มีนาคม 2569

สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 3 พื้นที่รับผิดชอบแขวงทางหลวงปทุมธานีและแขวงทางหลวงนครนายก

วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น.
ณ ห้องประชุมหงส์มังกร ชั้น 12 เทศบาลนครรังสิต
ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 2

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑)
โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

<u>กลุ่มที่ ๓</u> แขวงทางหลวงปทุมธานีและแขวงทางหลวงนครนายก

วันอังคารที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๙ เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๗.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมหงส์มังกร ชั้น ๑๒ เทศบาลนครรังสิต ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

๑๔.๐๐ - ๑๔.๓๐ น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุม

๑๔.๓๐ - ๑๕.๐๐ น. พิธีเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑

- กล่าวรายงานการประชุม
  โดย ผู้แทน สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
- กล่าวเปิดประชุม
  โดย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี หรือผู้แทน

๑๕.๐๐ - ๑๕.๑๕ น. ถ่ายภาพร่วมกัน และชมนำเสนอวีดิทัศน์โครงการ

๑๕.๑๕ - ๑๖.๑๕ น. คณะที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดการดำเนินโครงการ

- ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกพื้นที่โครงการ และความก้าวหน้าผลการศึกษาการแก้ไขปัญหาจราจร
  โดย นายจาตุรันต์ แจ่มไพบูลย์ (ผู้จัดการโครงการ)
- การศึกษาด้านวิศวกรรม
  โดย นายสรัล พิทักษ์ศักดิ์เสรี (รองผู้จัดการโครงการ/วิศวกรงานทาง)
- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
  โดย นายเบญจพล อินทรศรี (ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม)
- การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
  โดย ดร.กิตติพจน์ เพิ่มพูล หรือ ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต
  (ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน)

๑๖.๑๕ - ๑๖.๕๐ น. เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามของผู้เข้าร่วมประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

๑๖.๕๐ - ๑๗.๐๐ น. สรุปผลการประชุม และกล่าวปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

.....

เอกสารประกอบการประชุม

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. การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร 12
10. ตัวอย่างผลการศึกษา 16
   10.1 ถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง, ประเภทปัญหา : จุดตัดไขว้กระแส 16
   10.2 ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004) : ทางแยก 22
11. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 31
   11.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม 31
   11.2 พื้นที่ศึกษา 31
   11.3 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 31
   11.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ 32
   11.5 ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ 32
   11.6 ผลการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 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 สรุปจุดปัญหาจราจรพื้นที่โครงการ 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ 11
ตารางที่ 9-1 ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาจราจร 14
ตารางที่ 10.1-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง 20
ตารางที่ 10.1-2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง 22
ตารางที่ 10.2-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312, แยกนิมิตใหม่) 27
ตารางที่ 10.2-2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ปท.3004) 28
ตารางที่ 11.5-1 การทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง 33
ตารางที่ 11.6-1 ผลการตรวจสอบข้อกำจัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง 35
ตารางที่ 11.6-2 ผลการตรวจสอบข้อกำจัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592) 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

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 4-1	แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
รูปที่ 5-1	ขั้นตอนการดำเนินงาน	6
รูปที่ 6-1	แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร	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	ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทางบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	17
รูปที่ 10.1-2	ลักษณะกายภาพบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	18
รูปที่ 10.1-3	สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	18
รูปที่ 10.1-4	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเร่งด่วนบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	19
รูปที่ 10.1-5	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	19
รูปที่ 10.1-6	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเวลาเร่งด่วนเย็น (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	21
รูปที่ 10.1-7	แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง	21

