และการสำรวจระยะเวลาเดินทาง (Travel Time Survey)

การออกแบบวิธีการแก้ไขปัญหารถติด

การออกแบบวิธีการแก้ไขปัญหารถติดจะนำข้อมูลจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลมาจัดทำแบบจำลองการจราจรเพื่อจำลองสถานการณ์จราจรปัจจุบัน จากนั้นออกแบบทางแก้ไข เช่น การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรแบบตอบสนองต่อปริมาณรถ การปรับปรุงเรขาคณิตของทางแยก หรือการเพิ่มช่องทางเลี้ยวขวาเฉพาะ เป็นต้น โดยพื้นที่ศึกษาโครงการที่ไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยโครงการระยะสั้น จะพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างทางลอดหรือทางยกระดับรวมถึงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองใหม่ ซึ่งเป็นโครงการระยะยาว เพื่อลดความล่าช้า เพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่าย และเพิ่มความปลอดภัย

การทดสอบและประเมินผล

การทดสอบและประเมินประสิทธิภาพของวิธีการแก้ไขปัญหารถติด โดยจัดทำแบบจำลองการจราจรเพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหารถติด ก่อนการดำเนินการจริงและใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้ได้แนวทางแก้ไขปัญหารถติดที่เหมาะสม โดยจะทำการเปรียบเทียบระหว่างก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงของพื้นที่ศึกษาโครงการด้วยดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของจุดปัญหารถติด

ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหารถติด

ดัชนีตัวชี้วัด	ประเภทจุดปัญหารถติด				
	จุดกลับรถ	ช่วงถนน/คอขวด	จุดตัดทางแยก	จุดรวม/แยกกระแส	หน้าสถานี
ดัชนีเชิงปริมาณ					
ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/Capacity)	✓	✓		✓	✓
ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation)			✓		✓
อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate)		✓	✓	✓	✓
ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)			✓	✓	✓
ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)		✓			✓
เวลาการเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)		✓		✓	✓
ความยาวแถวคอยสะสม (Queue Length)	✓	✓	✓	✓	
ดัชนีเชิงคุณภาพ					
ความปลอดภัย (Safety)	✓	✓	✓	✓	✓
ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)	✓				

การนำเสนอผลการศึกษา

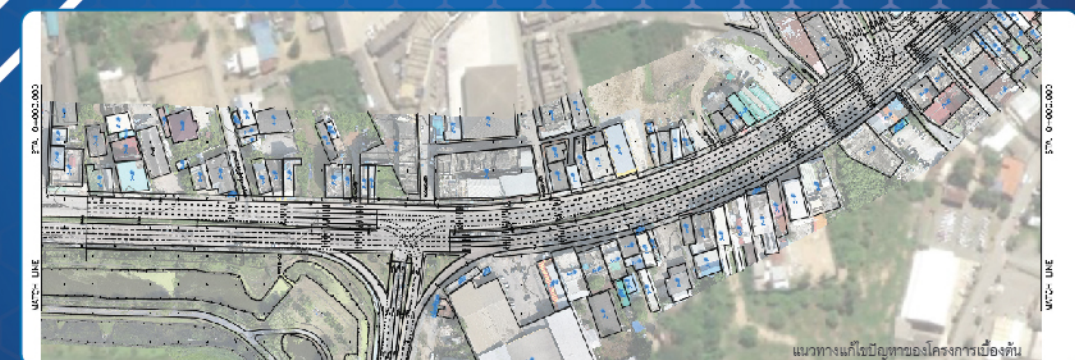
การนำเสนอผลการศึกษามุ่งเน้นนำเสนอ แนวคิด ขั้นตอนการดำเนินงาน ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยนำเสนอและรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหารถติด จากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

การศึกษาด้านวิศวกรรมและการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

การศึกษาด้านวิศวกรรมจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถติดซึ่งจะพิจารณาร่วมกับการศึกษาด้านจราจร การดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลกายภาพของพื้นที่โครงการ การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลระบายน้ำ (กรณีมีปัญหาน้ำท่วม) และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และประเมินวงเงินลงทุนเบื้องต้น



ตัวอย่างการสำรวจจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยการบินโดรน บริเวณพื้นที่แยกเมืองมื่น และถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดคลองจั่น 2 (มีนบุรี)



ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)

