



สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหารถโดยสาร อย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 2 พื้นที่รับผิดชอบแขวงทางหลวงกรุงเทพ

วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุม สำนักงานเขตคันนายาว
แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร



เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 2

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด



กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑)
โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กลุ่มที่ ๒ แขวงทางหลวงกรุงเทพ

วันอังคารที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๙ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม สำนักงานเขตคันนายาว แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร



- ๐๙.๐๐ - ๐๙.๓๐ น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุม
- ๐๙.๓๐ - ๑๐.๐๐ น. พิธีเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑
- กล่าวรายงานการประชุม
โดย ผู้แทน สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
 - กล่าวเปิดประชุม
โดย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกรุงเทพ หรือผู้แทน
- ๑๐.๐๐ - ๑๐.๑๕ น. ถ่ายภาพร่วมกัน และชมนำเสนอวีดิทัศน์โครงการ
- ๑๐.๑๕ - ๑๑.๑๕ น. คณะที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดการดำเนินโครงการ
- ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกพื้นที่โครงการ และความก้าวหน้าผลการศึกษาก่อนแก้ไขปัญหาจราจร โดย นายจาตุรนต์ แจ่มไพบูลย์ (ผู้จัดการโครงการ)
 - การศึกษาด้านวิศวกรรม
โดย นายสรล พัทธ์ศักดิ์เสรี (รองผู้จัดการโครงการ/วิศวกรงานทาง)
 - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
โดย นายเบญจพล อินทศรี (ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม)
 - การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย ดร.กิตติพจน์ เพิ่มพูล หรือ ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต (ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน)
- ๑๑.๑๕ - ๑๑.๕๐ น. เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามของผู้เข้าร่วมประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- ๑๑.๕๐ - ๑๒.๐๐ น. สรุปผลการประชุม และกล่าวปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑
- ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

.....



เอกสารประกอบ
การประชุม



สารบัญ

	หน้า
1. เหตุผลและความจำเป็น	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย	2
5. ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินงาน	3
6. แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร	7
7. การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ	9
8. ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการ	10
9. การวิเคราะห์แนวทางแก้ปัญหาจราจร	12
10. ตัวอย่างผลการศึกษา	16
10.1 ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน), ประเภทปัญหา : ทางแยก และจุดกลับรถ	16
10.2 ถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี), ประเภทปัญหา : คอขวด	24
11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	31
11.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	31
11.2 พื้นที่ศึกษา	31
11.3 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	31
11.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ	32
11.5 ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษา ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	32
11.6 ผลการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร อย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	34



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)	
11.7 การจัดทำรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)	37
11.8 การประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	39
12. การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	39
13. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	44
13.1 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	44
13.2 การประชาสัมพันธ์โครงการ	44
13.3 ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	47
14. การดำเนินงานในขั้นต่อไป	59
15. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	60



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 8-1	สรุปจุดปัญหาราจรพื้นที่โครงการ 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ	11
ตารางที่ 9-1	ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาราจร	14
ตารางที่ 10.1-1	ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	20
ตารางที่ 10.2-1	ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาราจรบริเวณถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	28
ตารางที่ 10.2-2	ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาราจรระยะยาว บริเวณถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	29
ตารางที่ 11.5-1	การทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	33
ตารางที่ 11.6-1	ผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	35
ตารางที่ 11.6-2	ผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	36
ตารางที่ 11.7-1	ปัจจัยและประเด็นการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	38
ตารางที่ 12-1	การจัดประชุมบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	39
ตารางที่ 13.3-1	จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	48
ตารางที่ 13.3-2	ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	51



สารบัญญรูป

หน้า

รูปที่ 4-1	แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
รูปที่ 5-1	ขั้นตอนการดำเนินงาน	6
รูปที่ 6-1	แนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจร	7
รูปที่ 6-2	ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน (บริเวณแยกลำลูกกาตัดนิมิตใหม่)	8
รูปที่ 6-3	ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว	8
รูปที่ 7-1	แนวทางการพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ	9
รูปที่ 8-1	แผนที่จุดปัญหาจราจรพื้นที่โครงการ 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ	10
รูปที่ 9-1	แนวทางการวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา	12
รูปที่ 9-2	แนวทางการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล	13
รูปที่ 9-3	การลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร	13
รูปที่ 9-4	การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ	14
รูปที่ 9-5	ตัวอย่างการสำรวจจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยการบินโดรน บริเวณพื้นที่แยกเมืองมีน และถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	15
รูปที่ 9-6	ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบจัดทำแบบเบื้องต้น	15
รูปที่ 9-7	ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)	16
รูปที่ 10.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทางบริเวณจุดปัญหา ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	17
รูปที่ 10.1-2	ลักษณะกายภาพบริเวณจุดตัดทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	18
รูปที่ 10.1-3	สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณจุดปัญหา ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	18
รูปที่ 10.1-4	ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าปัจจุบันบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	19
รูปที่ 10.1-5	ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นปัจจุบันบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	19
รูปที่ 10.1-6	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	21
รูปที่ 10.1-7	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณทางแยก ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	22
รูปที่ 10.1-8	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณทางแยก ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	22



สารบัญญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 10.1-9	ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรในป้อนาคต (ปี พ.ศ. 2580) ช่วงเร่งด่วนเช้า บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	23
รูปที่ 10.1-10	ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรในป้อนาคต (ปี พ.ศ. 2580) ช่วงเร่งด่วนเย็น บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	23
รูปที่ 10.2-1	ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทางบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	24
รูปที่ 10.2-2	ลักษณะกายภาพบริเวณจุดปัญหาถนนหทัยราษฎร์เชื่อมต่อกับถนนสุวินทวงศ์	25
รูปที่ 10.2-3	สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	25
รูปที่ 10.2-4	ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าปัจจุบัน ในวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	27
รูปที่ 10.2-5	ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นปัจจุบัน ในวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	27
รูปที่ 10.2-6	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	27
รูปที่ 10.2-7	ผลการคาดการณ์และวิเคราะห์จราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	28
รูปที่ 10.2-8	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	30
รูปที่ 11.2-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม	31
รูปที่ 11.4-1	ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ	32
รูปที่ 11.6-1	พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณจุดตัดถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	34
รูปที่ 11.6-2	พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	36
รูปที่ 11.7-1	การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)	38
รูปที่ 12-1	บรรยากาศการประชุมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 (สำนักงานทางหลวงที่ 13 และแขวงทางหลวงกรุงเทพ)	41



สารบัญญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 12-2	บรรยากาศการประชุมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 10 – 18 มิถุนายน พ.ศ. 2568 (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง จส.100 และ สวพ.91)	41
รูปที่ 12-3	บรรยากาศการประชุมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และวันที่ 1 – 5 กันยายน พ.ศ. 2568	42
รูปที่ 12-4	บรรยากาศการประชุมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 16 – 25 ธันวาคม พ.ศ. 2568	43
รูปที่ 13.1-1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	45
รูปที่ 13.2-1	สื่อออนไลน์ของโครงการ	46
รูปที่ 13.3-1	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	48



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. เหตุผลและความจำเป็น

ปัจจุบันพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประสบปัญหาจราจรติดขัด ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนในหลายมิติ ทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ ชีวิต และทรัพย์สิน และส่งผลทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ งบประมาณ และการลงทุนในภาพรวม เป็นปัญหาที่สะสมมายาวนาน โดยมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ การเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างพื้นที่ จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางถนน รวมถึงการบริหารจัดการจราจรที่ไม่เหมาะสมหรือปัญหาน้ำท่วมฉับพลัน รวมทั้งการขยายตัวของพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนเมือง ที่ทำให้ปัญหาการจราจรขยายตัวจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ นอกจากนี้ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้พฤติกรรมการเดินทางเกิดการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีอยู่เดิมไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เท่าทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน

กรมทางหลวง มีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในความรับผิดชอบที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะทางรวมประมาณ 1,500 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายคมนาคมที่มีบทบาทและความสำคัญในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้ากับโครงข่ายคมนาคมขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ดังนั้นการแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แนวทางการแก้ไขปัญหาสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดแนวทางดำเนินการแก้ไข เป็น 2 ระยะ ได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจร และลดความล่าช้าในการเดินทาง โดยปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางหลวงบริเวณที่เกิดปัญหา เช่น การขยายผิวจราจร ติดตั้ง/ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร ปรับวงเลี้ยว ปรับเกาะกลาง ปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร ฯลฯ และ 2) การแก้ไขปัญหาในระยะยาว โดยการดำเนินโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ตามแผนพัฒนาทางหลวง เช่น การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ ก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง และปรับปรุงจุดกับล้อต่าง ๆ เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรหรือการเดินทางของประชาชน ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยยิ่งขึ้น เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหารถจักรยานโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมเสนอวิธีการแก้ไขปัญหารถจักรยาน
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการแก้ไขปัญหารถจักรยานระยะยาวบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 3) เพื่อจัดทำแผนการแก้ไขปัญหารถจักรยานระยะเร่งด่วน และแผนการพัฒนาทางหลวง (การแก้ไขปัญหารถจักรยานระยะยาว) เพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยานโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

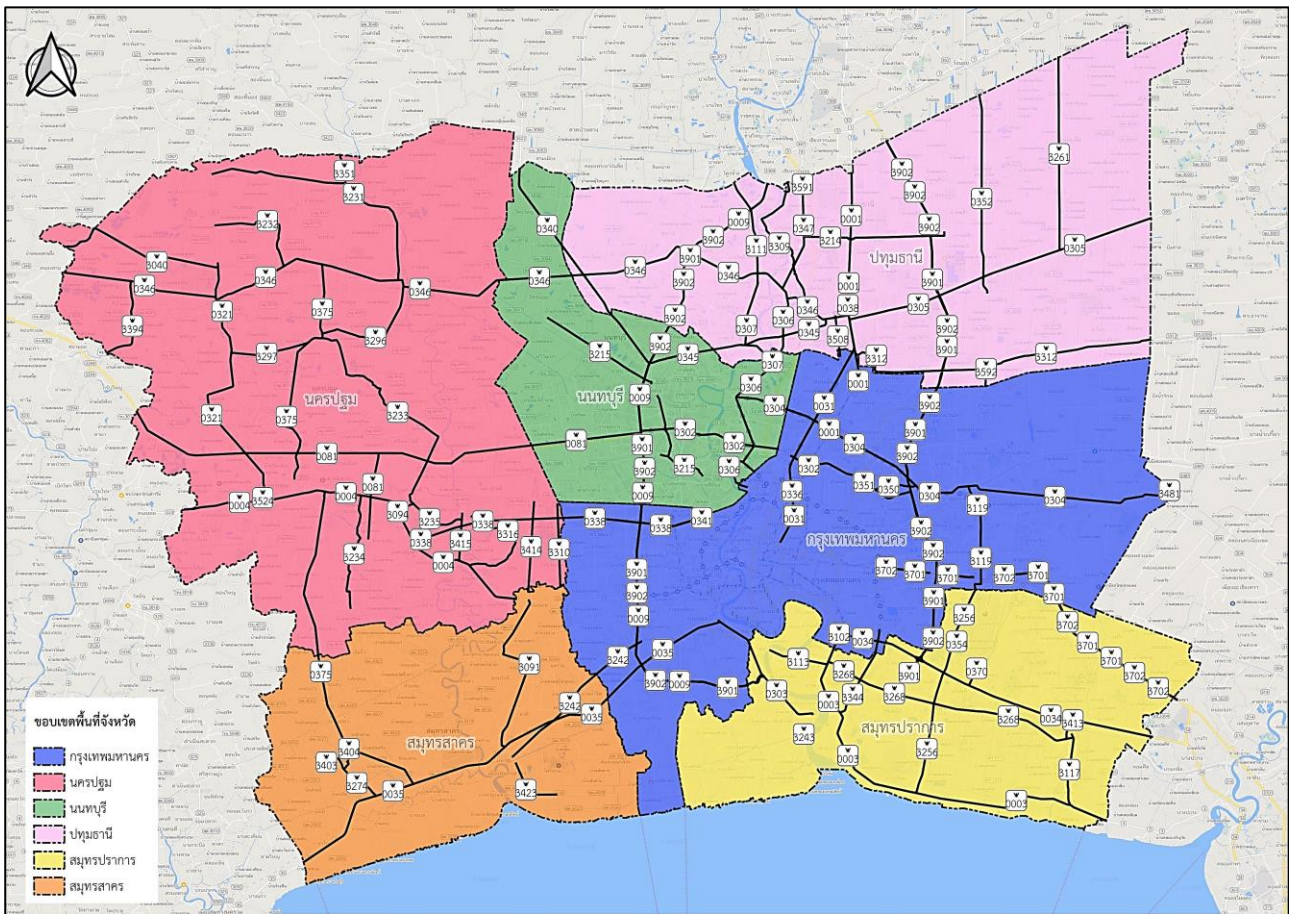
- 1) เพื่อนำเสนอแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินโครงการในภาพรวมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังปัญหาการจราจรจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลหรือเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในระดับพื้นที่
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ต่อไป

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินโครงการในภาพรวม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา
- 2) ผู้ศึกษาได้รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการและปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ในพื้นที่ที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหารถจักรยานอย่างบูรณาการ

4. พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาของโครงการ จะครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม รวมถึงพื้นที่อิทธิพลของโครงการ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 4-1



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2568

รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินงาน

การดำเนินการศึกษาครอบคลุมหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีการกำหนดขอบเขตการศึกษาอย่างชัดเจนในแต่ละประเด็น ส่วนขั้นตอนการดำเนินงานได้นำเสนอในภาพรวมดังแสดงในรูปที่ 5-1

ขอบเขตการศึกษา ประกอบด้วย:

1) การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุม

- การศึกษา ทบทวน แผนยุทธศาสตร์และนโยบาย ซึ่งมุ่งเน้นที่ต้องใช้เอกสารและชุดข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และจะต้องสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของแต่ละแผน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษานี้
- การทบทวนการศึกษาเดิม/โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากทั้งของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนประกอบการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



2) การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

- การรวบรวมข้อมูลพื้นที่ที่มีปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งโดยวิธีบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการตรวจสอบใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในการระบุพื้นที่ปัญหาพร้อมรายละเอียดของปัญหาในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการสำรวจข้อมูลสภาพจราจรเบื้องต้น
- การกำหนดเกณฑ์ และพิจารณาคัดเลือกพื้นที่โครงการที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหารถจักรยาน บนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างน้อย 40 จุด และจุดที่เสนอให้มีการแก้ไขจะมีการเสนอเพิ่มเติมได้ภายหลังจากการคัดเลือกแล้วเสร็จ โดยกำหนดจำนวนพื้นที่ปัญหาที่เพิ่มต้องไม่น้อยกว่า 7 จุด ตามที่ กรมทางหลวงพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยหลักการเบื้องต้นในการกำหนดเกณฑ์ ควรจะให้ความสำคัญในด้านความรุนแรงของสภาพปัญหารถจักรยาน ผลกระทบส่งผลในวงกว้างหรือไม่ ความเป็นไปได้และผลลัพธ์ที่ได้จากการแก้ปัญหารถจักรยานในแต่ละจุดนั้น ๆ เป็นต้น

3) การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

- การศึกษาในส่วนนี้ จัดทำเพื่อสนับสนุนการประเมินการเปลี่ยนแปลงต่อความต้องการเดินทางและปริมาณจราจรในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะนำไปใช้ใน การวิเคราะห์ และการประเมินประสิทธิภาพประสิทธิผลของโครงการแก้ไขปัญหารถจักรยาน (ถ้าจำเป็น) โดยข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่อิทธิพลของโครงการ โดยจะใช้ข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่น่าเชื่อถือ เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และ สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) เป็นต้น

4) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

- ทบทวนโครงข่ายคมนาคมขนส่ง รวบรวมและสำรวจข้อมูลด้านจราจรให้เพียงพอตามที่ระบุไว้ในขอบเขตซึ่งข้อมูลจราจรที่ได้มานั้นมีความสำคัญมาก ทั้งช่วยประเมินปัญหาและสาเหตุ รวมถึงการกำหนดแนวทางแก้ไขจราจร ดังนั้นที่ปรึกษาจะทำการเลือกช่วงวันและเวลาให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปัญหารถจักรยานที่เกิดขึ้นในการเก็บข้อมูล จากนั้นนำข้อมูลดังกล่าวมาศึกษาและวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่ง สำหรับการประเมินประสิทธิภาพของโครงการแก้ไขปัญหารถจักรยาน โดยเปรียบเทียบกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ โดยที่ปรึกษาจะเลือกเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินด้านวิศวกรรมจราจรให้เหมาะสมตามแต่ละประเภทและลักษณะของปัญหาในแต่ละพื้นที่/จุดปัญหา ซึ่งที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านจราจรทั้งในระดับมหภาค (Macro Model) หรือในระดับจุลภาค (Micro Simulation) โดยการเลือกระดับของแบบจำลองจะขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทของปัญหา รวมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เสนอแนะ

5) การศึกษาด้านวิศวกรรม

- การดำเนินการในส่วนแรกของการศึกษาด้านวิศวกรรมจะเป็นการกำหนดและวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหารถจักรยาน พร้อมการประเมินประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของแนวทางดังกล่าว รวมถึงการรวบรวมและจัดทำข้อมูลต่าง ๆ อย่างเช่น แผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง เพื่อสนับสนุนออกแบบเบื้องต้นทางด้าน งานทางงานโครงสร้าง งานระบบและอาคารระบายน้ำ รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



- ในกรณีที่พื้นที่โครงการที่มีปัญหาน้ำท่วมและส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ให้ทำการวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาที่ท่วม โดยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำของทางหลวง (ในเชิงหลักการ) ให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง และสามารถแก้ไขปัญหาที่ท่วมผิวทางได้อย่างเป็นระบบ

- ผลที่ได้ที่สำคัญสำหรับการศึกษาในส่วนนี้ ต้องประกอบด้วยแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) แสดงแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่ทั้งในระยะเร่งด่วน และระยะยาว พร้อมการประมาณการวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการ ซึ่งประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง และ ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการด้วยวิธีการที่เหมาะสม

6) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567)

- ผลที่ได้จากการศึกษานี้ โดยสรุปจะประกอบด้วย ฐานข้อมูลข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) และตารางสรุป ระบุชื่อโครงการ รวมทั้งชื่อและตำแหน่งของพื้นที่ที่เป็นข้อจำกัดและเงื่อนไขที่ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน IEE หรือ EIA สำหรับทุกโครงการ พร้อมด้วยค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เฉพาะโครงการที่มีการแก้ไขปัญหาหระยะยาว)

7) การมีส่วนร่วมของประชาชน

- งานในส่วนนี้จะมุ่งเน้นการให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อโครงการอย่างต่อเนื่อง เปิดช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา พร้อมทั้งดูแลและปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

- การจัดประชุมหรือสัมมนา เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ประกอบด้วย ในส่วนแรกจะเป็นการปฐมนิเทศโครงการและการปัจฉินิเทศโครงการ อย่างละ 1 ครั้ง จะมุ่งเน้นการรับฟังความคิดเห็นในเชิงภาพรวมหรือนโยบาย เพื่อลดความขัดแย้ง และให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบาย/แผนต่าง ๆ ที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- นอกจากนี้จะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยซึ่งจะแยกเป็นแต่ละกลุ่มพื้นที่ อย่างน้อยกลุ่มพื้นที่ละ 2 ครั้ง ซึ่งการประชุมนี้จะมุ่งเน้นการรับฟังความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนข้อมูลในเชิงลึก กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมประชุมจะครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

- จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้รับมาจากกิจกรรมการเผยแพร่ข้อมูลในภาคสนามแต่ละครั้ง โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งวิเคราะห์และนำเสนอผลการพิจารณาในแต่ละประเด็นอย่างครบถ้วน