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 10.2-1	ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทาง บริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)	22
รูปที่ 10.2-2	ลักษณะกายภาพบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)	23
รูปที่ 10.2-3	สภาพปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)	24
รูปที่ 10.2-4	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเร่งด่วนบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)	26
รูปที่ 10.2-5	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312, แยกนิมิตใหม่)	27
รูปที่ 10.2-6	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ปท.3004)	28
รูปที่ 10.2-7	ผลการณ์คาดการณ์ปริมาณจราจรปีอนาคต (พ.ศ. 2580) และผลวิเคราะห์รูปแบบระยะเร่งด่วนบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)	30
รูปที่ 11.2-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม	31
รูปที่ 11.4-1	ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ	32
รูปที่ 11.6-1	พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง	34
รูปที่ 11.6-2	พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592)	36
รูปที่ 11.7-1	การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)	38
รูปที่ 12-1	บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 (สำนักงานทางหลวงที่ 13 และแขวงทางหลวงกรุงเทพ)	41
รูปที่ 12-2	บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 10 – 18 มิถุนายน พ.ศ. 2568 (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง จส.100 และ สวพ.91)	41
รูปที่ 12-3	บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และวันที่ 1 – 5 กันยายน พ.ศ. 2568	42
รูปที่ 12-4	บรรยากาศการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 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 ประสพปัญหาจราจรติดขัด ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนในหลายมิติ ทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ ชีวิต และทรัพย์สิน และส่งผลทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ งบประมาณและการลงทุนในภาพรวม เป็นปัญหาที่สะสมมายาวนาน โดยมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ การเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างพื้นที่ จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางถนน รวมถึงการบริหารจัดการจราจรที่ไม่เหมาะสมหรือปัญหาน้ำท่วมผิวจราจร รวมทั้งการขยายตัวของพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนเมือง ที่ทำให้ปัญหาการจราจรขยายตัวจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ นอกจากนี้ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ดำเนินการ อย่างต่อเนื่อง ทำให้พฤติกรรมการเดินทางเกิดการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีอยู่เดิมไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เท่าทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน

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

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรหรือการเดินทางของประชาชน ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยยิ่งขึ้น เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาจราจร

2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3) เพื่อจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน และแผนการพัฒนาทางหลวง (การแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1) เพื่อนำเสนอแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินโครงการในภาพรวมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2) เพื่อรับฟังปัญหาการจราจรจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลหรือเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในระดับพื้นที่

3) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นของกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ต่อไป

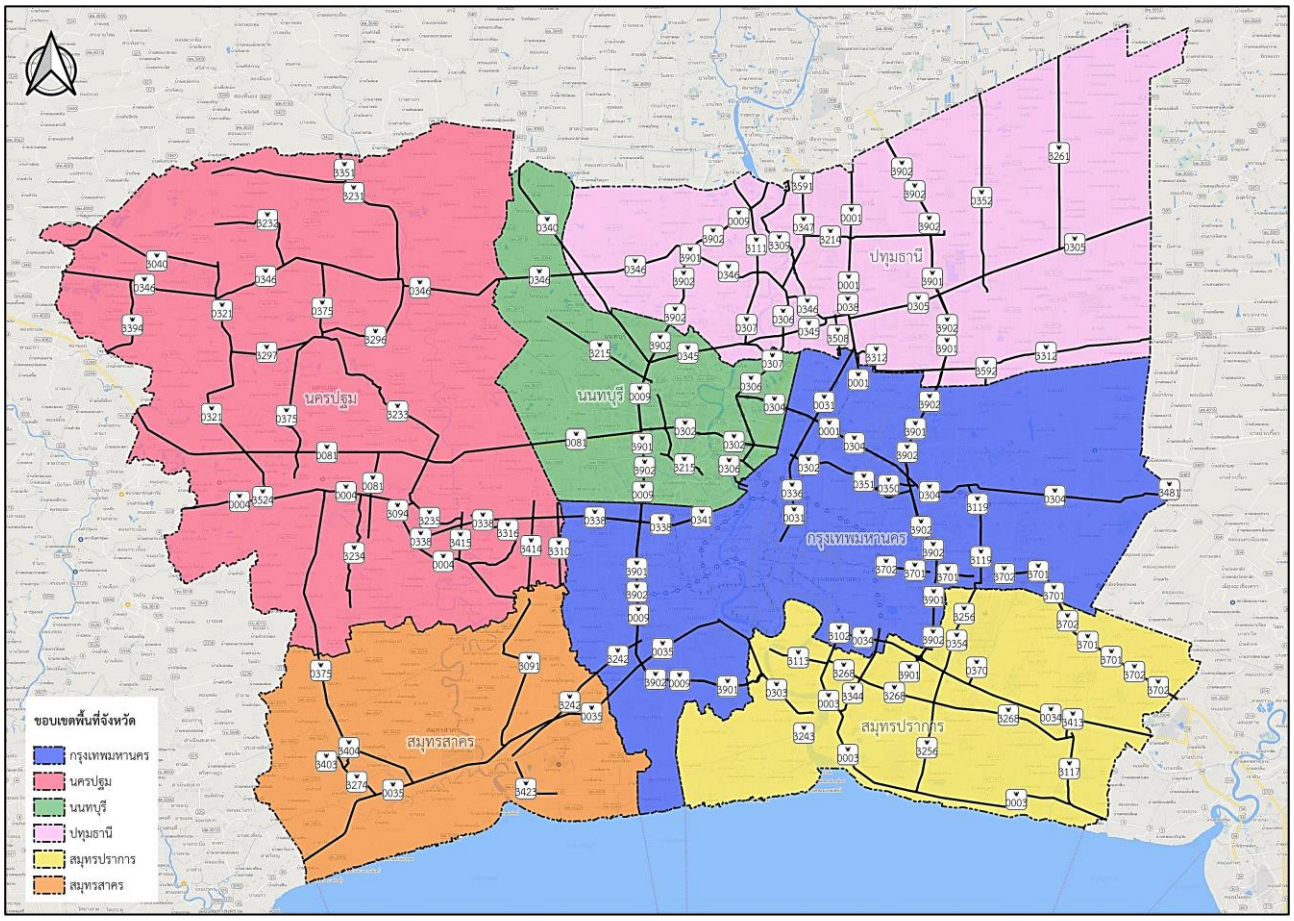
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินโครงการในภาพรวม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา

2) ผู้ศึกษาได้รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการและปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ในพื้นที่ที่คาดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างบูรณาการ

4. พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาของโครงการ จะครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม รวมถึงพื้นที่อิทธิพลของโครงการ รายละเอียดแสดงดัง**รูปที่ 4-1**



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2568

รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินงาน

การดำเนินการศึกษาครอบคลุมหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีการกำหนดขอบเขตการศึกษาอย่างชัดเจนในแต่ละประเด็น ส่วนขั้นตอนการดำเนินงานได้นำเสนอในภาพรวมดังแสดงใน**รูปที่ 5-1**

ขอบเขตการศึกษา ประกอบด้วย:

1) การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุม

- การศึกษา ทบทวน แผนยุทธศาสตร์และนโยบาย ซึ่งมุ่งเน้นที่ต้องใช้เอกสารและชุดข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และจะต้องสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของแต่ละแผน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษานี้

- การทบทวนการศึกษาเดิม/โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากทั้งของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนประกอบการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2) การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

- การรวบรวมข้อมูลพื้นที่ที่มีปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งโดยวิธีบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการตรวจสอบใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในการระบุพื้นที่ปัญหาพร้อมรายละเอียดของปัญหาในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการสำรวจข้อมูลสภาพจราจรเบื้องต้น

- การกำหนดเกณฑ์ และพิจารณาคัดเลือกพื้นที่โครงการที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร บนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างน้อย 40 จุด และจุดที่เสนอให้มีการแก้ไขจะมีการเสนอเพิ่มเติมได้ภายหลังจากการคัดเลือกแล้วเสร็จ โดยกำหนดจำนวนพื้นที่ปัญหาที่เพิ่มต้องไม่น้อยกว่า 7 จุด ตามที่ กรมทางหลวงพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยหลักการเบื้องต้นในการกำหนดเกณฑ์ ควรจะให้ความสำคัญในด้านความรุนแรงของสภาพปัญหาจราจร ผลกระทบส่งผลในวงกว้างหรือไม่ ความเป็นไปได้และผลลัพธ์ที่ได้จากการแก้ปัญหาจราจรในแต่ละจุดนั้น ๆ เป็นต้น

3) การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

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

4) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

- ทบทวนโครงข่ายคมนาคมขนส่ง รวบรวมและสำรวจข้อมูลด้านจราจรให้เพียงพอตามที่ระบุไว้ในขอบเขต ซึ่งข้อมูลจราจรที่ได้มานั้นมีความสำคัญมาก ทั้งช่วยประเมินปัญหาและสาเหตุ รวมถึงการกำหนดแนวทางแก้ไขจราจร ดังนั้นที่ปรึกษาจะทำการเลือกช่วงวันและเวลาให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในการเก็บข้อมูล จากนั้นนำข้อมูลดังกล่าวมาศึกษาและวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่ง สำหรับการประเมินประสิทธิภาพของโครงการแก้ไขปัญหาจราจร โดยเปรียบเทียบกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ โดยที่ปรึกษาจะเลือกเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินด้านวิศวกรรมจราจรให้เหมาะสมตามแต่ละประเภทและลักษณะของปัญหาในแต่ละพื้นที่/จุดปัญหา ซึ่งที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านจราจรทั้งในระดับมหภาค (Macro Model) หรือในระดับจุลภาค (Micro Simulation) โดยการเลือกระดับของแบบจำลองจะขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทของปัญหา รวมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เสนอแนะ