สรุปผลการคัดกรองจุดปัญหาที่เข้าข่าย ต้องจัดทำรายงาน IEE หรือ EIA

ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น สามารถสรุปได้ ดังนี้

จุดที่	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหา	แขวงที่ได้รับผลกระทบ	ผลการคัดกรองเข้าข่าย ต้องจัดทำรายงาน IEE / EIA	
			ระยะเร่งด่วน	ระยะยาว
1.	บริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมิน)	ขท.กรุงเทพ	X	—
2.	บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	ขท.กรุงเทพ	X	X
3.	บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงก่อนสะพานข้ามคลองประปา)	ขท.กรุงเทพ	X	X
4.	บริเวณถนนรามอินทรา (จุดกลับรถซอยรามอินทรา 20)	ขท.กรุงเทพ	X	X
5.	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302 ม.เกษตร ประตู 2	ขท.กรุงเทพ	X	—
6.	ทล.31 กม.12+800 จุดตัดทางออกวิภาวดี (วัดเสมียนนารี)	ขท.กรุงเทพ	X	✓ (ก่อสร้างทางลอด)
7.	ทล.350 (ช่วง กม.0+000-1+200) ขาเข้า ตั้งแต่โรงพยาบาลนวเวช-แยกสวนน้ำ	ขท.กรุงเทพ	X	X
8.	ถนนสุวินทวงศ์ (แยกคู้เม็ก)	ขท.กรุงเทพ	X	X
9.	ถนนรามอินทรา (สามแยกตัดถนนพระยาสุเรนทร์)	ขท.กรุงเทพ	X	X
10.	ทล.3242 ซอยเอกชัย 96	ขท.ธนบุรี	X	X
11.	ทล.338 ตัดกับ ทล.9 (ทล.3901 และ ทล.3902 เชื่อมเข้า ทล.338)	ขท.ธนบุรี	X	X
12.	ทางขึ้นทางยกระดับถนนบรมราชชนนี 1	ขท.ธนบุรี	X	—
13.	ทล.3902 ปากซอยจันทร์เหมือน	ขท.ธนบุรี	X	X
14.	ทล.338 ตัดพุทธมณฑลสาย 3	ขท.ธนบุรี	X	X
15.	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ทล.3592)	ขท.นครนายก	X	X
16.	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ปท.3004)	ขท.นครนายก	X	X
17.	บริเวณแยกเกษตรกำแพงแสน ตัดกับ ทล.346	ขท.นครปฐม	X	X
18.	บริเวณแยกตัด ทล.321 ถึงแยกตัดกับ ทล.4	ขท.นครปฐม	X	X
19.	แยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)	ขท.สมุทรสาคร	X	—
20.	แยกบางปลา	ขท.สมุทรสาคร	X	X
21.	ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)	ขท.นนทบุรี	X	—
22.	ทล.302 ซอย 23	ขท.นนทบุรี	X	—
23.	ทล.3901 หน้าไทรสดูบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)	ขท.นนทบุรี	X	—
24.	วัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน	ขท.นนทบุรี	✓ (ก่อสร้างสะพาน)	X
25.	ทล.306 แยกเสียงเมืองนนทบุรี	ขท.นนทบุรี	X	—
26.	ถนนรังสิต-นครนายก (ทล.305 ตัดกับทางออกฟิวเจอร์พาร์ค ประตู 4)	ขท.ปทุมธานี	X	—
27.	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้าการไฟฟ้าอัญบุรี)	ขท.ปทุมธานี	X	✓ (ก่อสร้างสะพาน)
28.	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้าเข้ามอเตอร์เวย์)	ขท.ปทุมธานี	X	—
29.	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปี รังสิต)	ขท.ปทุมธานี	X	—
30.	ทางหลวงหมายเลข 306 (บริเวณทางแยกบ้านกลาง)	ขท.ปทุมธานี	X	X
31.	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดแยกกระแสนสะพานคลอง 1)	ขท.ปทุมธานี	X	X
32.	ถนนคลองหลวง (ถนนคลองหลวงตัดกับถนนเลียบคลองสาม_ขาเข้า)	ขท.ปทุมธานี	X	✓ (ก่อสร้างสะพาน)
33.	ถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง (จุดตัดไขว้กระแสน)	ขท.ปทุมธานี	X	✓ (ขยายสะพาน)
34.	ทล.3256 แยกคลองซุด	ขท.สมุทรปราการ	X	X
35.	ทล.3256 กิ่งแก้ว 25/1	ขท.สมุทรปราการ	X	X
36.	ทล.3268 จุดกลับรถ หน้าโตโยตันนครน	ขท.สมุทรปราการ	X	X
37.	ทล.3256 ปตท. สาขาบางพลี	ขท.สมุทรปราการ	X	X
38.	ทล.3256 จุดตัดบุรพาวิถี	ขท.สมุทรปราการ	X	X
39.	ทล.3344 ศรีด่าน 24	ขท.สมุทรปราการ	X	X
40.	ทล.34 หน้าเมกาบางนา	ขท.สมุทรปราการ	X	X

หมายเหตุ : การพิจารณาการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน IEE / EIA ดำเนินการคัดกรองร่วมกันระหว่างข้อกำหนดด้านพื้นที่ และกิจกรรมการปรับปรุงแก้ไขปัญหาในบริเวณจุดปัญหานั้นๆ
X หมายถึง ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน IEE / EIA ✓ หมายถึง เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน IEE / EIA — หมายถึง ไม่มีกิจกรรมการปรับปรุงแก้ไขปัญหานี้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่แต่ละจุดปัญหา และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จึงได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นที่มีความเป็นไปได้ทางปฏิบัติ โดยมีรายละเอียดปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้

ตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น

ตัวอย่างผลกระทบที่สำคัญ	ตัวอย่างมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลพิษอากาศ ที่จะมีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ที่เกิดจากรถบรรทุก เครื่องจักร บริเวณพื้นที่โครงการ 	ด้านอากาศ ▶ ต้องใช้วัสดุปิดคลุมกระบะของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกทุกดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ▶ ฉีดพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (ช่วงเช้าและบ่าย) หรืออาจพิจารณาเพิ่มเติมในกรณีที่มีปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ ▶ ดับเครื่องยนต์ทุกครั้งเมื่อเลิกใช้งานหรือเมื่อจอด ▶ กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ให้มีสภาพใช้งานได้เป็นอย่างดีสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  
เสียงดังจากเครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้ในการก่อสร้าง ก่อให้เกิดการรบกวน และส่งผลกระทบต่อพื้นที่รอบข้าง และชุมชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	ด้านเสียง ▶ ควบคุมความเร็วรถบรรทุกไม่ให้เกินกว่ากฎหมายกำหนด สำหรับเส้นทางเข้าหมู่บ้าน และพื้นที่ก่อสร้าง ความเร็วรถต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ▶ กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ให้มีสภาพใช้งานได้เป็นอย่างดีสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ▶ หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน  
การกีดขวางทางคมนาคม และอาจกระทบต่อความไม่สะดวกแก่ผู้ที่สัญจรไปมาทำให้เกิดการจราจรติดขัด และอาจจะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	การคมนาคมขนส่ง / ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ▶ จัดการจราจรให้สอดคล้องกับช่วงการก่อสร้าง ▶ ก่อนเปิดใช้เส้นทางต้องติดป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐาน และเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะ ทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง ▶ ติดป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง 
ผลกระทบต่อความสะดวกสบาย เดือดร้อนรำคาญของชุมชน และอาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพหรือบดบังหน้าร้านบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง 	เศรษฐกิจและสังคม ▶ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า ▶ ตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้าง โดยจะต้องติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็น และต้องมีหมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางที่สามารถติดต่อประสานแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ ▶ ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา โดยเฉพาะกิจกรรมก่อสร้างในเขตชุมชน เพื่อลดการรบกวน  

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการ

ประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มเป้าหมาย

ทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดโครงการในด้านต่าง ๆ



■ การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

วันศุกร์ที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร
มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 215 คน



■ การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอแนวทางการคัดเลือกพื้นที่ จำนวน 7 กลุ่ม ดำเนินการระหว่างวันที่ 9 - 13 มีนาคม พ.ศ. 2569



■ การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร
จำนวน 7 กลุ่ม (พื้นที่ กรุงเทพฯ (2)/นนทบุรี/ปทุมธานี/สมุทรปราการ/สมุทรสาคร/นครปฐม)

พื้นที่รับผิดชอบ	วัน	เวลา	สถานที่
กลุ่มที่ 1 แนวทางหลวงนครปฐม	17 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	เทศบาลเมืองสามกวางเยือก
กลุ่มที่ 2 แนวทางหลวงกรุงเทพ	18 สิงหาคม 2569	09.00 - 12.00 น.	ITDS มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
กลุ่มที่ 3 แนวทางหลวงปทุมธานี และแนวทางหลวงนครนายก	18 สิงหาคม 2569	14.00 - 17.00 น.	เทศบาลนครรังสิต
กลุ่มที่ 4 แนวทางหลวงสมุทรปราการ	19 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	อบต.บางพลีใหญ่ (อาคารเก่า)
กลุ่มที่ 5 แนวทางหลวงสมุทรสาคร	20 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	อบต.ท่าทราย
กลุ่มที่ 6 แนวทางหลวงธนบุรี	21 สิงหาคม 2569	09.00 - 12.00 น.	วิทยาลัยเทคโนโลยีโปลิเทคนิควิศวกรรม
กลุ่มที่ 7 แนวทางหลวงนนทบุรี	21 สิงหาคม 2569	13.30 - 16.30 น.	เทศบาลเมืองบางกร่าง



■ การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ

เพื่อนำเสนอผลการศึกษา
จำนวน 1 ครั้ง
(พื้นที่กรุงเทพมหานคร)



สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6559
โทรสาร : 0 2354 6593

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด
350 อาคารอนันท์ ชั้น 4 ถนนรามอินทรา แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2117 1721 โทรศัพท์มือถือ : 08 9104 9879
E-mail : doh.trafplan2568@gmail.com
ผู้ประสานงาน : นายสรวิศ พิทักษ์ศักดิ์เสรี



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยะมณีนคร ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0429 โทรศัพท์มือถือ : 08 8572 9421
โทรศัพท์สาร : 0 2617 0426 E-mail : doh.trafplan2568@gmail.com
ผู้ประสานงาน : นายจตุรนต์ จงอุดมการณ์



บริษัท ธารา โน้ต จำกัด
113 ซอยรัตนนิมิตร์ 24 ถนนรัตนนิมิตร์ ตำบลบางกระสอบ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 0 2017 7281 โทรศัพท์มือถือ : 09 1870 8870
โทรศัพท์สาร : 0 2017 7282 E-mail : doh.trafplan2568@gmail.com
ผู้ประสานงาน : นางสาววรรณิศา ปัทมภูมิต