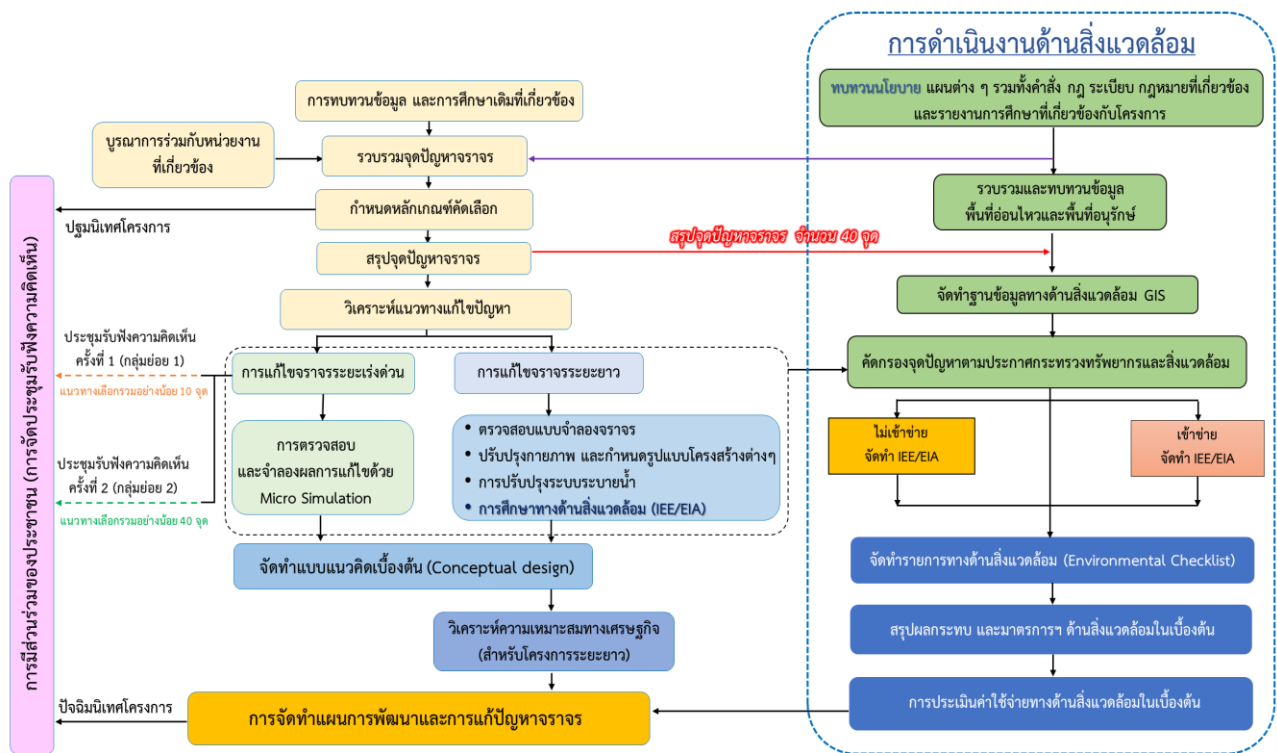


8) การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว)

• วิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว ครอบคลุมมูลค่าการลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Cost: RUC) และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางตรงและทางอ้อม โดยผลลัพธ์ของการศึกษานี้ จะเป็นตัวบ่งชี้เบื้องต้นถึงความเป็นไปได้ (ผลลัพธ์ที่ได้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการแก้ไขปัญหา) ของโครงการ

9) การจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันสั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรและลดความล่าช้าในการเดินทาง สามารถแก้ไขปัญหาได้โดยใช้เวลาไม่นาน
- แผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 10 ปี (การแก้ไขปัญหาจราจรด้วยโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่) พร้อมทั้งแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่โครงการและกรอบระยะเวลาดำเนินการที่เหมาะสม



รูปที่ 5-1 ขั้นตอนการดำเนินงาน



6. แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

ครอบคลุม 3 องค์ประกอบด้านจราจร คือ 1) ผู้ขับขี่ 2) ยานพาหนะ และ 3) ถนน

โดยแบ่งแนวคิดการแก้ปัญหาจราจร ออกเป็น 3 แนวทาง เพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงต่อคนในพื้นที่ต้องเป็นที่ยอมรับ (รูปที่ 6-1) ดังนี้

4) การบริหารจัดการด้านจราจร (Traffic Management) หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหา โดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย

5) การปรับปรุงทางกายภาพ (Supply/Physical Improvement) หมายถึง การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของจุดปัญหา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น

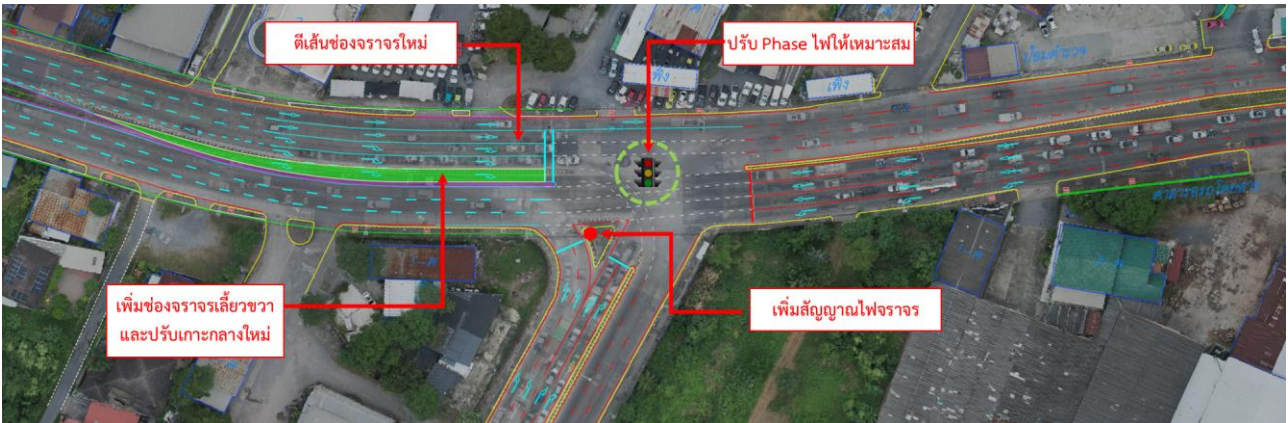
6) การจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่หรือรูปแบบการเดินทาง โดยการควบคุม การลด และการกระจายการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น ๆ รวมถึงการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล



รูปที่ 6-1 แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ ใช้พื้นที่เขตทางเต็มประสิทธิภาพสามารถนำไปปฏิบัติและแก้ไขปัญหาได้จริงภายในกรอบเวลาที่จำกัด โดยจะพิจารณาในเรื่องของการปรับปรุงกายภาพเบื้องต้น ได้แก่ การขยายผิวจราจร การติดตั้งหรือปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การติดตั้งป้ายจราจรต่าง ๆ การปรับวงเลี้ยว การปรับเกาะกลาง การปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ด้านจราจร ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร การจัดการความสมดุลของช่องทางจราจร ห้ามเลี้ยว ห้ามจอด เป็นต้น (รูปที่ 6-2)



รูปที่ 6-2 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน (บริเวณแยกลำลูกกาตัดนิมิตใหม่)

การแก้ไขปัญหาระยะยาว

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาว จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาด้านจราจรอย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านวิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ โดยจะพิจารณาในเรื่องของการก่อสร้างขนาดใหญ่ ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร การก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ การก่อสร้างทางลอด/อุโมงค์ การก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวง การปรับปรุงจุดกลับรถต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการเปิด/ปิดการย้าย หรือการก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า (รูปที่ 6-3)

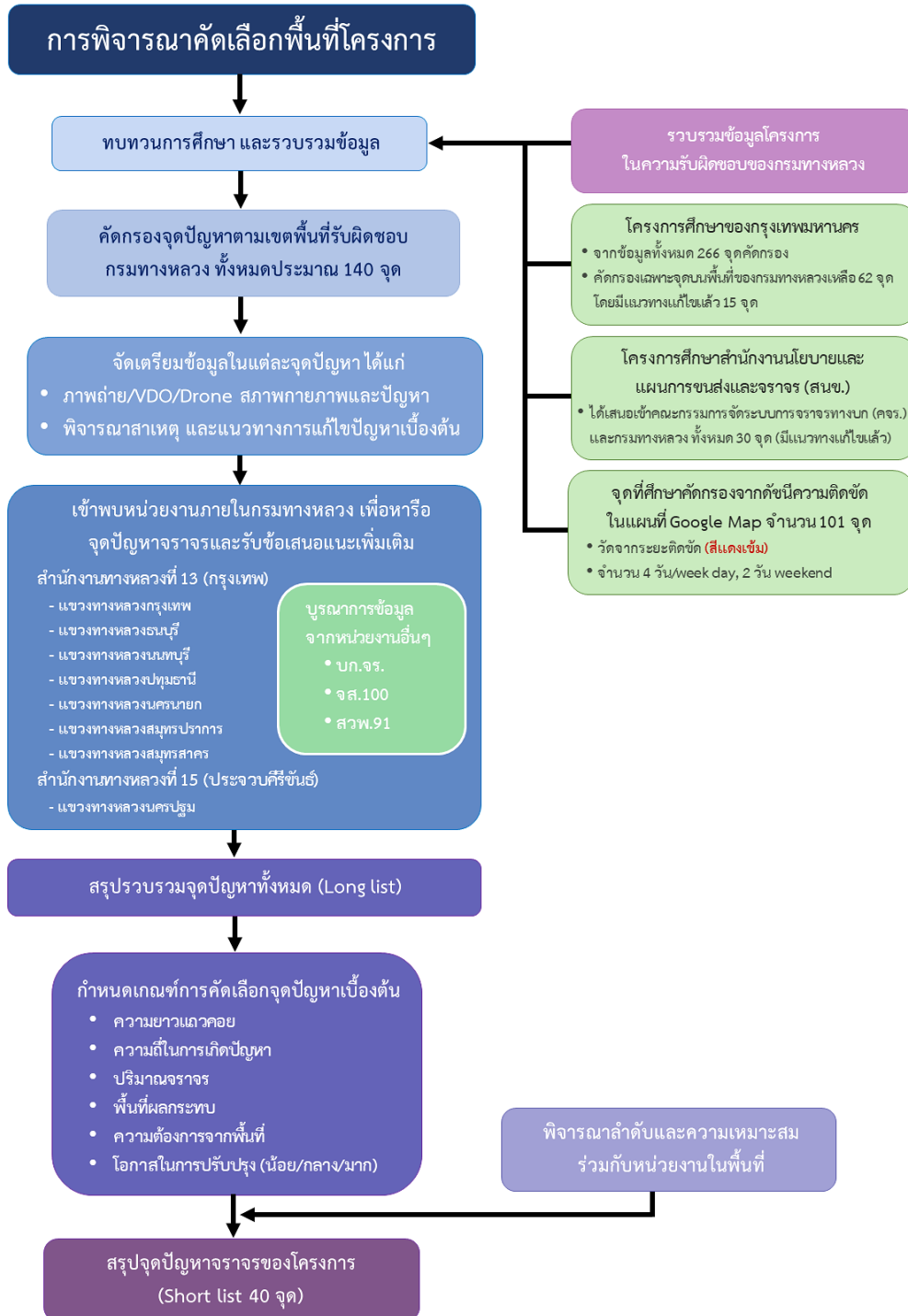


รูปที่ 6-3 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาระยะยาว



7. การพิจารณาหลักเกณฑ์ และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

ในการศึกษานี้มีแนวทางการดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหารถจักรยานอย่างบูรณาการ และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการดำเนินการสำหรับให้ได้จุดปัญหาด้านการจราจรที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ดังแสดงรูปที่ 7-1

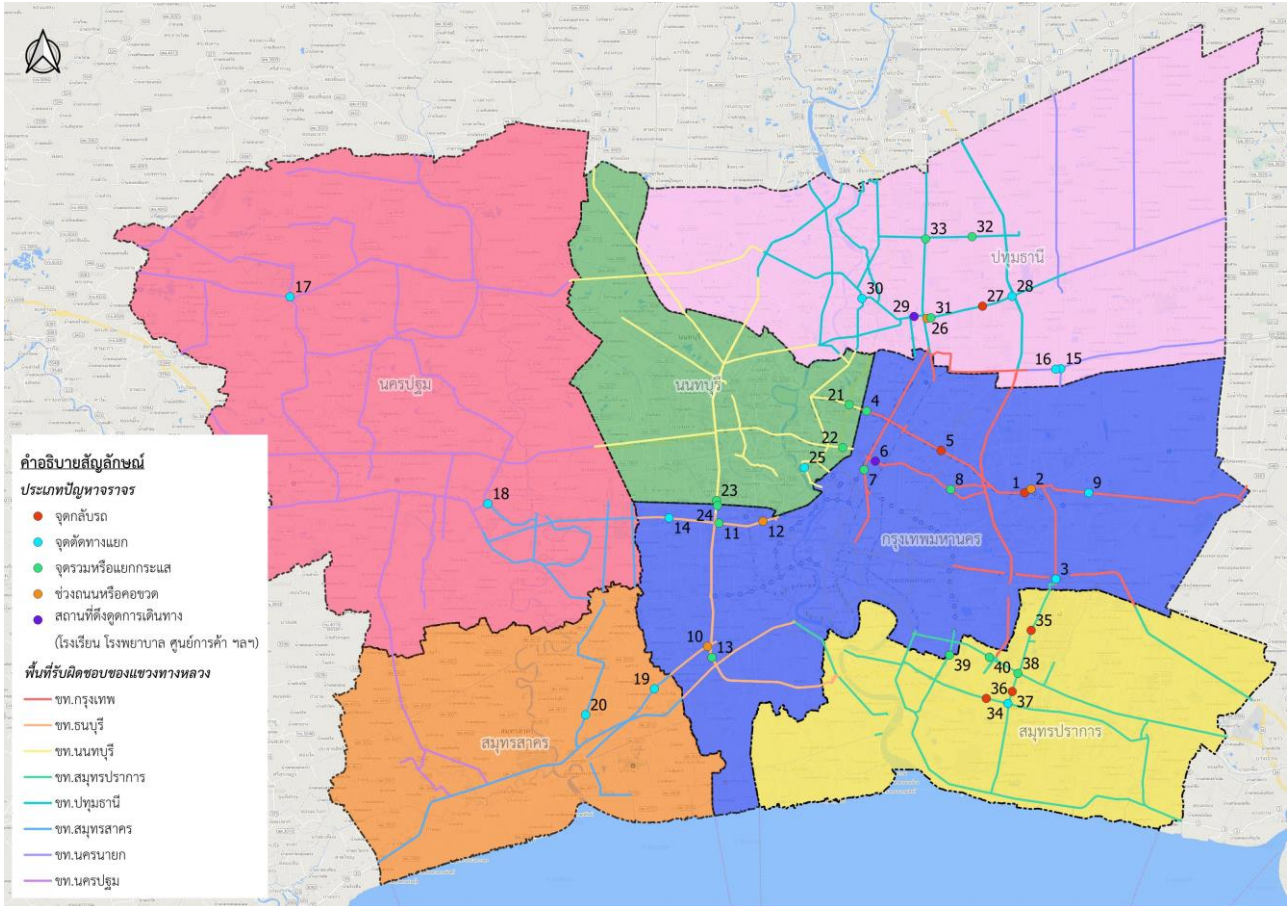


รูปที่ 7-1 แนวทางการพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ



8. ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้สรุปจุดปัญหารถโดยสาร จำนวน 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ รายละเอียดแสดง
ดังรูปที่ 8-1 และตารางที่ 8-1



รูปที่ 8-1 แผนที่จุดปัญหารถโดยสารพื้นที่โครงการ 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ



ตารางที่ 8-1 สรุปจุดปัญหาจราจรพื้นที่โครงการ 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ

จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่รับผิดชอบ
1	304	ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	จุดกลับรถ	26+000	ขท.กรุงเทพ
2	304	ถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	ช่วงถนนหรือคอขวด	26+700	ขท.กรุงเทพ
3	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงสะพานข้ามคลองประปา)	จุดรวมหรือแยกกระแส	6+230	ขท.กรุงเทพ
4	304	ถนนรามอินทรา (จุดกลับรถชวพรอินทรา 20)	จุดกลับรถ	15+370	ขท.กรุงเทพ
5	302	ทล.302 ม.เกษตร ประตู่ 2	หน้าสถานี	1+000	ขท.กรุงเทพ
6	31	ทล.31 กม.12+800 จุดตัดทางออกวิภาวดี (วัดเสมียนนารี)	จุดรวมหรือแยกกระแส	13+700	ขท.กรุงเทพ
7	350	ทล.350 (ช่วง กม.0+000-กม.1+200) ขาเข้า ตั้งแต่โรงพยาบาลนวนเวช-แยกสวนน้ำ	จุดรวมหรือแยกกระแส	0+000	ขท.กรุงเทพ
8	304	ถนนสุวินทวงศ์ (แยกคุ้มเกล้า)	จุดตัดทางแยก	33+150	ขท.กรุงเทพ
9	304	ถนนรามอินทรา (สามแยกตัดถนนพระยาสุเรนทร์)	จุดกลับรถ	24+000	ขท.กรุงเทพ
10	3242	ทล.3242 ซอยเอกชัย 96	ช่วงถนนหรือคอขวด	18+647	ขท.ธนบุรี
11	338	ต่างระดับ ทล.338 ตัด ทล.9 (บริเวณ ทล.3902 เชื่อมเข้า ทล.338)	จุดรวมหรือแยกกระแส	5+500	ขท.ธนบุรี
12	338	ทางขึ้นทางยกระดับถนนบรมราชชนนี 3	ช่วงถนนหรือคอขวด	1+500	ขท.ธนบุรี
13	338	ทล.3902 ซอยเหมือนจันทร์	จุดรวมหรือแยกกระแส	15+400	ขท.ธนบุรี
14	338	ทล.338 ตัดพทุฒนชลสาย 3	จุดตัดทางแยก	12+260	ขท.ธนบุรี
15	3312	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ทล.3592)	จุดตัดทางแยก	16+000	ขท.นครนายก
16	3312	ถนนลำลูกกา (ทล.3312 ตัดกับ ปท.3004)	จุดตัดทางแยก	15+517	ขท.นครนายก
17	321	บริเวณแยกเกษตรกำแพงแสน ตัดกับ ทล. 346	จุดตัดทางแยก	26+094	ขท.นครปฐม
18	3524	บริเวณแยกตัด ทล.321 ถึงแยกตัดกับทล. 4	จุดตัดทางแยก	0+000	ขท.นครปฐม
19	3242	แยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)	จุดตัดทางแยก	11+412	ขท.สมุทรสาคร
20	3091	แยกบางปลา	จุดตัดทางแยก	15+832	ขท.สมุทรสาคร
21	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)	จุดรวมหรือแยกกระแส	4+200	ขท.นนทบุรี
22	302	ทล.302 ซอย 23	จุดรวมหรือแยกกระแส	4+900	ขท.นนทบุรี
23	3901	ทล.3901 หน้าไทรวิเศษใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)	จุดรวมหรือแยกกระแส	33+500	ขท.นนทบุรี
24	3902	วัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน	จุดรวมหรือแยกกระแส	32+800	ขท.นนทบุรี
25	306	ทล.306 แยกเลี้ยงเมืองนนทบุรี	จุดตัดทางแยก	3+250	ขท.นนทบุรี
26	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทล.305 ตัดกับทางออกฟิวเจอร์พาร์ค ประตู่ 4)	ช่วงถนนหรือคอขวด	0+311	ขท.ปทุมธานี
27	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้าการไฟฟ้าอัญญา)	จุดกลับรถ	6+416	ขท.ปทุมธานี
28	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้าข้ามออเตอร์เวย์)	จุดตัดทางแยก	9+760	ขท.ปทุมธานี
29	346	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปี รังสิต)	หน้าสถานี	1+000	ขท.ปทุมธานี
30	346	ทางหลวงหมายเลข 306 (บริเวณทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 346 รพ. St.Carlos)	จุดตัดทางแยก	7+498	ขท.ปทุมธานี
31	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดแยกกระแสบนสะพานคลอง 1)	จุดรวมหรือแยกกระแส	0+750	ขท.ปทุมธานี
32	3214	ถนนคลองหลวง (ถนนคลองหลวงตัดกับถนนเลียบบคลองสาม_ขาเข้า)	จุดรวมหรือแยกกระแส	10+000	ขท.ปทุมธานี
33	1	ถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง ทิศ (จุดตัดไขว้กระแส)	จุดรวมหรือแยกกระแส	40+220	ขท.ปทุมธานี
34	3256	ทล.3256 แยกคลองซุด	จุดตัดทางแยก	10+022	ขท.สมุทรปราการ
35	3256	ทล.3256 กิ่งแก้ว 25/1	จุดกลับรถ	18+019	ขท.สมุทรปราการ
36	3268	ทล.3268 จุดกลับรถ หน้าไต้เต้านครธน	จุดกลับรถ	9+799	ขท.สมุทรปราการ
37	3256	ทล.3256 ปตท. สาขาบางพลี	จุดกลับรถ	11+359	ขท.สมุทรปราการ
38	3256	ทล.3256 จุดตัดบูรพาวิถี	จุดรวมหรือแยกกระแส	13+500	ขท.สมุทรปราการ
39	3344	ทล.3344 ศรีด่าน 24	จุดรวมหรือแยกกระแส	13+300	ขท.สมุทรปราการ
40	34	ทล.34 หน้าเมกาบางนา	จุดรวมหรือแยกกระแส	8+600	ขท.สมุทรปราการ