5) การศึกษาด้านวิศวกรรม

- การดำเนินการในส่วนแรกของการศึกษาด้านวิศวกรรมจะเป็นการกำหนดและวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร พร้อมการประเมินประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของแนวทางดังกล่าว รวมถึงการรวบรวมและจัดทำข้อมูลต่าง ๆ อย่างเช่น แผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง เพื่อสนับสนุนออกแบบเบื้องต้นทางด้าน งานทาง งานโครงสร้าง งานระบบและอาคารระบายน้ำ รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ในกรณีที่พื้นที่โครงการที่มีปัญหาน้ำท่วมและส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ให้ทำการวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม โดยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำของทางหลวง (ในเชิงหลักการ) ให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง และสามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมผิวทางได้อย่างเป็นระบบ

- 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 สำหรับทุกโครงการพร้อมด้วยค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เฉพาะโครงการที่มีการแก้ไขปัญหาระยะยาว)

7) การมีส่วนร่วมของประชาชน

- งานในส่วนนี้จะมุ่งเน้นการให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อโครงการอย่างต่อเนื่อง เปิดช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา พร้อมทั้งดูแลและปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

- การจัดประชุมหรือสัมมนา เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ประกอบด้วย ในส่วนแรกจะเป็นการปฐมนิเทศโครงการและการปัจฉิมนิเทศโครงการ อย่างละ 1 ครั้ง จะมุ่งเน้นการรับฟังความคิดเห็นในเชิงภาพรวมหรือนโยบายเพื่อลดความขัดแย้ง และให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบาย/แผนต่าง ๆ ที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- นอกจากนี้จะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยซึ่งจะแยกเป็นแต่ละกลุ่มพื้นที่ อย่างน้อยกลุ่มพื้นที่ละ 2 ครั้ง ซึ่งการประชุมนี้จะมุ่งเน้นการรับฟังความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนข้อมูลในเชิงลึก กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมประชุมจะครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

- จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้รับมาจากกิจกรรมการเผยแพร่ข้อมูลในภาคสนามแต่ละครั้ง โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งวิเคราะห์และนำเสนอผลการพิจารณาในแต่ละประเด็นอย่างครบถ้วน

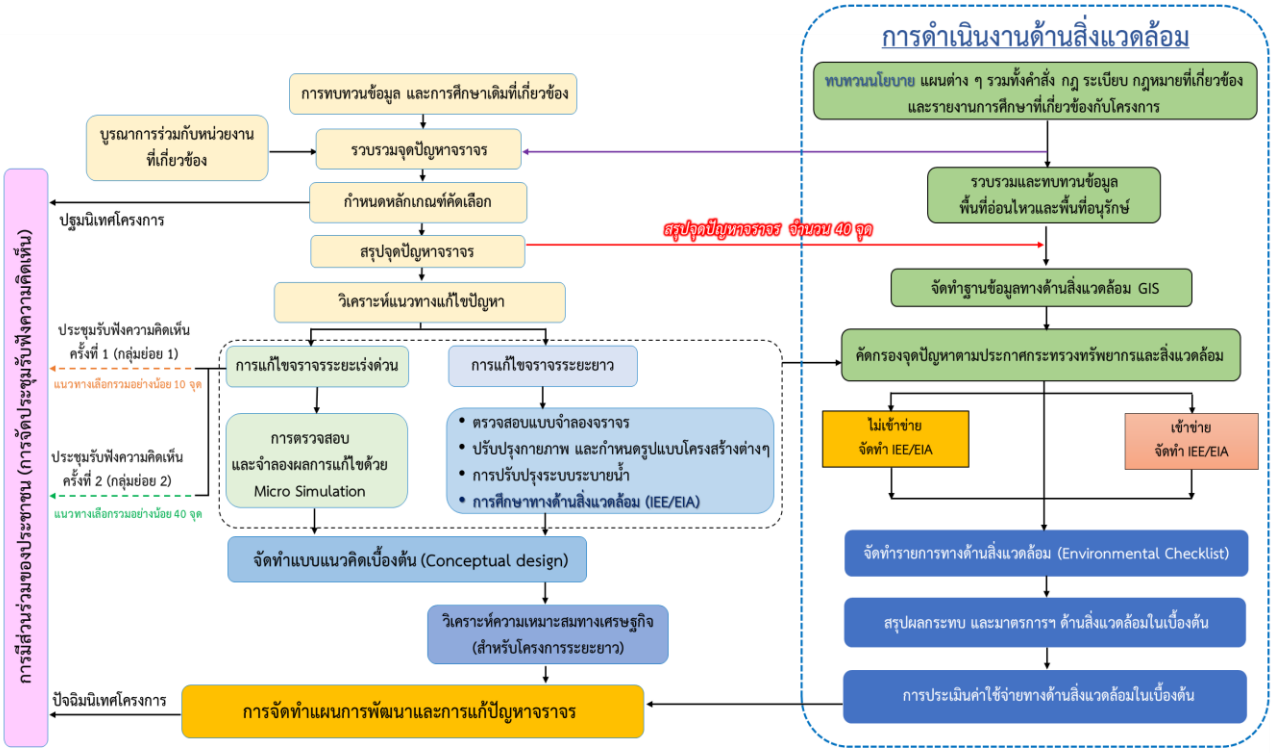
8) การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว)