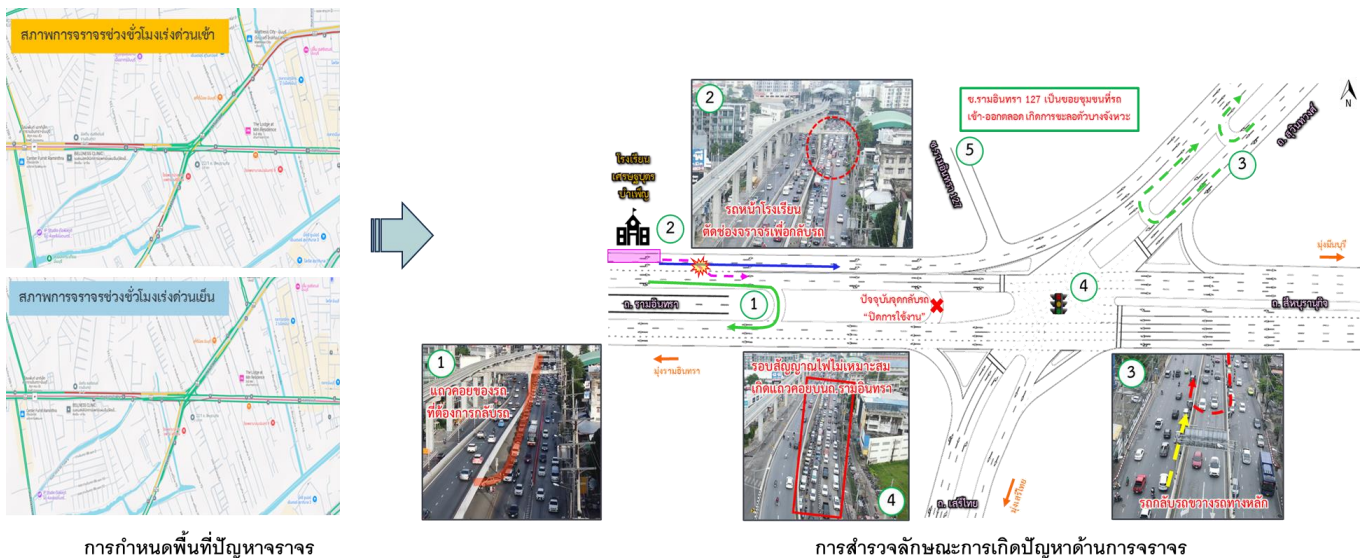


9. การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจร

การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรที่มีความเหมาะสมตามหลักวิชาการ พร้อมทั้งบูรณาการวิธีการแก้ไขปัญหารถจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะคำนึงถึงความคล่องตัวและประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อคมนาคมบนโครงข่ายทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะกำหนดรูปแบบการแก้ไขปัญหารถจราจรรูปแบบหน้าตัดทาง หรือรูปแบบลักษณะงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (กรณีการแก้ไขปัญหารถจราจรระยะยาว หรือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณสูง) และนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการพิจารณา เมื่อวิเคราะห์จนได้ข้อสรุปแล้ว จะนำเสนอรูปแบบการแก้ไขปัญหารถจราจรที่เหมาะสม ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์การแก้ไขปัญหารถจราจร อาจนำไปสู่การทบทวนปัญหาหรือการออกแบบวิธีการแก้ไขใหม่ เพื่อให้การแก้ไขปัญหารถจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยมีขั้นตอนหลัก ดังนี้

1) การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหาจะต้องพิจารณาหาสาเหตุจากการตรวจสอบโครงข่าย ข้อมูลการร้องเรียน รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานในพื้นที่ และการคัดกรองปัญหาด้านการจราจรจากดัชนีติดขัดของฐานข้อมูลสารสนเทศ (Google Traffic Live) พร้อมกับการลงพื้นที่สังเกตการบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 9-1



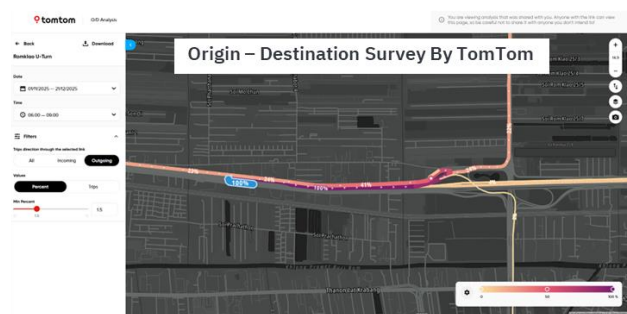
รูปที่ 9-1 แนวทางการวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

สำหรับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจรตามหลักวิชาการของ Highway Capacity Manual (HCM 2016) เป็นแนวทางมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสภาพการจราจรของถนนและโครงข่าย ซึ่งทราบถึงผลการวิเคราะห์สภาพการจราจร อาทิ ความจุถนน (Capacity Analysis) ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเงื่อนไขต่าง ๆ ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เวลารอและค่าความล่าช้า (Delay Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุปัญหารถจราจร รวมถึงขอบเขตของการแก้ไข้ปัญหา

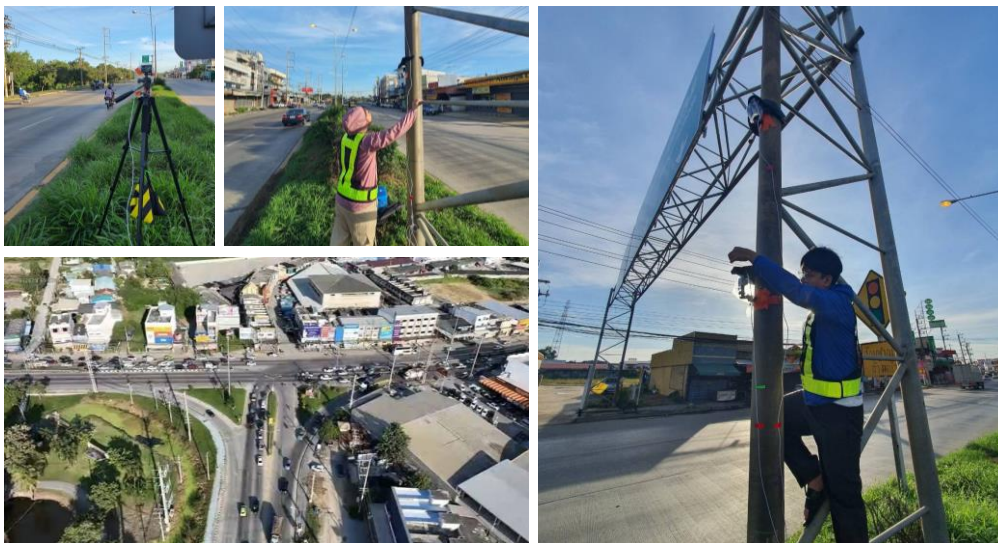


2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจะต้องทำการสำรวจกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน และข้อมูลด้านการจราจร ให้เพียงพอสำหรับการวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจร จะประกอบไปด้วย การสำรวจภาพถ่ายทางอากาศ การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid – Block Classified Count Survey), การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count), การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin – Destination Survey) และการสำรวจระยะเวลาเดินทาง (Travel Time Survey) แสดงดังรูปที่ 9-2 และรูปที่ 9-3



รูปที่ 9-2 แนวทางการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล



รูปที่ 9-3 การลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร

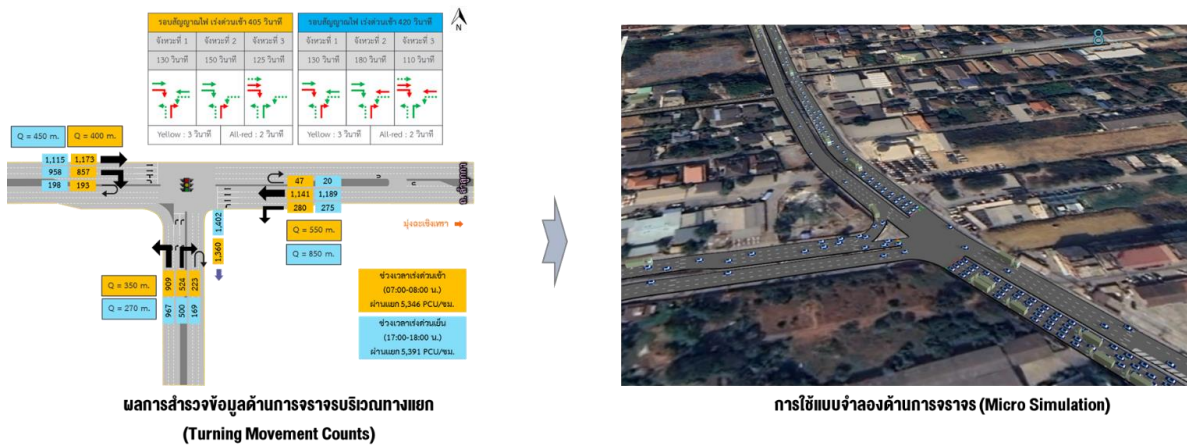


3) การออกแบบวิธีการแก้ไข้ปัญหา

การออกแบบวิธีการแก้ไข้ปัญหาจะนำข้อมูลจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลมาจัดทำแบบจำลองการจราจร เพื่อจำลองสถานการณ์จราจรปัจจุบัน จากนั้นออกแบบทางแก้ไข เช่น การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรแบบตอบสนองต่อปริมาณรถ การปรับปรุงเรขาคณิตของทางแยก หรือการเพิ่มช่องทางเลี้ยวขวาเฉพาะ เป็นต้น โดยพื้นที่ศึกษาโครงการที่ไม่สามารถแก้ไข้ได้ด้วยโครงการระยะสั้น จะพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างทางลอดหรือทางยกระดับรวมถึงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองใหม่ ซึ่งเป็นโครงการระยะยาว เพื่อลดความล่าช้า เพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่าย และเพิ่มความปลอดภัย

4) การทดสอบและประเมินผล

การทดสอบและประเมินประสิทธิภาพของวิธีการแก้ไข้ปัญหา โดยจัดทำแบบจำลองการจราจร เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไข้ปัญหา ก่อนการดำเนินการจริง และใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบทางเลือกต่างๆ เพื่อให้ได้แนวทางแก้ไข้ปัญหาที่เหมาะสม โดยจะทำการเปรียบเทียบระหว่างก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงของพื้นที่ศึกษาโครงการ ด้วยดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของจุดปัญหาจราจร แสดงดังรูปที่ 9-4 และตารางที่ 9-1



รูปที่ 9-4 การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 9-1 ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาจราจร

ดัชนีตัวชี้วัด	ประเภทจุดปัญหาจราจร				
	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)	✓				

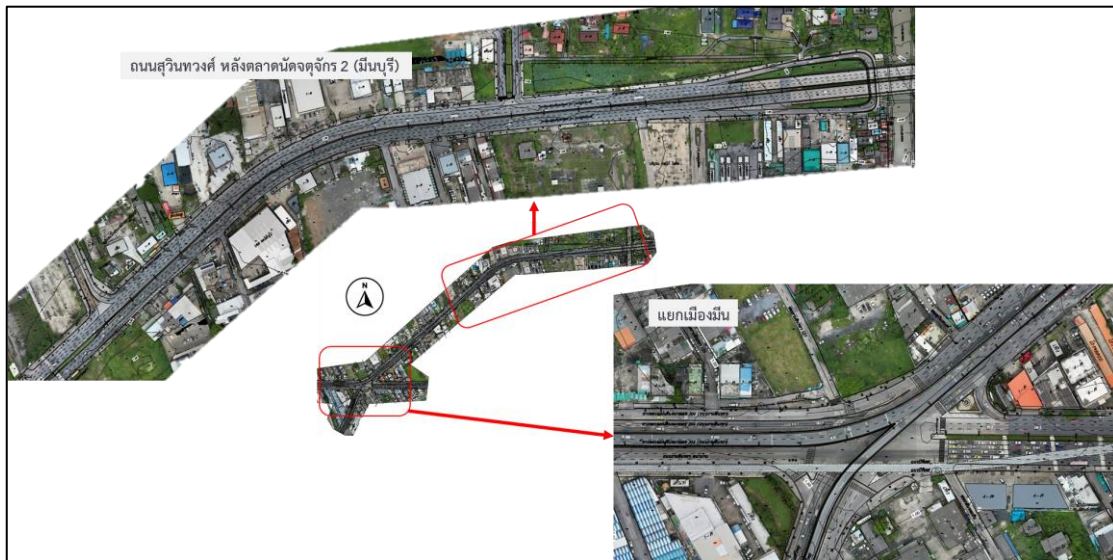


5) การนำเสนอผลการศึกษา

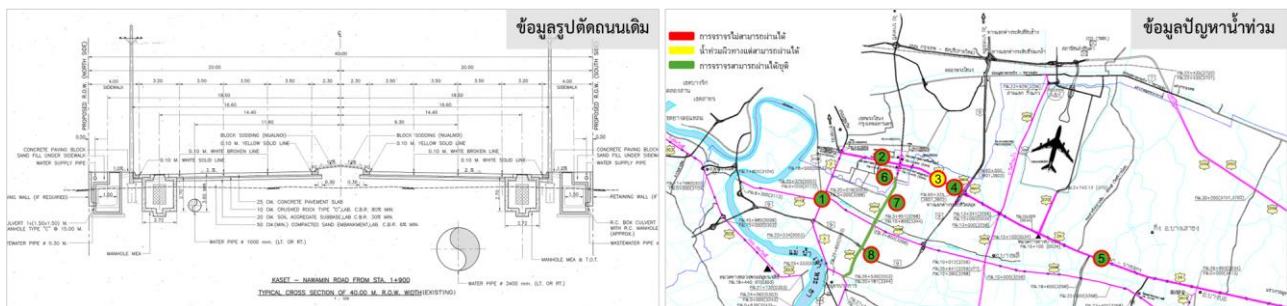
การนำเสนอผลการศึกษาจะประกอบด้วย แนวคิด ขั้นตอนการดำเนินงาน ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยนำเสนอและรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

6) การศึกษาด้านวิศวกรรมและการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

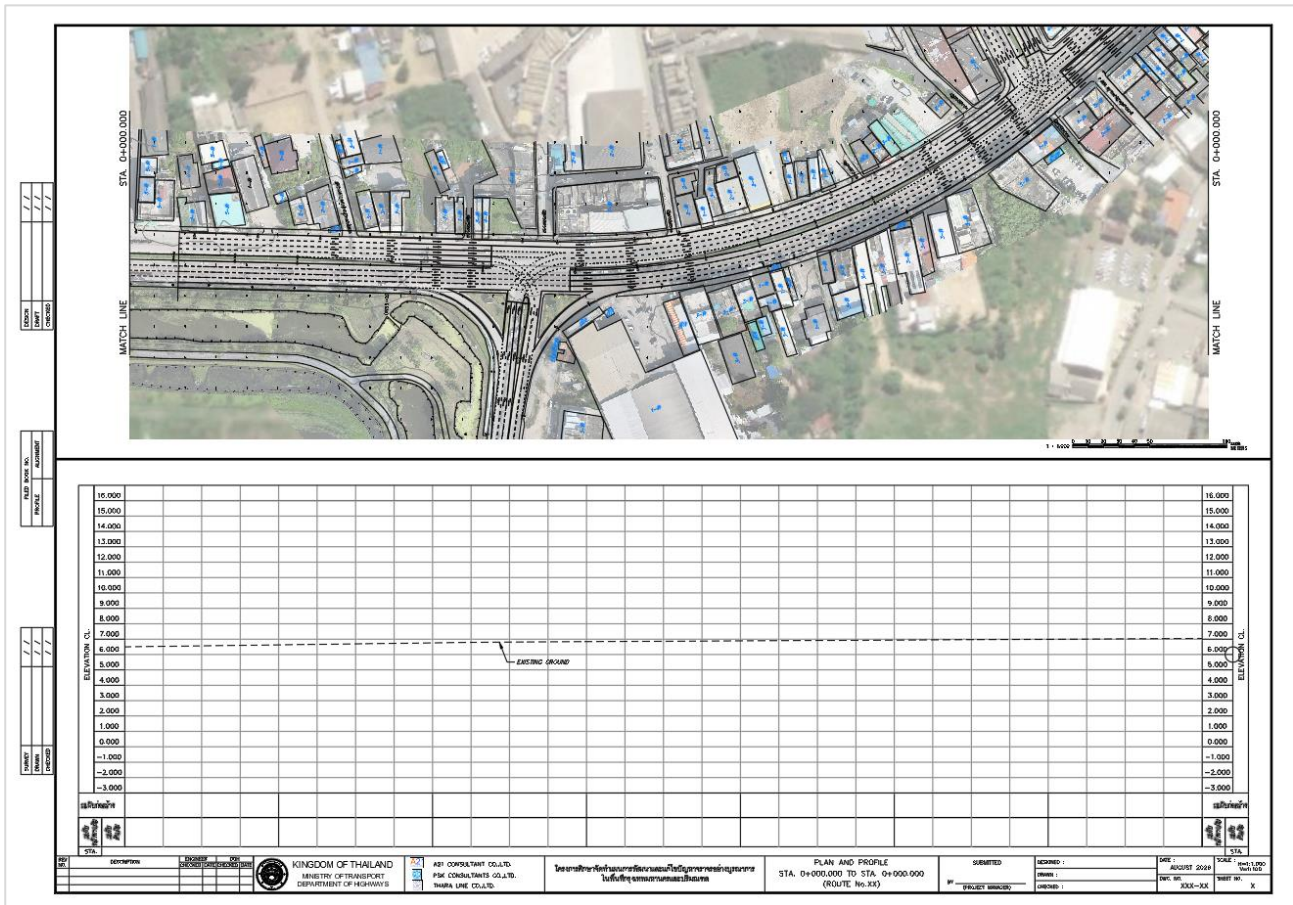
การศึกษาด้านวิศวกรรมจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศซึ่งจะพิจารณาร่วมกับการศึกษาด้านจราจร การดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลกายภาพของพื้นที่โครงการ การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง ข้อมูลระบายน้ำ (กรณีมีปัญหาหน้าท่วม) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และประเมินวงเงินลงทุนเบื้องต้น แสดงดังรูปที่ 9-5 ถึงรูปที่ 9-7



รูปที่ 9-5 ตัวอย่างการสำรวจจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยการบินโดรน บริเวณพื้นที่แยกเมืองมีน และถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



รูปที่ 9-6 ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น



รูปที่ 9-7 ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)

10. ตัวอย่างผลการศึกษา

10.1 ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมื่น), ประเภทปัญหา : ทางแยก และจุดกัลบรถ

จุดปัญหารถจักรยานมีตำแหน่งตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร บริเวณถนนสุขวิทนวงศ์ หลักกิโลเมตรที่ 26+700 ตอนควบคุมที่ 202 พิกัด (13.8165, 100.7158) เขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงกรุงเทพ โดยลักษณะรูปแบบทางแยกเป็นทางแยกยกระดับพื้น (ถนนรามอินทรา ถนนสีหบุรานุกิจตัดถนนสุขวิทนวงศ์ ถนนเสรีไทย) และประเภทของจุดปัญหาคือจุดตัดทางแยก



รูปที่ 10.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทางบริเวณจุดปัญหา ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

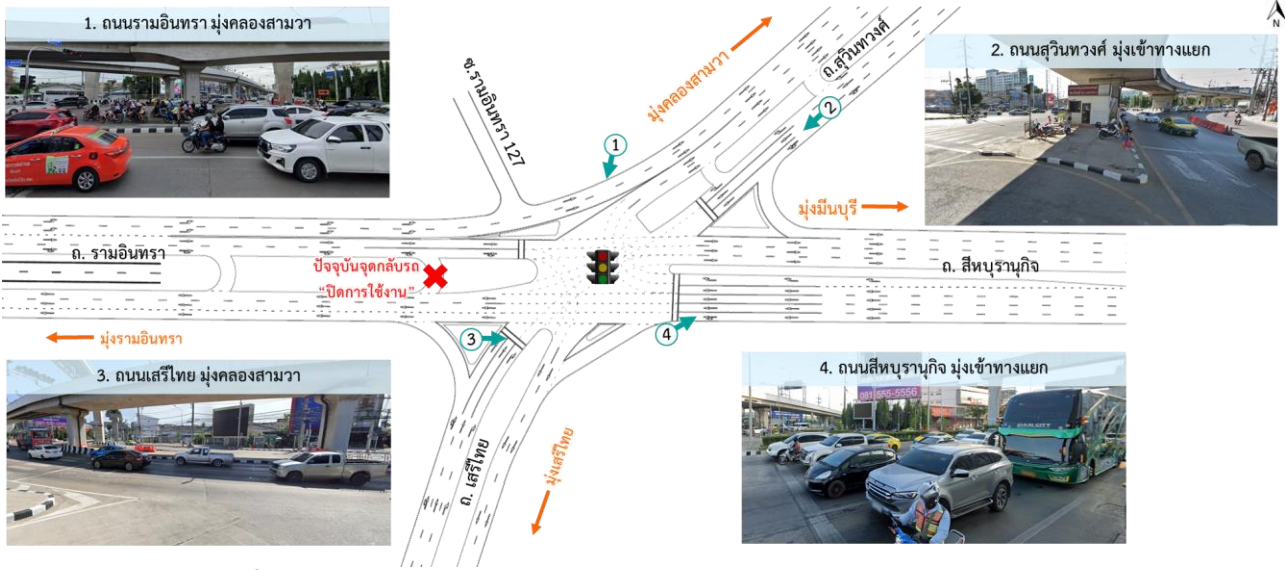
ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณจุดปัญหา ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

จุดถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน) เป็นทางแยกระดับพื้น ซึ่งถนนรามอินทราเป็นถนนสายหลักขนาด 7-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีแบรีเออร์กั้นช่องจราจรเลี้ยวซ้ายและปิดการใช้งานจุดกลับรถใกล้ทางแยก ถนนสุวินทวงศ์ถนนสายหลักขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เป็นถนนหลักที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา ถนนเสรีไทยเป็นถนนสายรองขนาด 5-6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) และถนนสีหบุรานุกิจเป็นถนนสายรองขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ของจุดปัญหาเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล สถานศึกษา และศูนย์การค้า มีทางคนข้าม (ทางม้าลาย) บริเวณทางแยก และมีระบบขนส่งสาธารณะคือรถโดยสารประจำทาง

สภาพจราจรโดยรวมจากการลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร พบว่ามีการจราจรหนาแน่นและติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) เนื่องจากถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์เป็นถนนสายหลักและสถานที่โดยรอบเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางทำให้มีปริมาณจราจรที่ต้องการผ่านทางแยกนี้ค่อนข้างสูง ปัญหาที่พบส่วนใหญ่จะเป็นพฤติกรรมรถตัดกระแสรถของจุดกลับรถโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างสูงในจุดกลับรถ ทั้งการจัดสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสม

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

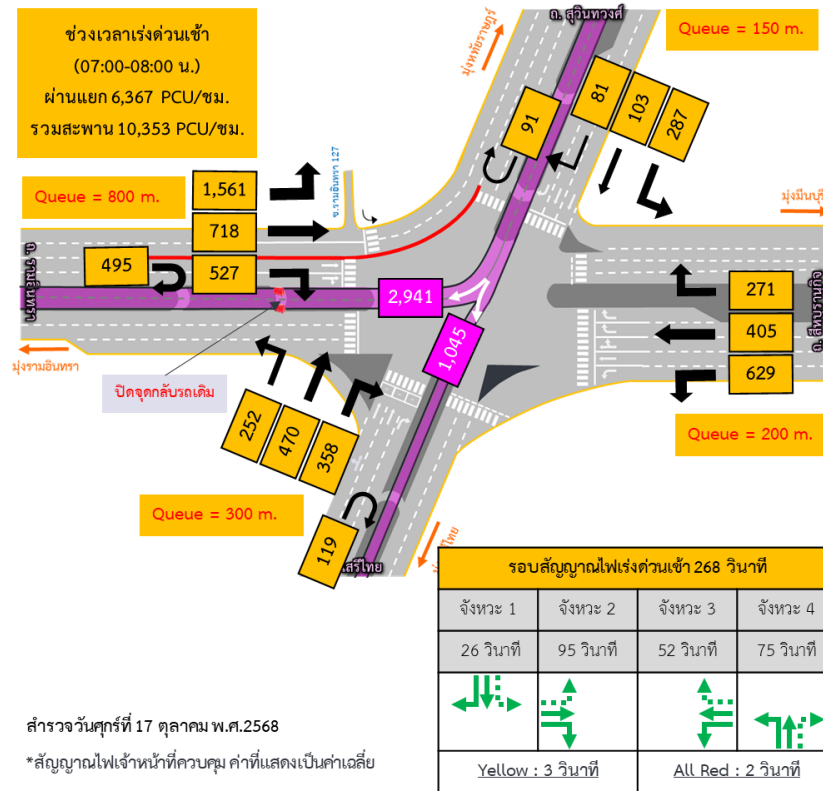
จากผลการสำรวจพบว่าปัจจุบันทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็นสภาพจราจรบริเวณทางแยกมีความหนาแน่น ต้องใช้ระยะเวลามากกว่า 1 รอบสัญญาณไฟเพื่อให้แถวคอยสะสมผ่านทางแยกได้ โดยเฉพาะในทิศทางถนนรามอินทรา มุ่งเมืองมีนบุรี ซึ่งมีความยาวแถวคอยสะสมในบางช่วงมากกว่า 500 เมตร รวมถึงการที่ต้องเปิดจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้กับถนนเสรีไทย มุ่งหทัยราษฎร์ที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างน้อย ทำให้ถนนในทิศทางอื่น ๆ เกิดเวลาในการรอผ่านทางแยกมากขึ้น ส่งผลให้เวลาในการเดินทาง ความล่าช้าเฉลี่ย และแถวคอยสะสมเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้จุดกลับรถที่มีปริมาณจราจรต้องการกลับรถสูง ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น รวมถึงบริเวณโดยรอบทางแยกเป็นอาคารที่พักอาศัย โรงเรียน และตลาด ทำให้ในช่วงเร่งด่วนมีความต้องการเดินทางค่อนข้างสูง



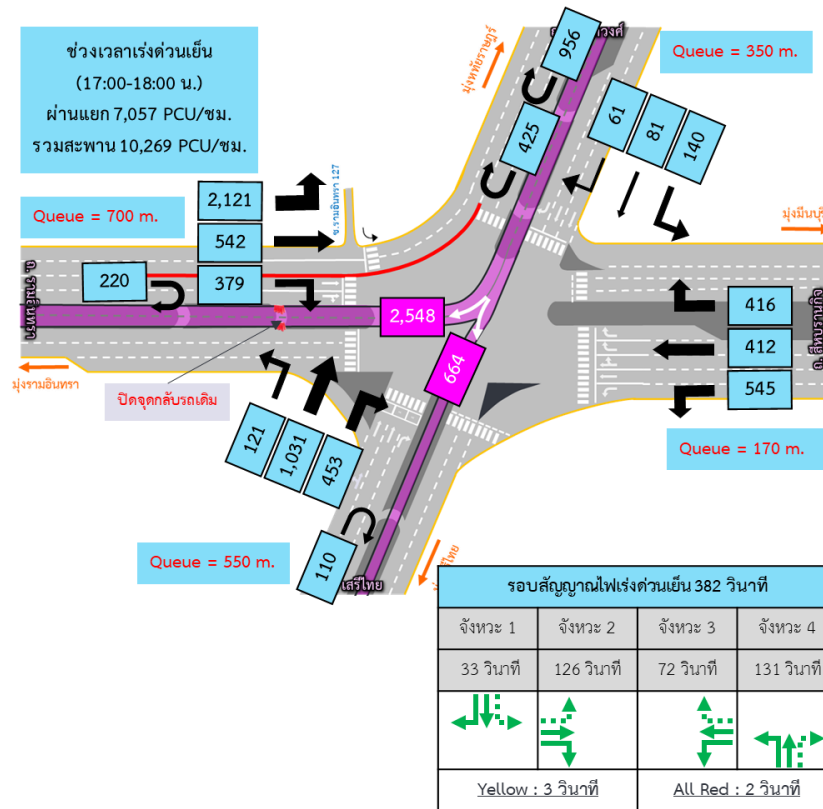
รูปที่ 10.1-2 ลักษณะกายภาพบริเวณจุดตัดทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมิ่ง)

<p>1. รถจากหน้าโรงเรียนโรงเรียนเศรษฐบุทรบำเพ็ญ ตัดช่องจราจรรถทางหลักเข้าจุดกลับรถ</p>	<p>2. ซอยรามอินทรา 127 เป็นซอยชุมชนที่มีการเข้า-ออก ตลอดเวลา ทำให้กระทบกระแสนจราจรเกิดการชะลอตัว</p>
<p>3. รถที่ต้องการกลับรถตัดกระแสจราจรทางตรงและมีการชะลอตัว เกิดปัญหาคอขวดและแถวคอยสะสม</p>	<p>4. การจัดรอบสัญญาณไฟไม่เหมาะสม ทำให้เกิดแถวคอยบน ถนนรามอินทรามากกว่าทิศทางอื่น ๆ</p>

รูปที่ 10.1-3 สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณจุดปัญหา ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมิ่ง)



รูปที่ 10.1-4 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าปัจจุบันบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)



รูปที่ 10.1-5 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นปัจจุบันบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)



แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

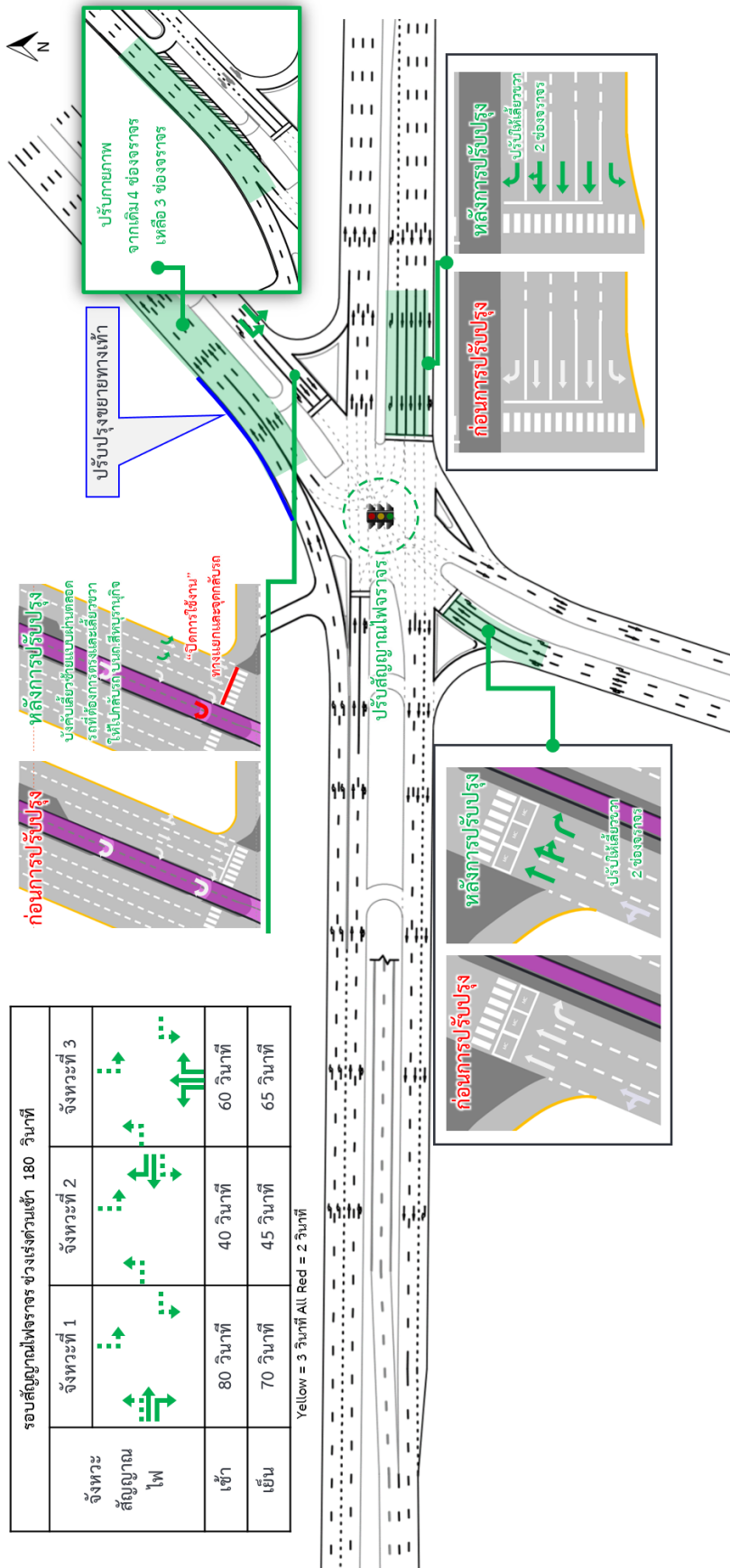
- ฝั่งถนนสุขุมวิทวงศ์ มุ่งเสรีไทย ปรับช่องจราจรรับรถจากเดิม 4 ช่องจราจร เหลือ 3 ช่องจราจร พร้อมทั้งปิดจุดกลับรถแรกที่อยู่ใกล้ทางแยก ให้รถที่ต้องการกลับรถทั้งหมดใช้เพียงจุดกลับรถที่สอง
- ฝั่งถนนสีหบุรานุกิจ มุ่งรามอินทรา ปรับทิศทางจากเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร ใช้ร่วมกับรถทิศทางตรง
- ฝั่งถนนเสรีไทย มุ่งหทัยราษฎร์ ปรับทิศทางจากเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร ใช้ร่วมกับรถทิศทางตรง
- ฝั่งถนนสุขุมวิทวงศ์ มุ่งสู่แยกเมืองมีน ให้เลี้ยวซ้ายแบบผ่านตลอดรถที่ต้องการตรงและเลี้ยวขวาให้ไปกลับรถบนถนนสีหบุรานุกิจ (ในช่วงเวลาที่กำหนด)

ตารางที่ 10.1-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

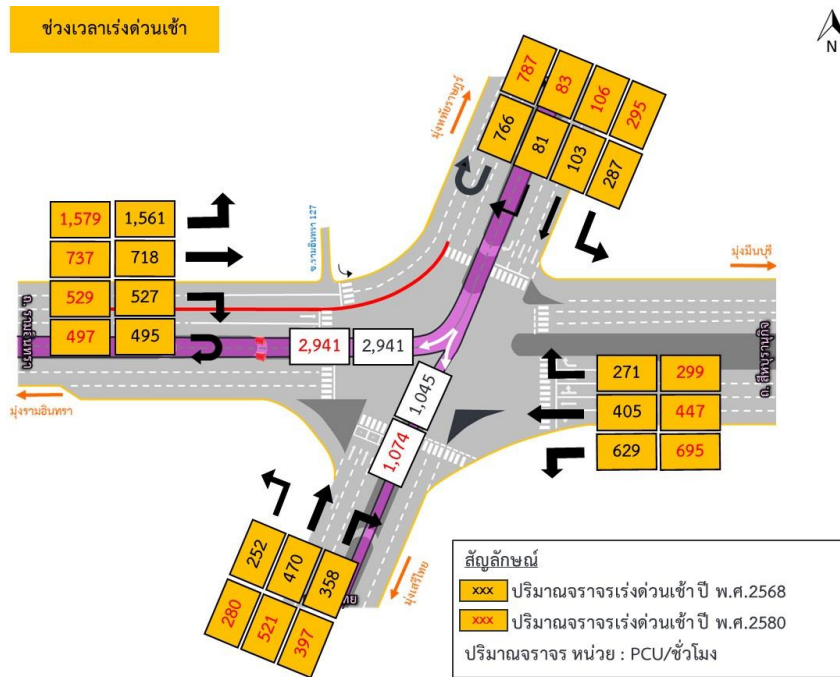
กรณีวิเคราะห์	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า		ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น	
	ก่อนปรับปรุง	หลังปรับปรุง	ก่อนปรับปรุง	หลังปรับปรุง
รอบสัญญาณไฟจราจร (วินาที)	268	150	382	150
ปริมาณจราจรเข้าทางแยก (PCU/ ชั่วโมง)	5,521	7,153	7,057	8,872
ความล่าช้าเฉลี่ยทั้งทางแยก (วินาที/คัน)	152	38	84	37
แถวคอยมากที่สุด (เมตร)	890	344	700	301
ความอึดตัวของทางแยก (เปอร์เซ็นต์)	121	96	111	85
ระดับการให้บริการทั้งทางแยก	F	D	F	D

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

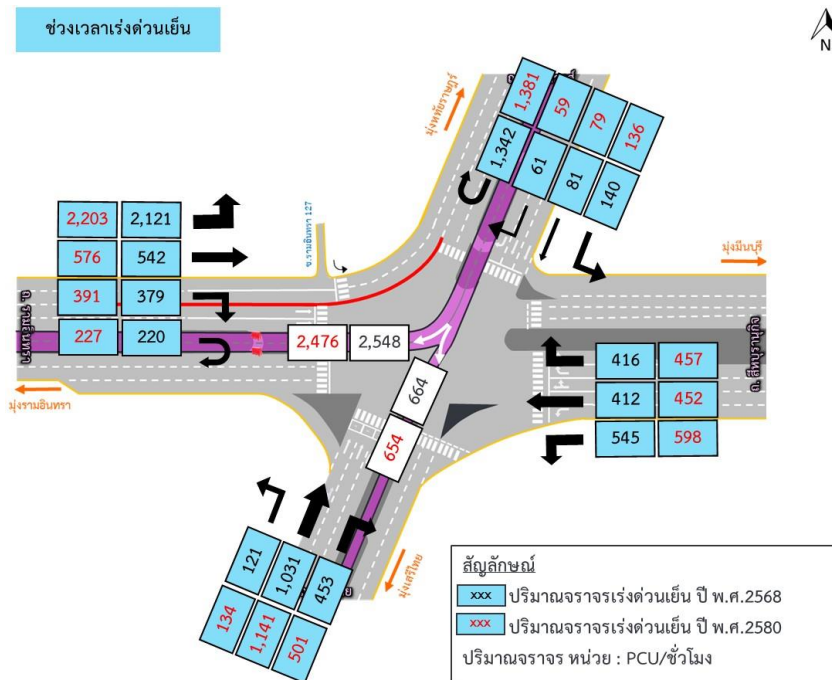
จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นไม่มาก จากผลการสำรวจในปีปัจจุบัน ซึ่งปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นนั้นค่อนข้างสูงอยู่แล้ว จึงจะสังเกตได้ว่าในปีอนาคต ถ้ายังไม่มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมจากแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนจะทำให้สภาพจราจรกลับมาติดขัดและมีความยาวแถวคอยเทียบกับปัจจุบันที่ไม่มีการปรับปรุงแก้ไข



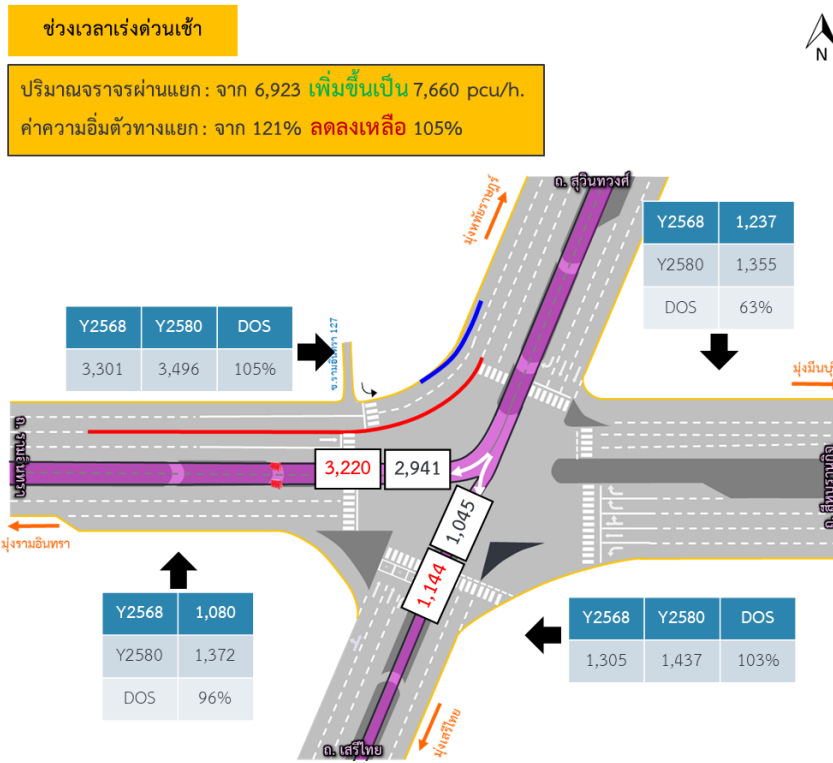
รูปที่ 10.1-6 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองสีน)



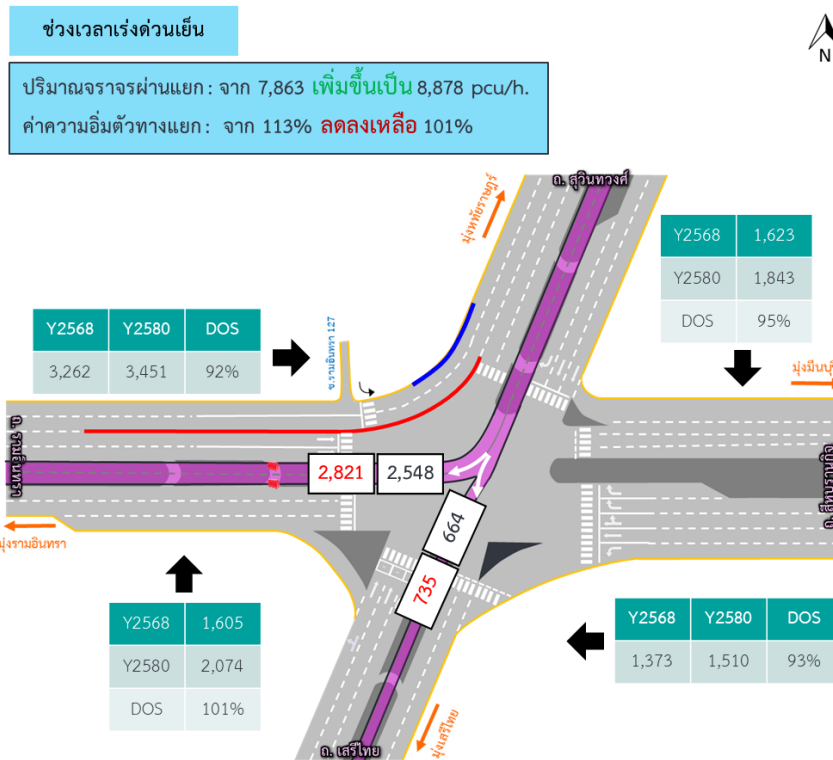
รูปที่ 10.1-7 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ปี พ.ศ. 2580)
บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)



รูปที่ 10.1-8 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (ปี พ.ศ. 2580)
บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)



รูปที่ 10.1-9 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรในป้อนาคต (ปี พ.ศ. 2580) ช่วงเร่งด่วนเช้า
บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมื่น)



รูปที่ 10.1-10 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรในป้อนาคต (ปี พ.ศ. 2580) ช่วงเร่งด่วนเย็น
บริเวณทางแยกถนนรามอินทรา (แยกเมืองมื่น)



10.2 ถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี), ประเภทปัญหา : คอขวด

จุดปัญหารถจราจรมีตำแหน่งตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร บริเวณถนนสุวินทวงศ์ ตอนควบคุมที่ 203 หลักกิโลเมตรที่ 26+700 พิกัด (13.8165, 100.7222) เขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงกรุงเทพ โดยลักษณะของปัญหาเป็นประเภทคอขวด (Bottleneck) ของจำนวนช่องจราจรไม่สมดุล (Lane Balance) อีกทั้งยังพบว่า ปริมาณจราจรที่ต้องการผ่านบริเวณจุดปัญหาจากถนนหทัยราษฎร์และซอยสามวามีความต้องการสูงเมื่อไปรวมกับรถบนทางหลัก ส่งผลให้เกิดการติดสะสมของปริมาณจราจรบนช่วงถนนสายหลัก (ถนนสุวินทวงศ์ ทิศทางมุ่งรามอินทรา)



รูปที่ 10.2-1 ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทาง

บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ถนนสุวินทวงศ์เป็นถนนสายหลัก ขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยเป็นถนนหลักที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และยังเป็นเส้นทางหลักในการกระจายการเดินทางสู่ถนนหทัยราษฎร์ เป็นถนนสายรองขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) สำหรับการเดินทางสู่พื้นที่พักอาศัย และถนนลำลูกกา ปัจจุบันช่วงบริเวณหน้าถนนหทัยราษฎร์มีการลดช่องจราจรบนถนนสุวินทวงศ์ (ทิศทางมุ่งรามอินทรา) จาก 4 ช่องจราจร เหลือ 3 ช่องจราจร เนื่องจากติดเสาโครงสร้างของสะพานคนข้ามบริเวณเกาะกลาง ซึ่งพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ของจุดปัญหาเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย ตลาด สถานศึกษา และศูนย์การค้า ทั้งนี้จุดปัญหายังพบศาลาจุดพักคอยของกรมทางหลวง สำหรับจอดรับ-ส่ง ผู้ใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะ

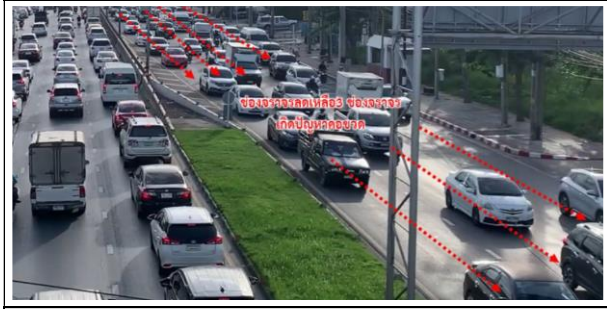


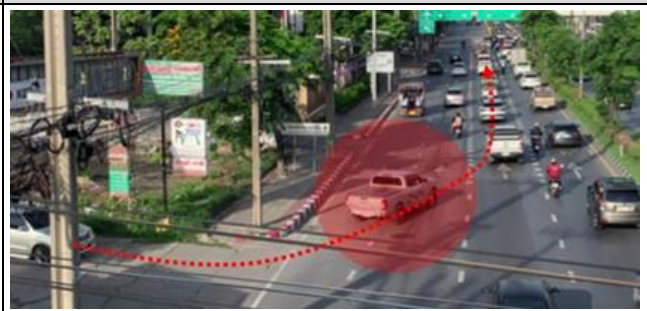
สภาพจราจรบริเวณพื้นที่จุดปัญหารถจราจรเป็นพื้นที่เกี่ยวข้องกับทางแยกเมืองมีน ซึ่งบริเวณแยกเมืองมีนจะเป็นพื้นที่รับรถที่ต้องการมุ่งไปยังถนนรามอินทรา ถนนเสรีไทย ถนนหทัยราษฎร์ และซอยสามวา โดยระยะห่างระหว่างทางแยกกับจุดปัญหาคอขวด มีระยะห่าง 550 เมตร พบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และช่วงเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) สภาพการจราจรหนาแน่นและติดขัดบริเวณคอขวดเนื่องจากความต้องการเดินทางขึ้นสะพานข้ามแยกเมืองมีน เพื่อเข้าเมือง



ทั้งนี้ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) ยังพบว่าปริมาณจราจรที่ใช้จุดกลับรถได้สะพานบริเวณทางแยกมีความต้องการ
เดินทางสูง ส่งผลให้บางช่วงเวลาเกิดแถวคอยสะสมกระทบกับรถที่ขึ้นสะพานข้ามแยก



รูปที่ 10.2-2 ลักษณะกายภาพบริเวณจุดปัญหาถนนหทัยราษฎร์เชื่อมต่อกับถนนสุวินทวงศ์

1. เกิดคอขวด จากการลดช่องจราจร 4 ช่อง เป็น 3 ช่อง	2. แถวคอยปัญหาคอขวดยาวกระทบจุดกลับรถ
	
3. ความหนาแน่นช่วงจุดรวมกระแสทางแยกหทัยราษฎร์	4. รถจาก ซ.สีหบุรานุกิจ 3 ตัดกระแสหลักข้ามสะพาน
	

รูปที่ 10.2-3 สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



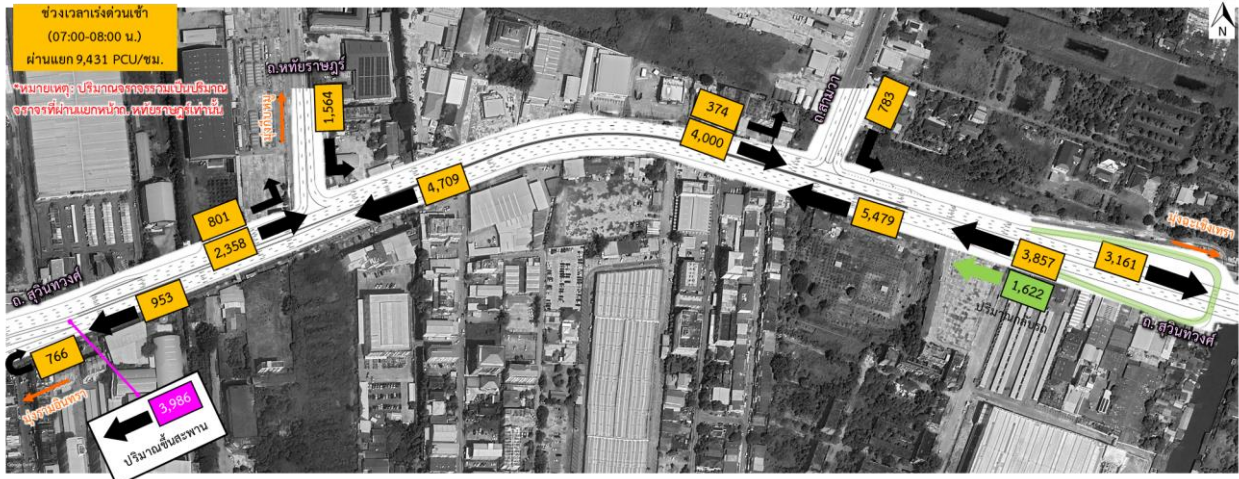
ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงภาพรวมโครงข่ายจราจร พบว่า บริเวณพื้นที่โครงข่ายจุดปัญหาด้านการจราจรวันศุกร์ (ปลายสัปดาห์) ช่วงเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จุดตัดทางแยก เป็นระบบควบคุมจราจรด้วยไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยจุดตัดทางแยกถนนสุขุมวิทกับถนนหทัยราษฎร์ มีปริมาณจราจรไหลผ่านรวม 9,432 PCU/ชม. และบริเวณจุดตัดถนนสุขุมวิทกับซอยสามวา มีปริมาณจราจรไหลผ่านรวม 10,636 PCU/ชม. จากการพิจารณารูปแบบการเดินทางบริเวณจุดคอขวด เห็นได้ว่าความต้องการเดินทางจากถนนหทัยราษฎร์ กับซอยสามวา ปริมาณจราจรกลับรถรวม 1,622 PCU/ชม. ปริมาณจราจรบนถนนสุขุมวิท 3,857 PCU/ชม. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้ 4,709 PCU/ชม. มีความยาวแถวคอยสูงสุด 1,410 เมตร สำหรับช่วงเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) โดยจุดตัดทางแยกถนนสุขุมวิทกับถนนหทัยราษฎร์ มีปริมาณจราจรไหลผ่านรวม 10,259 PCU/ชม. และบริเวณจุดตัดถนนสุขุมวิทกับซอยสามวา มีปริมาณจราจรไหลผ่านรวม 10,034 PCU/ชม. จากการพิจารณารูปแบบ การเดินทางบริเวณจุดคอขวด เห็นได้ว่าความต้องการเดินทางจากถนนหทัยราษฎร์กับซอยสามวา มีปริมาณจราจรกลับรถรวม 1,044 PCU/ชม. และปริมาณจราจรบนถนนสุขุมวิท 3,889 PCU/ชม. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้ 4,285 PCU/ชม. มีความยาวแถวคอยสูงสุด 1,200 เมตร สัดส่วนยานพาหนะส่วนใหญ่เป็น รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 69 รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 27 พฤติกรรมการเดินทางจากการสำรวจในปัจจุบัน พบว่า ในช่วงเร่งด่วนเช้า และช่วงเร่งด่วนเย็น พฤติกรรมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เดินทางมุ่งรามอินทราจะอยู่ประมาณร้อยละ 30-60 มีความหนาแน่น ในช่วงเร่งด่วนเช้ามากกว่าเย็น และมุ่งไปสุวินทวงศ์อยู่ประมาณร้อยละ 20-50 มีความหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนเย็นมากกว่าเช้า ซึ่งเมื่อพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางของถนนสายรอง จะเห็นว่า 1. สัดส่วนเดินทางเข้าถนนเสรีไทย ร้อยละ 10-30 2. สัดส่วนเดินทางเข้าถนนสีหบุรานุกิจ ร้อยละ 10-35 3. สัดส่วนเดินทางเข้าถนนหทัยราษฎร์ ร้อยละ 10-20 4. สัดส่วนเดินทางเข้าถนนสามวา ร้อยละ 3-6

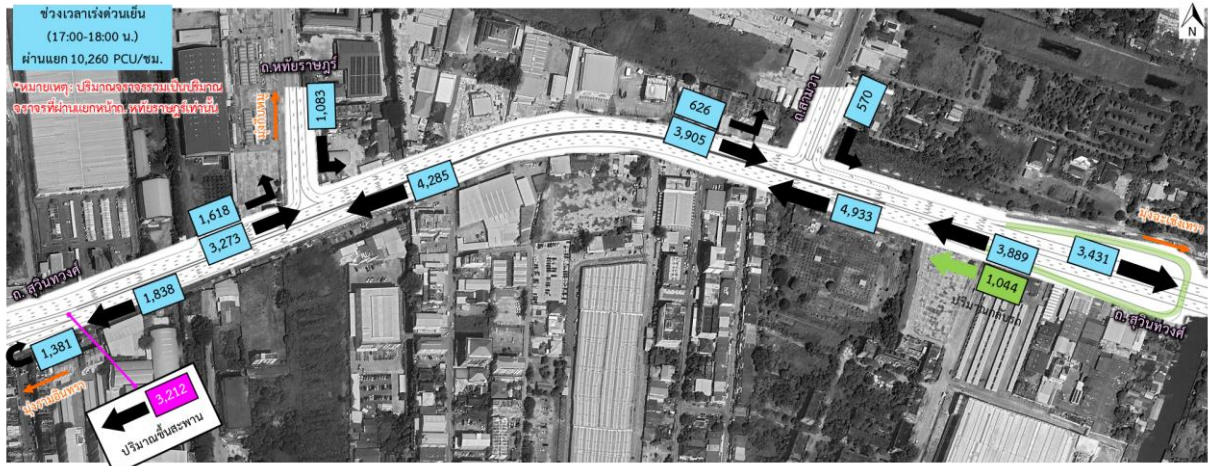
จากการสำรวจจะเห็นได้ว่าปัจจุบันทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็นสภาพจราจรบริเวณทางแยก เริ่มมีความหนาแน่น สภาพปัญหาที่พบเกิดจากผลกระทบจากจุดคอขวดบนถนนสุขุมวิท มุ่งรามอินทราที่ช่องจราจร ไม่สมดุล (Lane Unbalance) จาก 4 เป็น 3 ช่องจราจร และอีกหนึ่งปัญหาคือจุดรวมกระแสจราจรบริเวณทางแยกเมืองมีน ทิศทางออกแยก (ด้านตะวันออก) มุ่งฉะเชิงเทราและถนนหทัยราษฎร์ รวมทั้งบริเวณโดยรอบยังมีตลาดและศูนย์การค้า ส่งผลให้ในช่วงเร่งด่วนนั้นเกิดแถวคอยสะสม และมีการชะลอตัวของกระแสจราจร

แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรบริเวณโครงข่ายถนนสุขุมวิท จุดปัญหาคอขวด (Bottleneck) ในการลดความแออัดบนช่วงถนนและโครงข่ายโดยรอบ ได้มีการเสนอแนวทางการดำเนินการขยายช่องจราจรช่วงคอขวด โดยการรื้อถอนเสาสะพานคนข้ามพร้อมปรับปรุงกายภาพช่องจราจรบนถนนสุขุมวิท (มุ่งรามอินทรา) จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 10.2-4 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าปัจจุบัน ในวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



รูปที่ 10.2-5 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นปัจจุบัน ในวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



รูปที่ 10.2-6 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



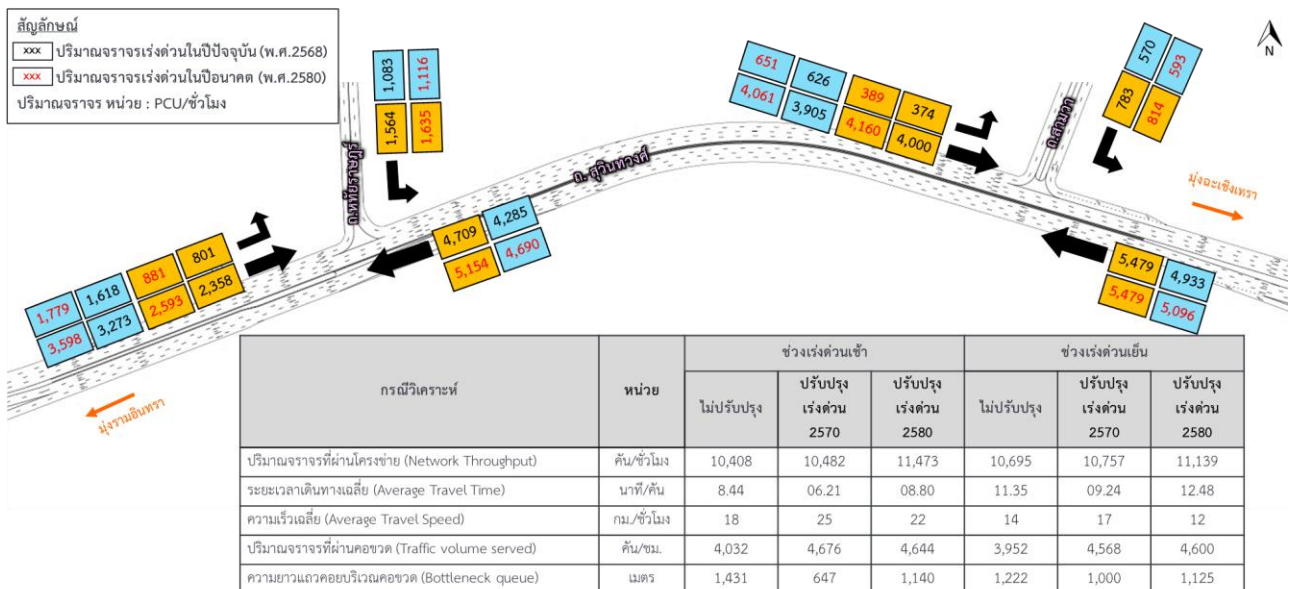
ตารางที่ 10.2-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่							
กรณีวิเคราะห์	หน่วย	ช่วงเร่งด่วนเช้า			ช่วงเร่งด่วนเย็น		
		ปัจจุบัน (2568)	พ.ศ.2570		ปัจจุบัน (2568)	พ.ศ.2570	
			ไม่ปรับปรุง	ปรับปรุง		ไม่ปรับปรุง	ปรับปรุง
ปริมาณจราจรที่ผ่านโครงข่าย (Network Throughput)	คัน/ชั่วโมง	10,289	10,408	10,482	10,162	10,695	10,757
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)	นาที/คัน	08.21	8.44	06.21	12.30	11.35	09.24
ความเร็วเฉลี่ย (Average Travel Speed)	กม./ชั่วโมง	19	18	25	13	14	17
ปริมาณจราจรที่ผ่านคอขวด (Traffic volume served)	คัน/ชม.	3,972	4,032	4,676	3,880	3,952	4,568
ความยาวแถวคอยบริเวณคอขวด (Bottleneck queue)	เมตร	1,410	1,431	647	1,200	1,222	1,000

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ในการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น ที่ปรึกษาได้คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต โดยใช้แบบจำลองการจราจรและขนส่ง ในปีที่ 10 ของโครงการ จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 เห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากผลการสำรวจในปีปัจจุบัน

จากการวิเคราะห์สภาพจราจร เห็นได้ว่า รูปแบบการปรับปรุงระยะเร่งด่วน เมื่อทำการปรับปรุงกายภาพขยายช่องจราจรเพิ่มแล้ว สภาพการจราจรที่ปรับปรุงจุดคอขวดเกิดการสะสมของจราจรเป็นจำนวนมากส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมค่อนข้างยาว มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางโครงข่ายโดยรอบลดลง ระยะเวลาการเดินทางของโครงข่ายถนนโดยรวมและแยกตามแต่ละทิศทางเพิ่มขึ้น



รูปที่ 10.2-7 ผลการคาดการณ์และวิเคราะห์จราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ดำเนินการการก่อสร้างสะพานข้าม (Overpass) ขนาด 1 ช่องจราจร โดยจุดเริ่มต้นตั้งแต่คอสะพานคลองสามวา (กม. 27+600) ยกระดับตามแนวถนนสุวินทวงศ์ (มุ่งรามอินทรา) ไปบรรจบกับสะพานข้ามแยกเมืองมีน (เดิม) บริเวณ กม. 26+350 โดยจะอนุญาตให้เฉพาะรถที่ต้องการเดินทางมุ่งรามอินทราใช้บริการ ส่วนรถที่ต้องการเดินทางไปยังถนนเสรีไทย จะเป็นการเดินทางระดับพื้น ผ่านทางแยกสัญญาณไฟจราจรบริเวณถนนหทัยราษฎร์ แล้วใช้ทางขึ้น (Ramp) เดิม โดยรถสามารถแยกตัวไปยังถนนเสรีไทยและรามอินทราได้ สำหรับทางระดับพื้นถนนสุวินทวงศ์ (มุ่งรามอินทรา) จะมีขนาด 3 ช่องจราจร

ตารางที่ 10.2-2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

กรณีวิเคราะห์	หน่วย	โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่							
		ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 – 08.00 น.)				ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 – 18.00 น.)			
		พ.ศ.2568 (ปัจจุบัน)	พ.ศ. 2570 (ปีเปิด)		พ.ศ.2580 ปรับปรุง 1	พ.ศ.2568 (ปัจจุบัน)	พ.ศ. 2570 (ปีเปิด)		พ.ศ.2580 ปรับปรุง ระยะยาว
	ไม่ปรับปรุง	ปรับปรุง เร่งด่วน		ไม่ปรับปรุง	ปรับปรุง เร่งด่วน				
ปริมาณจราจรที่ผ่านโครงข่าย (Network Throughput)	คัน/ชม.	10,289	10,408	10,482	12,956	10,162	10,695	10,757	13,422
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)	นาที/วินาที	08.21	8.44	06.21	07.14	12.30	11.35	09.24	07.39
ความเร็วเฉลี่ย (Average Travel Speed)	กม./ชม.	19	18	25	22	13	14	17	20
ปริมาณจราจรที่ผ่านคอขวด (Traffic volume served)	คัน/ชม.	3,972	4,032	4,676	5,584	3,880	3,952	4,568	5,712
ความยาวแถวคอยบริเวณคอขวด (Bottleneck queue)	เมตร	1,410	1,431	647	500	1,200	1,222	1,000	350
ระดับการให้บริการ (Level of Service)	-	F	F	C	C	F	F	F	C