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

9) การจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันสั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณ จราจรและลดความล่าช้าในการเดินทาง 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 การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย

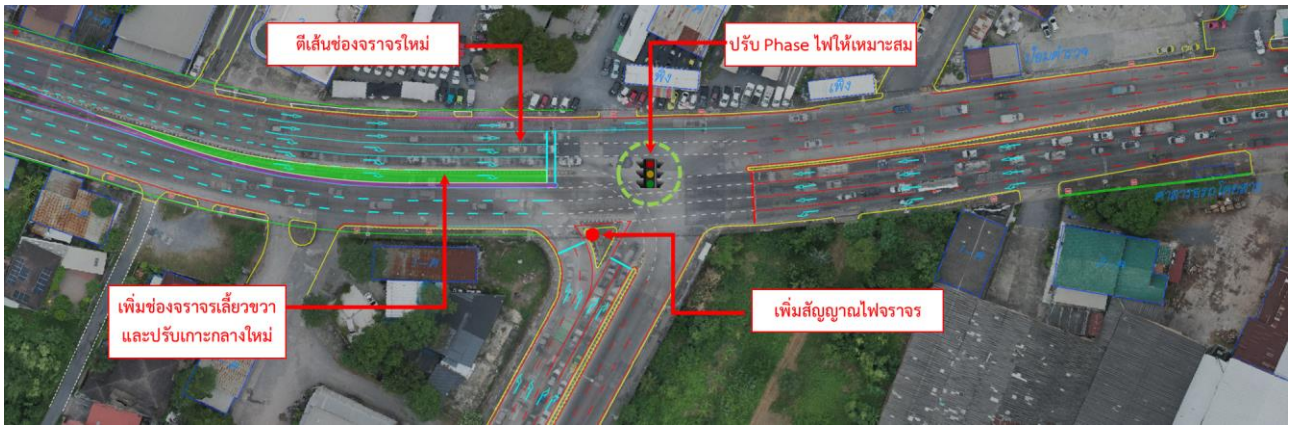
5) การปรับปรุงทางกายภาพ (Supply/Physical Improvement) หมายถึง การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของจุดปัญหา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น

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

รูปที่ 6-1 แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

<u>การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน</u>

แนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ ใช้พื้นที่เขตทางเต็มประสิทธิภาพ สามารถนำไปปฏิบัติและแก้ไขปัญหาได้จริงภายในกรอบเวลาที่จำกัด โดยจะพิจารณาในเรื่องของการปรับปรุงกายภาพเบื้องต้น ได้แก่ การขยายผิวจราจร การติดตั้งหรือปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การติดตั้งป้ายจราจรต่าง ๆ การปรับวงเลี้ยว การปรับเกาะกลาง การปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ด้านจราจร ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร การจัดความสมดุลของช่องทางจราจร ห้ามเลี้ยว ห้ามจอด เป็นต้น **(รูปที่ 6-2)**



รูปที่ 6-2 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน (บริเวณแยกลำลูกกาตัดนิมิตใหม่)