11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

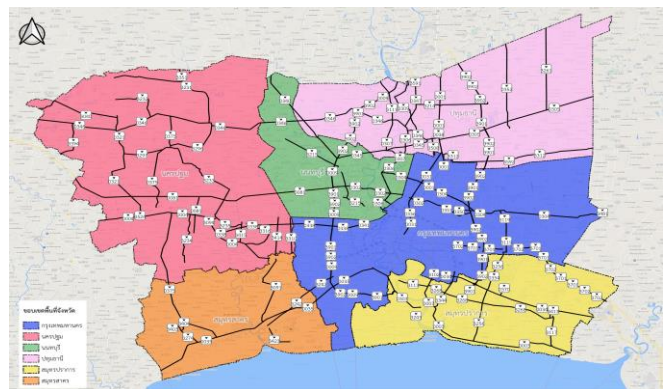
โครงการฯ ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมและทบทวนข้อมูลด้านนโยบาย แผนงาน กฎหมาย และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อคัดกรองโครงการที่จำเป็นต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตลอดจนการประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการในภาพรวม

11.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- 1) เพื่อรวบรวมและทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อประกอบการวิเคราะห์/ประเมินผล ในการใช้ข้อมูลประกอบการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม
- 2) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS)
- 3) เพื่อคัดกรองและสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination: IEE) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment: EIA)
- 4) เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

11.2 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังรูปที่ 11.2-1 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทั้งหมด 6 จังหวัด ได้แก่ (1) กรุงเทพมหานคร (2) จังหวัดนนทบุรี (3) จังหวัดปทุมธานี (4) จังหวัดสมุทรปราการ (5) จังหวัดสมุทรสาคร และ (6) จังหวัดนครปฐม



รูปที่ 11.2-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม

11.3 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะดำเนินการศึกษาให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องที่สุด บนพื้นฐานทางวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวงเป็นอย่างน้อย รวมทั้งใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษา ดังนี้

- 1) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569



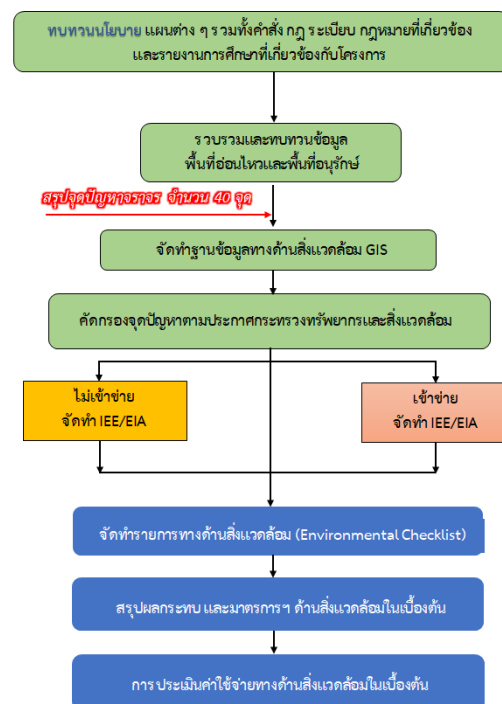
2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), สิงหาคม 2567

3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

4) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568

11.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการที่ได้จากการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 11.4-1



รูปที่ 11.4-1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

11.5 ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การทบทวนข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศกระทรวง กฎกระทรวง มติคณะรัฐมนตรี นโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการประเภททางหลวงในพื้นที่ศึกษาโครงการทั้ง 6 จังหวัด



ตารางที่ 11.5-1 การทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย/นโยบาย/ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับโครงการ
พรบ. อุทยานแห่งชาติพ.ศ. 2562	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ทั้ง 6 จังหวัด ไม่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานฯ คือ (1) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพพราราม จังหวัดปทุมธานี (2) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม จังหวัดสมุทรสาคร (3) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์ จังหวัดสมุทรสาคร (4) สวนรุกขชาติกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
มติ ครม. วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ว่าด้วย แนวทางการพิจารณา การก่อสร้างถนนใน พื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ทั้ง 6 จังหวัด ไม่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานฯ คือ (5) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพพราราม จังหวัดปทุมธานี (6) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม จังหวัดสมุทรสาคร (7) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์ จังหวัดสมุทรสาคร (8) สวนรุกขชาติกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
พรบ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2559	พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ยกเว้น จังหวัดสมุทรสาคร พบพื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติป่าอ่วมหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติ ครม. ว่าด้วยการใช้ประโยชน์ป่าสงวนแห่งชาติ วันที่ 10 และ 17 มีนาคม 2535	พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ยกเว้น จังหวัดสมุทรสาคร พบพื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติป่าอ่วมหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 เมษายน 2554 เรื่อง การ ทบทวนการกำหนดประเภทและขนาดโครงการของ หน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่า อนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน 2537)	พื้นที่โครงการฯ ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่า C)
มติ ครม. ว่าด้วยการขอใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่โครงการฯ ไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 แต่อย่างไร
พรบ. โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	- แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานครฯ จำนวนทั้งสิ้น 497 แห่ง และ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 5 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรสาคร จำนวนทั้งสิ้น 34 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 36 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดปทุมธานี จำนวนทั้งสิ้น 82 แห่ง และพิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวนทั้งสิ้น 65 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนครปฐม จำนวนทั้งสิ้น 101 แห่ง
มติ ครม. เรื่อง ทะเบียนรายนามพื้นที่ ชุมน้ำที่มี ความสำคัญระดับนานาชาติ และระดับชาติ ของประเทศไทย	พื้นที่ของโครงการฯ ไม่มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ (Ramsar Sites) แต่อย่างไร ทั้งนี้พบ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพพราราม แม่น้ำ เจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และอ่าวไทย
มติ ครม. ว่าด้วยการแก้ไขปัญหาการจัดการพื้นที่ป่า ชายเลน	พบ พื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม. ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ และ กรุงเทพมหานคร ส่วนจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดนครปฐม ไม่พบพื้นที่ป่าชายเลน ตามมติ ครม. แต่อย่างไร

11.6 ผลการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

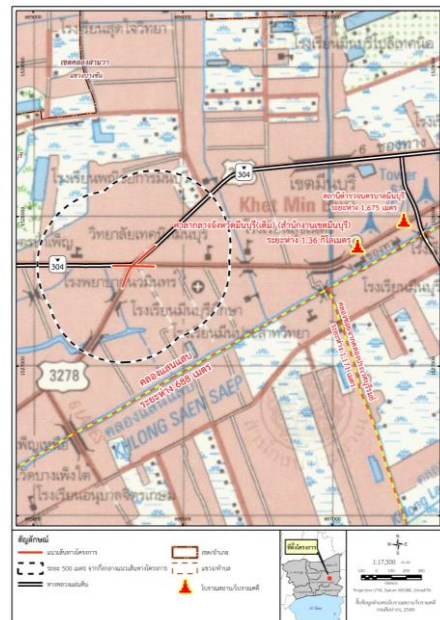
ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวและด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ โดยจะทำการตรวจสอบจากแนวเส้นทางโครงการที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการและจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) ข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ

1) จุดปัญหาบริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

1.1) พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ บริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน) ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงกรุงเทพ โดยมีพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งแยกเมืองมีนมีลักษณะเป็นสี่แยกไฟจราจรได้สะพานที่มีโครงสร้างสะพานยกระดับ (Overpass) วางแนวลักษณะตัววาย (Y) กลับหัว มีโครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูในแนวตะวันตก-ตะวันออก โดยแยกเมืองมีนมีอาณาเขตด้านทิศเหนือเชื่อมกับถนนสุวินทวงศ์ ทิศตะวันออกเชื่อมกับถนนสีหบุรานุกิจ ทิศใต้เชื่อมกับถนนเสรีไทย และทิศตะวันตกเชื่อมกับถนนรามอินทรา

ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 แขวง 1 เขต 1 จังหวัด คือ แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 11.6-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณจุดตัดถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)

1.2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน) **ไม่เข้าข่าย**ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แต่อย่างไรใด (ตารางที่ 11.6-1)



ตารางที่ 11.6-1 ผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนรามอินทรา (แยกเมืองมิน)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่าย การจัดทำ IEE/EIA
2.4 ¹	โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	✗
20 ³	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่าน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	✗
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่าน เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	✗
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	✗
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	✗
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเล 31.78 กิโลเมตร บริเวณตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ	✗
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก	✗
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบ แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์แต่อย่างใด	✗
33 ²	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	พื้นที่โครงการ ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	✗

หมายเหตุ: /1 การกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่างๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554

/2 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

/3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568



2) บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

2.1) พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี) ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงกรุงเทพ ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 แขวง 1 เขต 1 จังหวัด คือ แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 11.6-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

2.2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี) ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แต่อย่างใด (ตารางที่ 11.6-2)

ตารางที่ 11.6-2 ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่าย การจัดทำ IEE/EIA
2.4 ¹	โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	✗
20 ³	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	✗
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านเขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	✗
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	✗
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	✗



ตารางที่ 11.6-2 ผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2
(มีนบุรี) (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่าย การจัดทำ IEE/EIA
20 ^{/3}	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ (ต่อ)		
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเล ขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเล 32.47 กิโลเมตร บริเวณตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง สมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ	✗
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่าง ประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โครงการไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่าง ประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก	✗
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่ง ประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมาย ว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ สถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่ง ประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์แต่อย่างใด	✗
33 ^{/2}	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	พื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	✗

หมายเหตุ: /1 การกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับ
ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการต่างๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554

/2 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

/3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568

11.7 การจัดทำรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

1) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว และ
ระยะเร่งด่วนของโครงการ โดยให้ครอบคลุม 4 องค์ประกอบ คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น
31 ปัจจัย ดังตารางที่ 11.7-1 โดยจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



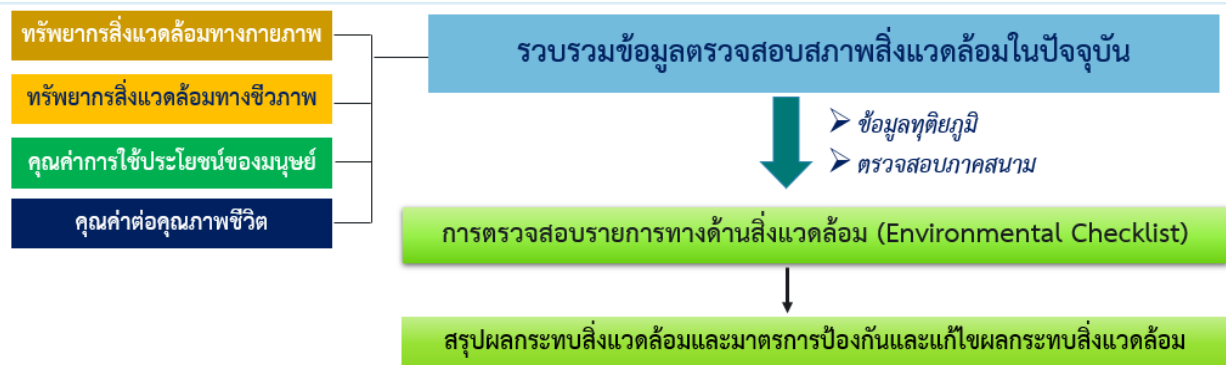
ตารางที่ 11.7-1 ปัจจัยและประเด็นการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment)	สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (Biological Environment)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values)
1.1 ภูมิสัณฐาน 1.2 ทรัพยากรดิน 1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 1.4 น้ำผิวดิน 1.5 น้ำใต้ดิน 1.6 น้ำทะเล 1.7 อากาศและบรรยากาศ 1.8 เสียง 1.9 ความสั่นสะเทือน	2.1 นิเวศวิทยาทางบก 2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ 2.3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 2.4 พื้นที่ชุ่มน้ำ	3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 3.2 การคมนาคมขนส่ง 3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการ ระบายน้ำ 3.5 การเกษตรกรรม 3.6 นันทนาการ 3.7 การใช้ที่ดิน	4.1 เศรษฐกิจ-สังคม 4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน 4.3 การสาธารณสุข 4.4 อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 4.5 การแบ่งแยก 4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย 4.7 ความปลอดภัยในสังคม 4.8 สุขภาพ 4.9 ผู้ใช้ทาง 4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม 4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

หมายเหตุ: คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต อาจถือเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment) และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (Health Impact Assessment)

ที่มา: แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569

2) รายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน โดยใช้ข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบัน จากข้อ 1) เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น ตลอดจนประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 11.7-1



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 11.7-1 การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)



นำข้อมูลที่ได้จากข้อ 1) และข้อ 2) มาสรุปว่าจะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน โดยสรุปข้อมูลในรูปแบบตาราง ระบุชื่อโครงการ รวมทั้งชื่อและตำแหน่งของพื้นที่ที่เป็นข้อจำกัดและเงื่อนไขที่ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination: IEE) หรือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment: EIA) ต่อไป

11.8 การประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

หลังจากสรุปได้ว่า แนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบเบื้องต้นที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวว่าโครงการใดที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination : IEE) หรือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment : EIA) จะนำมาประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

12. การบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การจัดประชุมบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับการนัดประชุมดำเนินการ จำนวน 26 ครั้ง โดยมีสถานที่ วัน และเวลาจัดประชุม รายละเอียดดังตารางที่ 12-1

ตารางที่ 12-1 การจัดประชุมบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ครั้งที่	วันที่	เวลา	หน่วยงาน	สถานที่
1	6 พฤษภาคม พ.ศ. 2568	13.30-16.30 น.	สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) และแขวงทางหลวงกรุงเทพ	ห้องประชุมแขวงทางหลวงกรุงเทพ
2	10 มิถุนายน พ.ศ. 2568	13.30-16.30 น.	สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบฯ) และแขวงทางหลวงนครปฐม	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครปฐม
3	11 มิถุนายน พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงนครนายก	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครนายก
4	12 มิถุนายน พ.ศ. 2568	9.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	ห้องประชุมแขวงทางหลวงสมุทรสาคร
5	12 มิถุนายน พ.ศ. 2568	14.00-17.00 น.	จส.100	ผ่านระบบ Zoom Meeting
6	13 มิถุนายน พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงปทุมธานี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงปทุมธานี
7	13 มิถุนายน พ.ศ. 2568	14.20-16.30 น.	สวพ.91	ที่ทำการ สวพ.91
8	17 มิถุนายน พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงนนทบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนนทบุรี
9	17 มิถุนายน พ.ศ. 2568	14.00-17.00 น.	แขวงทางหลวงธนบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงธนบุรี
10	18 มิถุนายน พ.ศ. 2568	14.00-17.00 น.	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	ห้องประชุมแขวงทางหลวงสมุทรปราการ
11	29 สิงหาคม พ.ศ. 2568	13.30-16.30 น.	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	ห้องประชุมแขวงทางหลวงสมุทรปราการ
12	1 กันยายน พ.ศ. 2568	14.00-17.00 น.	แขวงทางหลวงนครนายก	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครนายก
13	2 กันยายน พ.ศ. 2568	9.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงธนบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงธนบุรี



ตารางที่ 12-1 การจัดประชุมบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ครั้งที่	วันที่	เวลา	หน่วยงาน	สถานที่
14	2 กันยายน พ.ศ. 2568	13.00-16.00 น.	แขวงทางหลวงนครปฐม	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครปฐม
15	3 กันยายน พ.ศ. 2568	9.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	ห้องประชุมแขวงทางหลวงสมุทรสาคร
16	3 กันยายน พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงกรุงเทพ	ห้องประชุมแขวงทางหลวงกรุงเทพ
17	4 กันยายน พ.ศ. 2568	14.00-17.00 น.	แขวงทางหลวงปทุมธานี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงปทุมธานี
18	5 กันยายน พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงนนทบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงนนทบุรี
19	16 ธันวาคม พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงนครปฐม	ผ่านระบบ Zoom Meeting
20	16 ธันวาคม พ.ศ. 2568	13.30-15.30 น.	แขวงทางหลวงนนทบุรี	ผ่านระบบ Zoom Meeting
21	18 ธันวาคม พ.ศ. 2568	14.00-16.00 น.	แขวงทางหลวงปทุมธานี	ผ่านระบบ Zoom Meeting
22	19 ธันวาคม พ.ศ. 2568	14.30-16.30 น.	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	ผ่านระบบ Zoom Meeting
23	22 ธันวาคม พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงนครนายก	ผ่านระบบ Zoom Meeting
24	22 ธันวาคม พ.ศ. 2568	10.00-12.00 น.	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	ห้องประชุมแขวงทางหลวงสมุทรสาคร และ ผ่านระบบ Zoom Meeting
25	22 ธันวาคม พ.ศ. 2568	13.00-15.00 น.	แขวงทางหลวงธนบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงธนบุรี และผ่าน ระบบ Zoom Meeting
26	25 ธันวาคม พ.ศ. 2568	13.30-15.30 น.	แขวงทางหลวงกรุงเทพ	ผ่านระบบ Zoom Meeting

▪ **วันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงกรุงเทพ**

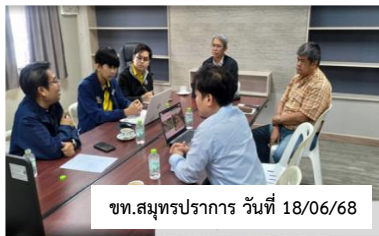
ที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าพบหน่วยงานสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) และแขวงทางหลวงกรุงเทพ เพื่อหารือแนวทางการดำเนินโครงการศึกษา ดังแสดงรูปที่ 12-1 โดยการประชุมที่ปรึกษาได้ดำเนินการนำเสนอโครงการความเป็นมา เหตุผลความจำเป็น ขอบเขตงานการศึกษาโครง การรวบรวมจุดปัญหายาเสพติดของโครงการ และ Timeline Project รวมถึงการสอบถามจุดปัญหายาเสพติดในพื้นที่ที่รับผิดชอบและมีความต้องการอยากให้อำนาจการดำเนินการศึกษาในโครงการนี้ ทั้งนี้ จุดปัญหายาเสพติดในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครจะสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้รับให้ดำเนินการจากคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยจะพิจารณาและรวบรวมส่งให้ทางที่ปรึกษาเพิ่มเติมเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการศึกษาโครงการต่อไป



รูปที่ 12-1 บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
(สำนักงานทางหลวงที่ 13 และแขวงทางหลวงกรุงเทพ)

▪ ช่วงวันที่ 10 – 18 มิถุนายน พ.ศ. 2568

ทางที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าพบหน่วยงานสำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวงที่ดูแลพื้นที่ที่ศึกษารวมถึงการเข้าพบหารือกับทาง จส.100 และ สวพ.91 ดังแสดงรูปที่ 12-2 โดยการประชุมที่ปรึกษาได้ดำเนินการนำเสนอความเป็นมา เหตุผลความจำเป็น ขอบเขตการศึกษาโครงการและแนวทางการรวบรวมจุดปัญหาจราจรของโครงการ และ Timeline Project และได้ทำการสอบถามจุดปัญหาจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบและมีความต้องการอยากให้ดำเนินการศึกษาในโครงการ นอกจากนั้นได้ทำการขอชื่อผู้ติดต่อประสานงานในแต่ละหน่วยงาน เพื่อประสานและแลกเปลี่ยนข้อมูลต่อไป