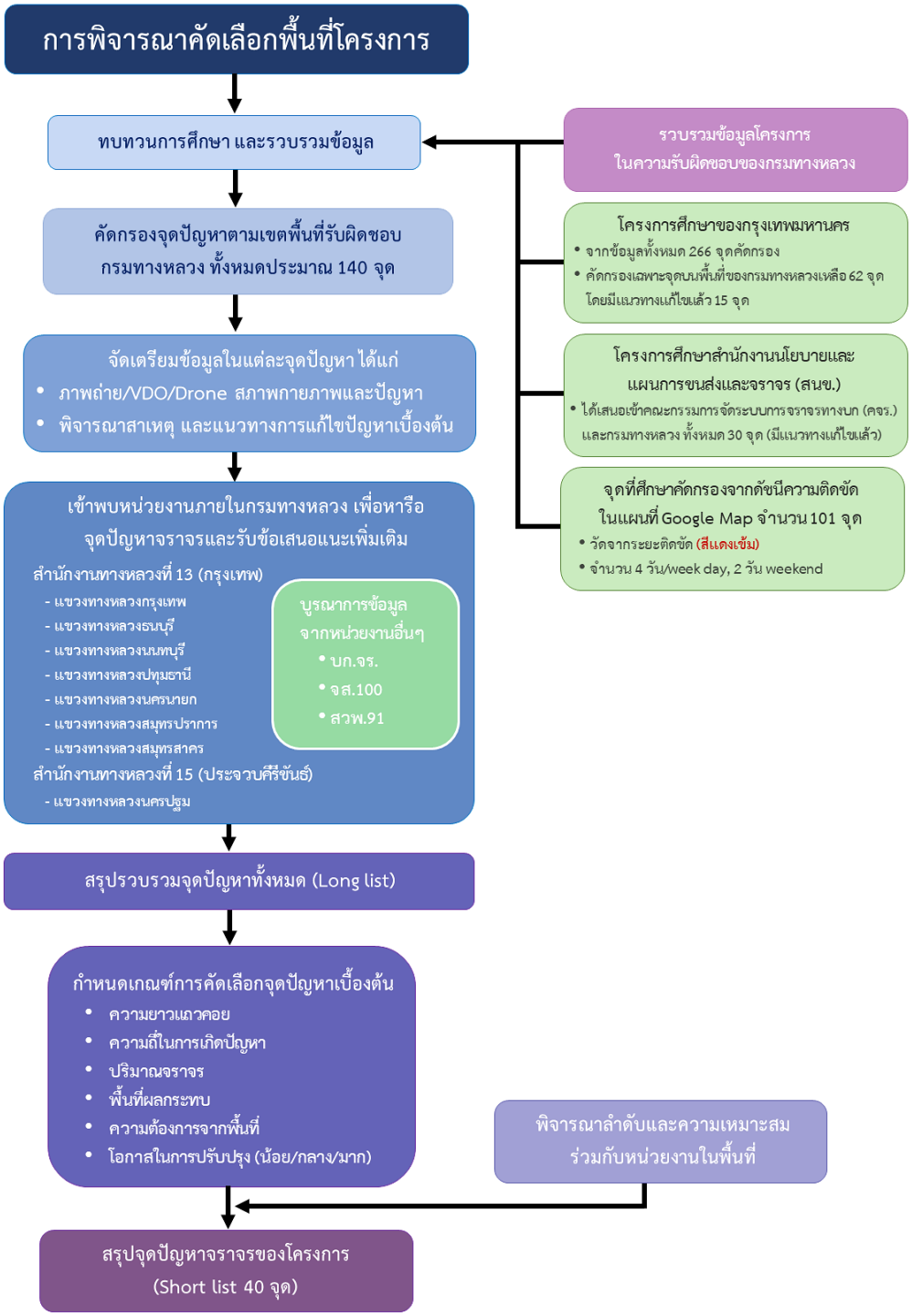
<u>การแก้ไขปัญหาระยะยาว</u>

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

รูปที่ 6-3 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว

7. การพิจารณาหลักเกณฑ์ และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

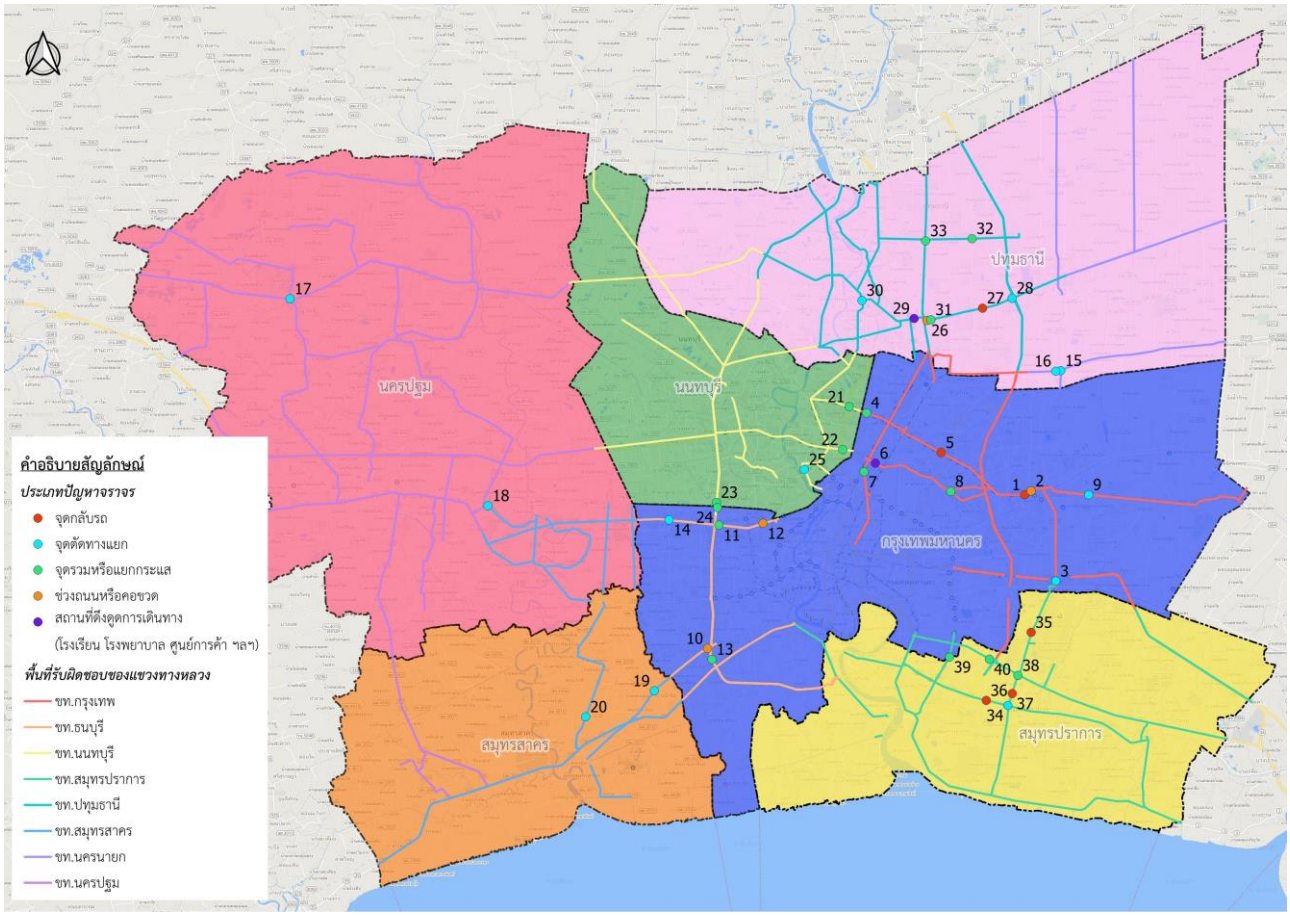
ในการศึกษานี้มีแนวทางการดำเนินการจัดทำแผนการพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการดำเนินการสำหรับให้ได้จุดปัญหาด้านการจราจรที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ดังแสดง **รูปที่ 7-1**



รูปที่ 7-1 แนวทางการพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

8. ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้สรุปจุดปัญหาจราจร จำนวน 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ รายละเอียดแสดงดัง**รูปที่ 8-1** และ**ตารางที่ 8-1**