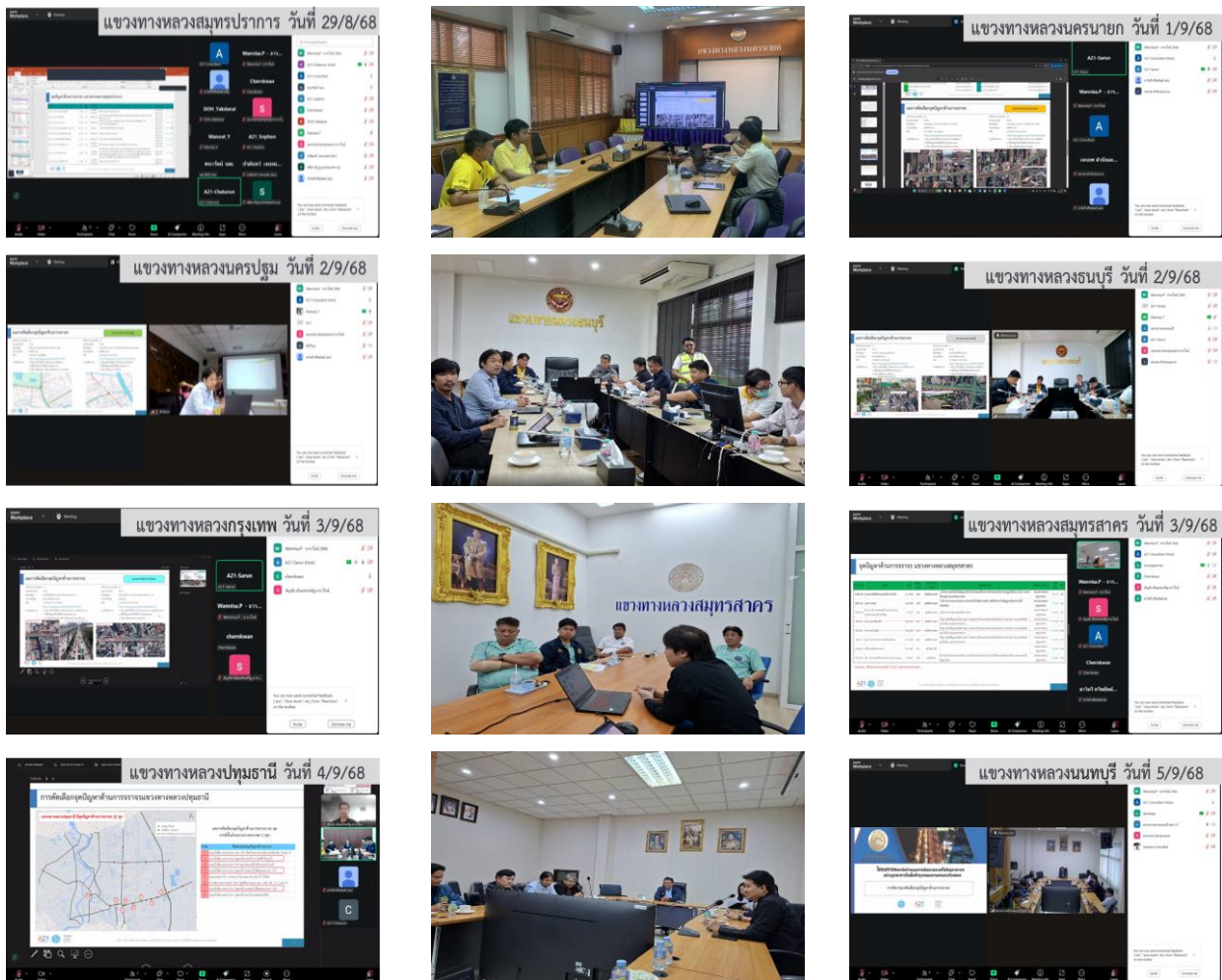


รูปที่ 12-2 บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 10 – 18 มิถุนายน พ.ศ. 2568
(สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง จส.100 และ สวพ.91)



▪ ช่วงวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และวันที่ 1 – 5 กันยายน พ.ศ. 2568

ที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าพบสำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวงในพื้นที่ศึกษา แสดงดังรูปที่ 12-3 เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกจุดปัญหาจราจรเบื้องต้นจำนวน 40 จุด และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้านความเหมาะสมของแต่ละจุด หน่วยงานในพื้นที่ได้ให้ความเห็นชอบ พร้อมทั้งเสนอข้อมูลเพิ่มเติม โดยบางจุดมีแผนดำเนินการแก้ไขแล้วหรือสามารถแก้ไขได้เอง จึงมีการยกเลิกและปรับเปลี่ยนเป็นจุดปัญหาอื่นที่มีความเร่งด่วนหรือมีความซับซ้อนมากกว่า นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดลำดับความสำคัญของจุดปัญหาที่ควรศึกษาเป็นลำดับแรกเพื่อประกอบการดำเนินงานของโครงการต่อไป

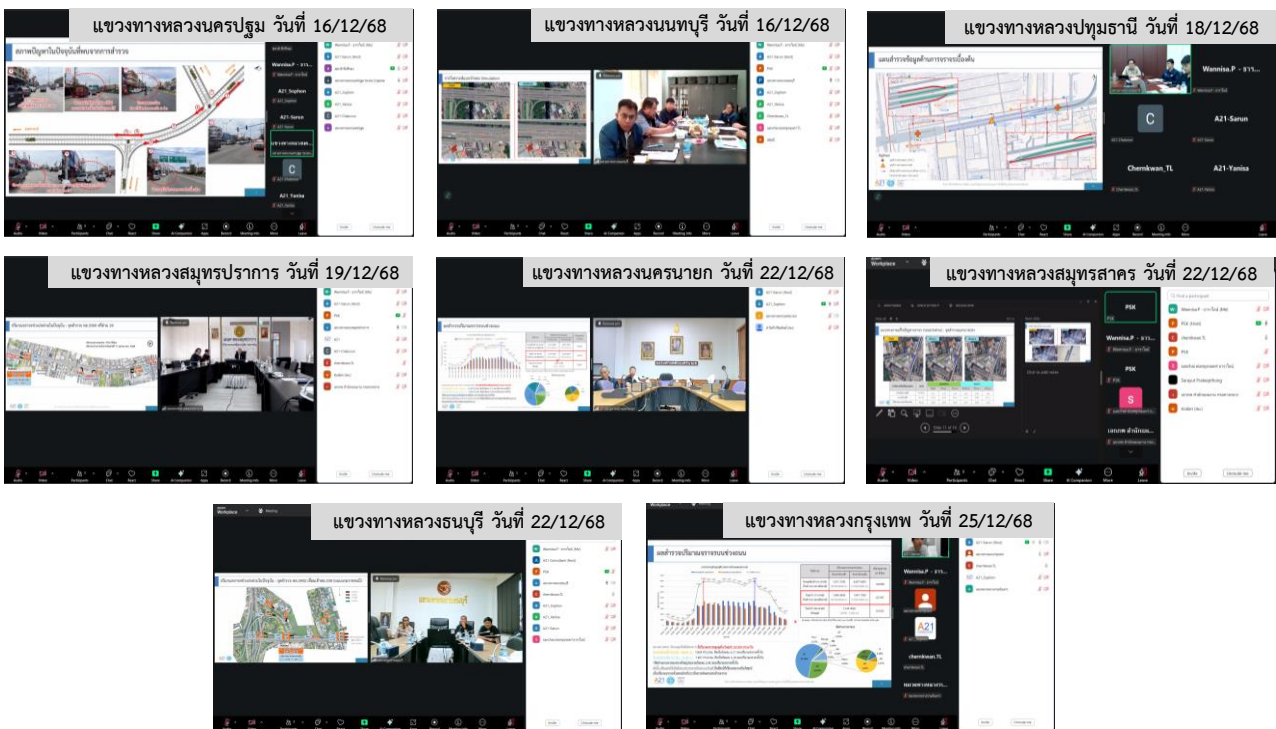


รูปที่ 12-3 บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และวันที่ 1 – 5 กันยายน พ.ศ. 2568



▪ ช่วงวันที่ 16 – 25 ธันวาคม พ.ศ. 2568

ที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรกับแขวงทางหลวงในพื้นที่ศึกษา จำนวน 8 แขวง ผ่านการประชุมทั้งในรูปแบบการเข้าพบในพื้นที่ (Onsite) และการประชุมผ่านระบบ Zoom Meeting แสดงดังรูปที่ 12-4 เพื่อนำเสนอแนวทางการปรับปรุงจุดปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่ พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบโดยตรง ผลการหารือทำให้ได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแขวงทางหลวงในประเด็นการปรับปรุงแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริง ข้อจำกัดด้านเขตทางและความปลอดภัย การบริหารจัดการจราจรในระยะเร่งด่วนและระยะยาว ตลอดจนข้อเสนอให้มีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรเพิ่มเติมในบางจุด ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงแนวทางการศึกษา และประกอบการดำเนินงานของโครงการต่อไป



รูปที่ 12-4 บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ณ วันที่ 16 – 25 ธันวาคม พ.ศ. 2568



13. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

13.1 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการได้รับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล ตลอดจนข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อให้กลุ่มที่ปรึกษาได้รวบรวมประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อเสนอแนะดังกล่าวไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาในการดำเนินงานโครงการในขั้นถัดไป ซึ่งแผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีทั้งสิ้น 4 ครั้ง รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 13.1-1 ประกอบด้วย

- 1) การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ประชุมเพื่อแนะนำและนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ
- 2) การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ประชุมเพื่อนำเสนอแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่ จำนวน 7 กลุ่ม (พื้นที่ กรุงเทพฯ (2 พื้นที่)/นนทบุรี/ปทุมธานี/สมุทรปราการ/สมุทรสาคร/นครปฐม)
- 3) การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประชุมเพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน 7 กลุ่ม (พื้นที่ กรุงเทพฯ (2 พื้นที่)/นนทบุรี/ปทุมธานี/สมุทรปราการ/สมุทรสาคร/นครปฐม)
- 4) การประชุมปัจฉิมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประชุมเพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ

13.2 การประชาสัมพันธ์โครงการ

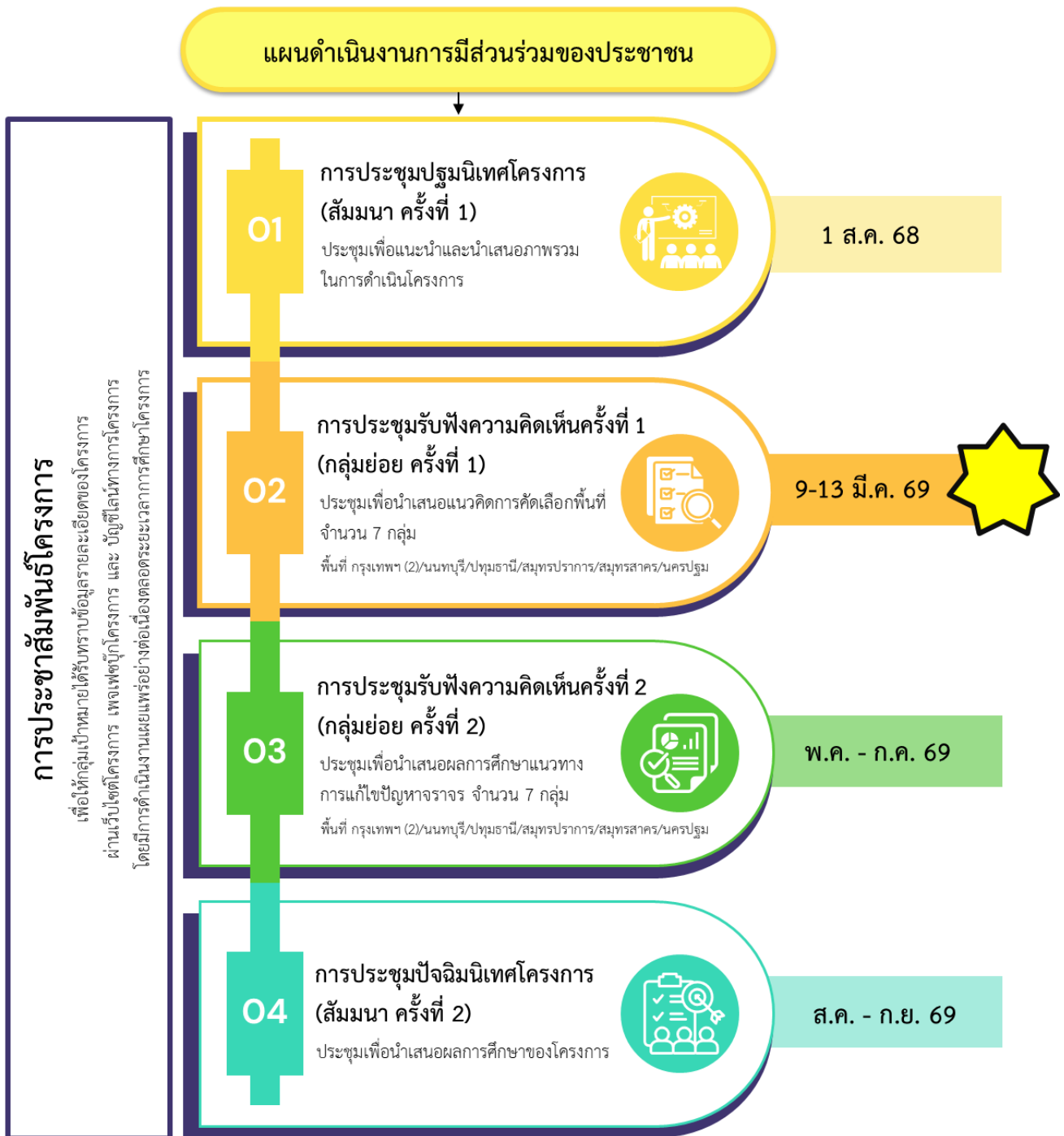
แผนการประชาสัมพันธ์ของโครงการ ประกอบด้วย แผนการนำเสนอข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของโครงการและวีดิทัศน์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน และสร้างทัศนคติที่ดี รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้ การประชาสัมพันธ์จะมีความต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ ซึ่งมีกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการ ดังนี้

1) แผนการใช้สื่อออนไลน์ของโครงการ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านช่องทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ และบัญชีไลน์ทางการโครงการ โดยนำเสนอข้อมูลข่าวสารและผลการศึกษาในขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการ ดังรูปที่ 13.2-1

2) วีดิทัศน์โครงการ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านทางวีดิทัศน์โครงการ เพื่อนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ และนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ



รูปที่ 13.1-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



13.3 ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

1) รายละเอียดการประชุม

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมื่อวันศุกร์ที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร โดยมีนายพงษ์พันธ์ จันเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ เป็นประธานเปิดการประชุม และนายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น จำนวน 215 คน ประกอบด้วย หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงส่วนกลาง (สำนักแผนงาน สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง สำนักอำนวยความสะดวกและกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) จำนวน 36 คน หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวงที่ 13 สำนักงานทางหลวงที่ 15 แขวงทางหลวงกรุงเทพ แขวงทางหลวงธนบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงปทุมธานี แขวงทางหลวงสมุทรปราการ แขวงทางหลวงสาคร แขวงทางหลวงนครปฐม และหมวดทางหลวง) จำนวน 43 คน หน่วยงานราชการ (กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง กรมท่าอากาศยาน กรมเจ้าท่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานทางหลวงชนบท แขวงทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) กองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.) ตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานจังหวัด และศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด) จำนวน 45 คน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) จำนวน 17 คน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ (องค์การบริหารส่วนจังหวัด กรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขต) จำนวน 31 คน สื่อมวลชน (สถานีวิทยุ จส.100 และสถานีวิทยุ สวพ. FM91) จำนวน 3 คน คณะกรรมการ จำนวน 16 คน และคณะที่ปรึกษา จำนวน 24 คน (แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 13.3-1)

ช่วงเวลาถัดไปเป็นการนำเสนอรายละเอียดโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ โดยนายจาตุรนต์ แจ่มไพบุลย์ ผู้จัดการโครงการ การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง โดย ดร.ชุมโชค นันทวิชิต วิศวกรจราจร การศึกษาด้านวิศวกรรม โดยนายสร้อย พิทักษ์ศักดิ์เสรี วิศวกรงานทาง การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยนายเบญจพล อินทรศรี ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ดร.กิตติพจน์ เพิ่มพูล ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

โดยคณะที่ปรึกษาได้นำเสนอหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย 1) ความยาวแถวคอย (Queue length) 2) ความถี่ในการเกิดปัญหา 3) ปริมาณจราจร 4) พื้นที่ผลกระทบ 5) ความต้องการจากหน่วยงานพื้นที่ และ 6) โอกาสในการปรับปรุง โดยผู้เข้าร่วมประชุมไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมหรือข้อทักท้วงใด ๆ จึงถือเป็นฉันทามติของที่ประชุม

จากนั้นได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น รับฟังปัญหาการจราจรและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อนำไปประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 13.3-1



ตารางที่ 13.3-1 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ที่	ผู้เข้าร่วมประชุม	จำนวน (คน)
1	สังกัดกรมทางหลวงส่วนกลาง	36
2	สังกัดกรมทางหลวงส่วนภูมิภาค	43
3	หน่วยงานราชการ	45
4	หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	17
5	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ	31
6	สื่อมวลชน	3
7	คณะกรรมการ	16
8	คณะที่ปรึกษา	24
รวม		215

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมและรับเอกสาร



ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
ประธานเปิดการประชุม



นายสีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
กล่าวรายงานการประชุม

รูปที่ 13.3-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ



พิธีเปิดการประชุม



คณะที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังคำบรรยาย



ถ่ายภาพร่วมกันหน้าป้ายโครงการ

- ช่วงเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น รับฟังปัญหาการจราจรและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม



เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น



นายนิติพงศ์ เียนแก้ว

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางราง



ว่าที่ร้อยตรีถิรวัจน์ ผกผำ

ผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานบำรุงในเขต กทม. และปริมณฑล กรมทางหลวงชนบท



นายโสภณ สังข์แป้น

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี

รูปที่ 13.3-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)



นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี



นางสาวพรณนภา เลาสุวรรณรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรสาคร



พ.ต.ท.ยุทธพิชัย ชัยสิทธิ์

รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี (บก.น.3)



นายประทวน วรวงศ์ชัยกุล

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ฝ่ายปฏิบัติการ



นายสนั่น โทวะดี

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



นายจิระศักดิ์ หงษ์แปด

ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตหนองจอก สำนักงานเขตหนองจอก



นายณัฐ ศาสตร์พินธ์

วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร



นายอาทิตย์ วิศาลโกศล

ผู้แทนกลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรปราการ

รูปที่ 13.3-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)



2) สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการในที่ประชุม

ภายหลังการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขั้นตอนการศึกษา แนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจร หลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษาด้านวิศวกรรม การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น รับฟังปัญหาการจราจรและข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังตารางที่ 13.3-2

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร	
1. นายนิติพงศ์ เย็นแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางราง	
<p><u>จุดปัญหาแยกเพชรพระราม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกไปยังถนนบรรทัดทอง ฟังมุ่งหน้าไปยังราชเทวี ซึ่งมีการเปิดช่องจราจรพิเศษแบบย้อนทิศทางจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้รถบางกลุ่ม เมื่อถึงช่วงสัญญาณไฟเขียว พบว่า รถจากฝั่งที่เปิดช่องจราจรย้อนทิศทางจราจรนั้นยังค้างอยู่ในแนวช่องจราจร ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางและสูญเสียช่องทางการจราจรไปหนึ่งช่องจราจร ส่งผลให้เกิดการติดขัดอย่างมาก ลักษณะถนนในบริเวณดังกล่าวเอื้อให้มีการเปิดช่องจราจรพิเศษได้ง่าย จึงขอฝากประเด็นนี้ไว้เพื่อพิจารณาในการบริหารจัดการจราจรอย่างเหมาะสมต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณแยกปัญหาแยกเพชรพระรามจะอยู่นอกพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซึ่งจะศึกษาเฉพาะบนพื้นที่ของกรมทางหลวง โดยที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแจ้งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
2. ว่าที่ร้อยตรีตรีวิวัฒน์ ผกผ่า ผู้อำนวยการกลุ่มงานบำรุงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
<p>เสนอให้มีการพิจารณาเรื่องจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) กับถนนของกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งหลายจุดยังคงมีปัญหาด้านปริมาณจราจรและลักษณะทางกายภาพที่ทำให้เกิดการติดขัด โดยขอยกตัวอย่าง 3 จุดสำคัญดังนี้</p> <p><u>จุดปัญหาถนนนครอินทร์ – แยกติวานนท์ถึงถนนกาญจนาภิเษก</u></p> <p>ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณรถจำนวนมาก โดยเฉพาะรถที่มุ่งหน้าจากกาญจนาภิเษกเข้าสู่ถนนนครอินทร์ ทำให้เกิดแถวคอควยาวและการจราจรติดขัด</p> <p><u>จุดปัญหาถนนราชพฤกษ์ – กม.12 เชื่อมถนนบรมราชชนนี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นจุดหนึ่งที่เกิดการรวมตัวของจราจรจำนวนมาก ส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถไม่สะดวก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน <p><u>จุดปัญหาถนนแจ้งวัฒนะ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นจุดเชื่อมต่อที่มุ่งสู่สะพานพระราม 4 ซึ่งต่อเนื่องกับถนนชัยพฤกษ์ไปยังถนนกาญจนาภิเษกที่ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการเกิดคอขวด มีปริมาณรถติดจำนวนมาก ทำให้ระบายไม่ทัน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยในเบื้องต้นจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงาน แขวงทางหลวง ซึ่งจุดที่มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบทก็ จะนำมาพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกันอย่างเหมาะสม



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
2. ว่าที่ร้อยตรีตรีธิธวัจน์ ผกผำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานบำรุงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ต่อ)	
<p>ทั้งนี้ ถนนสายอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของ ทช. ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับ ทล. ก็ยังมีอีกหลายจุดที่อาจต้องได้รับการแก้ไขร่วมกัน จึงขอเสนอว่าหากมีการแบ่งกลุ่มย่อยในการหารือ อาจให้หน่วยงานในพื้นที่รวบรวมจุดปัญหาเพิ่มเติม เพื่อพิจารณาร่วมกัน และวางแนวทางการปรับปรุงให้เหมาะสมในอนาคต</p>	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 2 ครั้ง ไว้แล้วตามแผนการดำเนินงาน เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานในพื้นที่ ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการ
3. นายโสภณ สังข์แป้น รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทบุรี แขวงทางหลวงชนบทบุรี	
<p>พื้นที่ชนบทบุรีเป็นหนึ่งในจังหวัดที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญกับกรุงเทพมหานคร และมีปริมาณรถหนาแน่นในหลายเส้นทางหลัก</p> <p>จุดปัญหาถนนกาญจนาภิเษก (ฝั่งตะวันตก)</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการจราจรหนาแน่นกว่า 300,000 คันต่อวัน โดยเฉพาะบริเวณซอยวัดพระเงิน ซอยกันตนา ซอยวัดส้มเกลี้ยง และซอยวัดศรีประวัติ ซึ่งรถจากชุมชนไหลเข้าสู่ถนนหลัก ทำให้ติดขัดมาก จุดกัลบรถได้สะพานหลายแห่งแคบและเกิดน้ำท่วมซ้ำซาก โครงการตัดถนนจากถนนนครอินทร์ไปยังศาลาया ซึ่งได้รับการประกาศพระราชกฤษฎีกาเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีความคืบหน้า หากสามารถก่อสร้างได้ จะเป็นเส้นทางสำคัญในการระบายการจราจรในอนาคต <p>จุดปัญหาถนนแจ้งวัฒนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> แม้ว่างานก่อสร้างรถไฟฟ้าจะแล้วเสร็จ และโครงการพลาตเวย์ (คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2570) แต่ปัญหาใหญ่คือ การระบายน้ำ ปัจจุบันหากฝนตกเกิน 80 มม./ชั่วโมง จะเกิดน้ำท่วมขังและรถติดยาวจนถึงทางด่วน สาเหตุหลักมาจากระบบท่อระบายน้ำเดิมที่มีขนาดเพียง 1.2 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอ และแม้โครงการพลาตเวย์จะมีระบบระบายน้ำเฉพาะแต่ก็รองรับปริมาณฝนที่ตกได้ไม่เกิน 60 มม./ชม. เท่านั้น จึงไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน <p>จุดปัญหาถนนงามวงศ์วาน – ถนนรัตนาธิเบศร์ (บริเวณแยกแคราย)</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงขาออกบนสะพานข้ามแยกแครายเคยมีการเพิ่มช่องจราจร เพื่อช่วยเพิ่มความจุของถนน แต่ปัจจุบันพบว่าหากเกิดอุบัติเหตุบนสะพาน จะส่งผลกระทบต่อจราจรและความปลอดภัย เคยมีกรณีเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีผู้เสียชีวิต และถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากโครงสร้างถนนไม่สามารถขยายเพิ่มเติมได้ เว้นแต่จะมีการพัฒนาในลักษณะใต้ดินหรือยกระดับเท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
3. นายโสภณ สังข์แป้น รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี (ต่อ)	
<p>ควรมีการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรระยะยาวอย่างเป็นระบบและยั่งยืน โดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกัน และอาศัยการบูรณาการร่วมกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	
4. นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี	
<p>พื้นที่จังหวัดปทุมธานีประสบปัญหาจราจรจากการเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญกับกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะใน 3 เส้นทางหลักที่มีผลกระทบสูง ดังนี้</p> <p><u>จุดปัญหาถนน TU DOME Plaza (บริเวณทางลงทางด่วน ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นจุดเชื่อมจากทางด่วนแจ้งวัฒนะเข้าสู่ถนนคลองหลวง ถนนมิตรภาพ ถนนกาญจนาภิเษก (ตะวันออก) และจังหวัดต่าง ๆ เช่น สระบุรี ชลบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อหลีกเลี่ยงทางด่วนโทลเวย์ รถที่ลงจากทางด่วนมักเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหันเพื่อเลี้ยวซ้ายหรือกลับรถ ส่งผลให้การจราจรติดขัดอย่างมากจากพฤติกรรมรถเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหัน ข้อเสนอแนะคือ ปรับปรุงโครงสร้างจราจร เช่น สร้างทางแยกหรือทางเบี่ยงที่เชื่อมต่อไปยังถนนมิตรภาพโดยตรง จะช่วยลดความหนาแน่นและป้องกันการตัดหน้าเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหันได้ นอกจากนี้อาจพิจารณาการจัดระเบียบเส้นทางเพื่อแยกประเภทการเดินทางให้เหมาะสมยิ่งขึ้น <p><u>จุดปัญหาถนนรังสิต-นครนายก</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นถนนสายหลักที่มีลักษณะเป็นทางหลวงระหว่างเมือง ใช้งานโดยรถหลากหลายประเภท ทั้งรถโดยสาร รถยนต์ส่วนบุคคล และรถบรรทุก มีสภาพจราจรหนาแน่นและความเร็วเฉลี่ยค่อนข้างสูง ประกอบกับสองฝั่งถนนมีชุมชนและบ้านเรือน ปัญหาหลักคือ จุดกลับรถที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งผู้ขับขี่จำเป็นต้องรอกลับรถนาน ส่งผลให้บางครั้งมีการเปลี่ยนช่องจราจรอย่างไม่เหมาะสม จนทำให้ช่องจราจรขวาถูกใช้ไป 2 ช่อง โดยช่องหนึ่งใช้ถูกต้อง และอีกช่องหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมที่ผิดกฎจราจร ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ข้อเสนอแนะในระยะสั้นคือ พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบางจุดสำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการกลับรถ รวมทั้งติดตั้งกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจรจะช่วยสร้างวินัยในการใช้ถนนของผู้ขับขี่ได้มากขึ้น และช่วยลดความเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว 	<p>ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง</p> <p>จากข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหารถจราจรระยะเร่งด่วนบริเวณจุดกลับรถในพื้นที่ที่มีเขตทางจำกัด ดังเช่นถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งการแก้ไขปัญหาคงกลับรถ โดยใช้สัญญาณไฟจราจร รวมถึงการติดตั้งกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สามารถจัดการการกลับรถให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่จะต้องพิจารณาควบคู่กับปริมาณจราจรอย่างเหมาะสม การพิจารณา Phase ของสัญญาณไฟจราจรจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อทางสายหลักจนทำให้เกิดการติดขัด และมีแถวคอยมาก</p>



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
4. นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี (ต่อ)	
<p><u>จุดปัญหาถนนพหลโยธิน (หน้า ม.กรุงเทพ)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จุดกลับรถมีระยะทางไกล ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการย้อนทิศทางจราจรขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งเป็นอันตรายและไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะนักศึกษาและประชาชนที่ใช้ถนนในละแวกนั้น <p>ข้อเสนอแนะคือ ควรออกแบบจุดกลับรถใหม่ให้มีระยะใกล้และเหมาะสมยิ่งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวก ลดพฤติกรรมย้อนทิศทางจราจร และเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<ul style="list-style-type: none"> จากข้อเสนอแนะการพิจารณาจุดกลับรถใหม่ที่ปรึกษามีแนวคิดเห็นด้วยในการช่วยลดพฤติกรรมย้อนทิศทางจราจรได้ และเสนอให้ใช้กฎหมายควบคุมอย่างเหมาะสม และหรือการเฝ้าระวังผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อลดพฤติกรรมดังกล่าว ทั้งนี้การพิจารณาจุดกลับเบื้องต้นควรพิจารณาพร้อมกับทางแยกต่างระดับคลองหลวง (เชียงราก) รวมถึงโครงการในอนาคต เช่น โครงการ Motorway M5 ซึ่งอยู่ในแนวทางหลวงพหลโยธิน
5. นางสาวพรรณณา เลาสุวรรณรัตน์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรสาคร	
<p>ถนนพระราม 2 เป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนร้องเรียนเข้ามาตลอด 24 ชั่วโมง สะท้อนถึงความเดือดร้อนในการเดินทาง โดยบางรายใช้เวลาเดินทางสูงถึง 3 ชั่วโมงต่อวัน ปัญหาหลักคือ น้ำท่วมขัง การจราจรติดสะสม โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างทางยกระดับ และการขาดจุดกลับรถที่เพียงพอและปลอดภัย</p> <p><u>จุดปัญหาถนนพระราม 2 (บริเวณสะพานท่าจีน)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ขาดจุดกลับรถขนาดใหญ่หรือ “จุดกลับรถหัวโต” ทำให้ผู้ขับขี่ต้องอ้อมไกล ส่งผลให้บางรายเลือกย้อนทิศทางจราจร ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ข้อเสนอแนะคือ ควรจัดสรรจุดกลับรถที่เหมาะสมและปลอดภัยในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกและลดพฤติกรรมเสี่ยง <p><u>จุดปัญหาถนนเศรษฐกิจ (บริเวณหน้าวัดราษฎร์บำรุง และหมู่บ้าน The Proud)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เป็นเขตชุมชนและเขตอุตสาหกรรม เกิดปัญหาการจราจรจากการจอดรถริมทาง การสัญจรของแรงงานต่างด้าว และความหนาแน่นของการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน แม้ว่าทางจังหวัดจะพยายามแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถคลี่คลายสถานการณ์ได้ทั้งหมด 	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแนวทางหลวง</p>



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
6. พ.ต.ท.ยุทธพิชัย ชัยสิทธิ์ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี (บก.น.3)	
<p>พื้นที่มีนบุรีเป็นจุดวิกฤตของการจราจร โดยเฉพาะตามแนวถนนสุขุมวิท และถนนนิมิตใหม่ ซึ่งมีความคับคั่งของการจราจรอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <p><u>จุดปัญหาถนนสุขุมวิท (แยกมีนบุรี-แยกไปรษณีย์)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • เป็นจุดที่มีปริมาณรถหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปัจจุบันตั้งแต่บริเวณแยกมีนบุรีไปจนถึงแยกไปรษณีย์ (จุดตัดกับถนนนิมิตใหม่) พบว่าการจราจรติดขัดอย่างมาก เนื่องจากสภาพทางกายภาพของถนนบริเวณดังกล่าวเป็นลักษณะคอคอด โดยช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ลดลงเหลือ 3 ช่องจราจร เนื่องจากมีเสากลางของสะพานลอยขวางอยู่ ส่งผลให้รถที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามแยกมีนบุรีชะลอตัว และในช่วงฤดูฝนมักเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนบ่อยครั้ง แม้ว่าแขวงทางหลวงกรุงเทพ จะดำเนินการช่วยเหลือในเบื้องต้น เช่น การตีเส้นจราจรใหม่เพื่อเบี่ยงช่องทางเป็นการบรรเทาปัญหา แต่ยังคงเป็นแนวทางการแก้ไขชั่วคราวเท่านั้น • ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขในระยะยาวคือ ปรับปรุงโครงสร้างสะพานลอยเป็นรูปแบบที่ไม่มีเสากลาง เพื่อให้สามารถขยายผิวจราจรบริเวณเกาะกลางและเพิ่มช่องทางเดินรถให้ครบ 4 ช่องจราจรได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้การขึ้นสะพานเพื่อเข้าสู่ถนนรามอินทราและเสรีไทยเป็นไปอย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวมีสะพานลอย 2 จุด คือ บริเวณหน้าห้างบิ๊กซี และบริเวณหน้าบริษัททิพากร จึงควรพิจารณาปรับรูปแบบสะพานลอยใหม่ให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะข้างต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการจราจร <p><u>จุดปัญหาถนนนิมิตใหม่ (จุดตัดรับรถจากแยกไฟฟ้า-จุดกลับรถโปเต้)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ถนนเส้นนี้รองรับรถจำนวนมากจากพื้นที่พักอาศัยที่ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณแยกไฟฟ้าและจุดกลับรถโปเต้ ซึ่งอยู่ในระยะใกล้กัน <p>ข้อเสนอแนะคือ หากสามารถขยายถนนหรือปรับโครงสร้างบริเวณดังกล่าวได้ก็จะช่วยแก้ปัญหาความแออัดและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรในพื้นที่ได้</p>	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณา เป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง ทั้งนี้จากข้อเสนอแนะการลดปัญหาคอคอด (Bottle Neck) โดยการรื้อเสาตอม่อบนเกาะกลางของสะพานคนเดินข้ามเป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้รวมถึงการขยายถนนให้มีความสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นก็จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรได้ แต่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสม จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เพื่อหาจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมซึ่งปัญหาที่แท้จริงเป็นไปได้ว่าอาจจะไม่ได้เกิดจากการมีจำนวนช่องจราจรไม่เพียงพอ</p>



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
7. นายประทวน วรวงศ์ชัยกุล รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ฝ่ายปฏิบัติการ	
<p><u>จุดปัญหาถนนทางหลวงหมายเลข 305 บริเวณห้างฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต และทางหลวงหมายเลข 346</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน <p><u>จุดปัญหาถนนทางหลวงหมายเลข 3214 (คลอง 4 - โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รถโดยสารจอดบริเวณหน้าโรงพยาบาล ทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 1 ช่องทาง ส่งผลให้รถติดสะสมต่อเนื่องจากสะพานต่างระดับบางชั้น <p><u>จุดปัญหาถนนพหลโยธิน (บริเวณหน้าโลตัสรังสิตถึงมหาวิทยาลัยกรุงเทพ ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> พบปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฝนตกหนัก ที่ผ่านมาใช้เวลาระบายน้ำนานกว่าครึ่งวัน ปัจจุบันได้รับการแก้ไขให้สามารถระบายน้ำได้ภายใน 2 ชั่วโมง จึงเสนอให้มีกรลงพื้นที่สำรวจข้อเท็จจริง เพื่อใช้ประกอบการวางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมและตรงจุด 	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณา เป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงาน แขวงทางหลวง ทั้งนี้การวิเคราะห์สาเหตุจะต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลให้เพียงพอ เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ตรงจุด รวมถึงการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เช่น การห้ามจอดในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม</p>
8. นายสนั่น โทวะดี วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ 1 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	
<p>กรุงเทพมหานครได้ร่วมมือกับบริษัท A21 และกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจุดติดของกรุงเทพมหานครมาโดยตลอด โดยอ้างอิงตามแผนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำนวน 127 จุด ซึ่งในปี 2567 กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขไปแล้วจำนวน 100 จุด ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางบนท้องถนนอย่างเห็นได้ชัด</p> <p><u>จุดปัญหาจุดติดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร</u></p> <ul style="list-style-type: none"> กรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างการผลักดันการปรับรอบสัญญาณไฟจราจร โดยใช้ระบบ Adaptive Traffic Signal ซึ่งสามารถปรับรอบสัญญาณตามปริมาณการจราจรจริงในแต่ละช่วงเวลา ช่วยลดความแออัดโดยเฉพาะบริเวณแยกต่าง ๆ การปรับรอบสัญญาณไฟดังกล่าวถือเป็นมาตรการสำคัญในการลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยกรุงเทพมหานครจะดำเนินการควบคู่กับการปรับปรุงสภาพทางกายภาพและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจร รวมถึงประสานงานร่วมกับสถานีตำรวจในพื้นที่ 	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นแนวทางแก้ไขจราจรในพื้นที่เขตเมืองต่อไป</p>



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณา ประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
9. นายจิระศักดิ์ หงษ์แปด ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตหนองจอก สำนักงานเขตหนองจอก	
<p>ปัญหาด้านจราจรในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในพื้นที่เขตหนองจอก ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีถนนสุขวิวิทวงศ์เป็นเส้นทางสายหลัก ซึ่งมีปัญหาจุดกลับรถที่เสี่ยงอันตรายหลายจุด ได้แก่</p> <p>จุดปัญหาถนนสุขวิวิทวงศ์ (จุดกลับรถ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณจุดกลับรถถัดจากถนนค้อมเกล้า มุ่งหน้าไปทางฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างศาลาอาญามินบุรีในขณะนี้ • บริเวณหน้าบริษัท เรดิคอล จำกัด ซึ่งมีปริมาณการกลับรถจำนวนมาก และตัดกระแสรถทางตรงจากฉะเชิงเทรา • บริเวณแยกมหานคร (จุดตัดถนนเชื่อมสัมพันธ์ – ฉลองกรุง กับถนนสุขวิวิทวงศ์) มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากรถที่มาจากถนนเชื่อมสัมพันธ์ต้องตัดกระแสรถฝั่งขาออกจากมินบุรี เพื่อเข้าช่องจราจรกลับรถ • บริเวณสี่แยกถนนทหารอากาศอุทิศ ตัดกับถนนสังฆสันติสุข ซึ่งอยู่ใกล้โรงเรียน แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงค่อนข้างเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะจากรถบรรทุกที่มาจากพนมสารคามเข้าสู่ถนนสุขวิวิทวงศ์ <p>จุดปัญหาจุดข้ามถนนกลางถนนสุขวิวิทวงศ์</p> <p>มีการก่อสร้างสะพานไม้เล็ก ๆ ชั่วคราวไว้ในร่องเกาะกลางถนน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ต้องการข้ามถนน แต่กลายเป็นปัญหาเกิดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน เนื่องจากไฟส่องสว่างดับเป็นบางช่วง และไม่มีป้ายเตือนใกล้จุดข้ามทาง จึงขอเสนอให้พิจารณาติดตั้งป้ายเตือนและปรับปรุงไฟส่องสว่างในบริเวณจุดเสี่ยงดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของประชาชน</p>	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ที่รับผิดชอบของหน่วยงานแนวทางหลวง</p>



ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณา ประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
10. นายณัฐรัฐ ศาสตร์พันธ์ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานวิศวกรรมทาง สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร	
<p>ปัญหาจราจรที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนี้</p> <p><u>จุดปัญหาแยกหลักสี่ (เลี้ยวซ้ายเข้าแจ้งวัฒนะ)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงปี่มน้ำมัน ปตท. ใกล้สถานีรถไฟฟ้ายาสีชมพู มีปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เกิดแถวคอควยาวเนื่องจากปริมาณรถสะสมสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน <p><u>จุดปัญหาถนนเทพารักษ์ (จุดกลับรถใกล้ทางออกจากซอยศูนย์กีฬารามอินทรา)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จุดกลับรถอยู่ใกล้กับแยกทางออก ส่งผลให้กระแสจราจรตัดกันและเกิดการชะลอตัวรวมทั้งการจราจรเริ่มคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน 	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง</p>
11. นายอาทิตย์ วิศาลโกศล ผู้แทนกลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรปราการ	
<p>พื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ มีปัญหาหลักคือ ระบบระบายน้ำและความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนี้</p> <p><u>จุดปัญหาบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ และถนนศรีนครินทร์</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เกิดน้ำท่วมขังเมื่อมีฝนตกหนัก เนื่องจากระบายน้ำไม่ทัน <p><u>จุดปัญหาบริเวณแยกการไฟฟ้าสมุทรปราการ (ถนนศรีนครินทร์)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> มีการตีเส้นจราจรที่ค่อนข้างสับสน ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 	<p>ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง</p>



14. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

● ด้านวิศวกรรม

- ศึกษาผลการแก้ไขปัญหาจราจร วิเคราะห์แนวทางพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน และระยะยาว

● ด้านการจราจรและขนส่ง

- ตรวจสอบข้อมูลด้านการจราจร วิเคราะห์โครงข่ายโดยรอบพื้นที่ศึกษา จัดทำแบบจำลอง และประเมินประสิทธิภาพจราจรในพื้นที่โครงการ

● ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- การวิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

● ด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS)
- ตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination: IEE) หรือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment: EIA)

● ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- จัดทำรายงานสรุปผลประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) แล้วนำข้อมูลสรุปผลประชุมประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ และบัญชีไลน์ทางการโครงการ ซึ่งจะดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน นับจากวันประชุม
- จัดเตรียมแผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน 7 กลุ่ม (พื้นที่ กรุงเทพฯ (2 พื้นที่)/นนทบุรี/ปทุมธานี/สมุทรปราการ/สมุทรสาคร/นครปฐม)



15. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6559

โทรสาร : 02-354-6593



ด้านวิศวกรรม

บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด

350 อาคารธนภัทร ชั้น 4 ถนนรามอินทรา แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0-2117-1721

โทรศัพท์มือถือ : 089-104-9879

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นายสรลัท พิทักษ์ศักดิ์เสรี



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0-2617-0429

โทรศัพท์มือถือ : 088-572-9421

โทรศัพท์สาร : 0-2617-0426

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นายจงสถุญจ์ จงอุดมการณ์



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 0-2017-7281

โทรศัพท์มือถือ : 091-870-8870

โทรศัพท์สาร : 0-2017-7282

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นางสาววรรณิศา ปัทมะภูษิต



เว็บไซต์โครงการ

"www.แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล.com"



เพจเฟซบุ๊กโครงการ

"แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล"



บัญชีทางการไลน์

"ทล.จราจร กทม-ปริมณฑล"