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

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

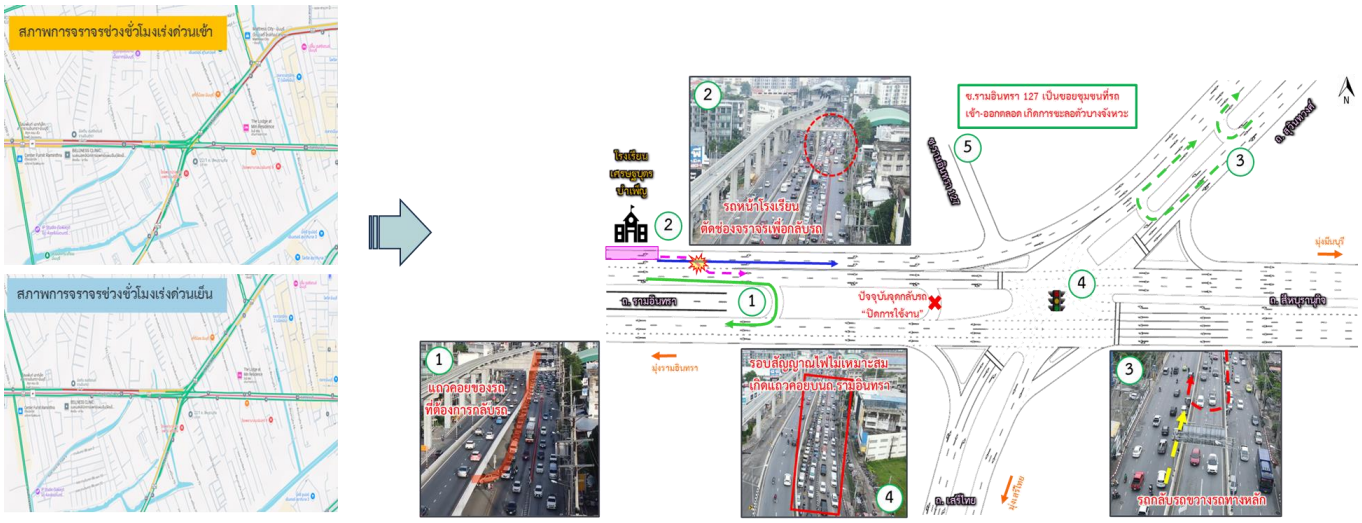
จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่รับผิดชอบ
1	304	ถนนรามอินทรา (แยกเมืองมีน)	จุดกลับรถ	26+000	ขท.กรุงเทพ
2	304	ถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)	ช่วงถนนหรือคอขวด	26+700	ขท.กรุงเทพ
3	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงสะพานข้ามคลองประปา)	จุดรวมหรือแยกกระแส	6+230	ขท.กรุงเทพ
4	304	ถนนรามอินทรา (จุดกลับรถซอยรามอินทรา 20)	จุดกลับรถ	15+370	ขท.กรุงเทพ
5	302	ทล.302 ม.เกษตร ประตู 2	หน้าสถานที่	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 ตั้งแต่โรงพยาบาลนวเวช-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 ตัดพุทธมณฑลสาย 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 หน้าไทวัสดุบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)	จุดรวมหรือแยกกระแส	33+500	ขท.นนทบุรี
24	3902	วัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน	จุดรวมหรือแยกกระแส	32+800	ขท.นนทบุรี
25	306	ทล.306 แยกเลี่ยงเมืองนนทบุรี	จุดตัดทางแยก	3+250	ขท.นนทบุรี
26	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทล.305 ตัดกับทางออกฟิวเจอร์พาร์ค ประตู 4)	ช่วงถนนหรือคอขวด	0+311	ขท.ปทุมธานี
27	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้าการไฟฟ้าธัญบุรี)	จุดกลับรถ	6+416	ขท.ปทุมธานี
28	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้าเข้ามอเตอร์เวย์)	จุดตัดทางแยก	9+760	ขท.ปทุมธานี
29	346	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปี รังสิต)	หน้าสถานที่	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 (ถนนคลองหลวงตัดกับถนนเลียบคลองสาม_ขาเข้า)	จุดรวมหรือแยกกระแส	10+000	ขท.ปทุมธานี
33	1	ถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง ทิศ (จุดตัดไขว้กระแส)	จุดรวมหรือแยกกระแส	40+220	ขท.ปทุมธานี
34	3256	ทล.3256 แยกคลองขุด	จุดตัดทางแยก	10+022	ขท.สมุทรปราการ
35	3256	ทล.3256 กิ่งแก้ว 25/1	จุดกลับรถ	18+019	ขท.สมุทรปราการ
36	3268	ทล.3268 จุดกลับรถ หน้าโตโยต้านครธน	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. การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร

การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสมตามหลักวิชาการ พร้อมทั้งบูรณาการวิธีการแก้ไขปัญหาจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะคำนึงถึงความคล่องตัวและประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อการคมนาคมบนโครงข่ายทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะกำหนดรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจร รูปแบบหน้าตัดทาง หรือรูปแบบลักษณะงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (กรณีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว หรือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณสูง) และนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการพิจารณา เมื่อวิเคราะห์จนได้ข้อสรุปแล้ว จะนำเสนอรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสม ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์การแก้ไขปัญหาจราจร อาจนำไปสู่การทบทวนปัญหาหรือการออกแบบวิธีการแก้ไขใหม่ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยมีขั้นตอนหลัก ดังนี้

1) <u>การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา</u>

การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหาจะต้องพิจารณาหาสาเหตุจากการตรวจสอบโครงข่าย ข้อมูลการร้องเรียน รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานในพื้นที่ และการคัดกรองปัญหาด้านการจราจรจากดัชนีติดขัดของฐานข้อมูลสารสนเทศ (Google Traffic Live) พร้อมกับการลงพื้นที่สังเกตการบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นต้น แสดงดัง**รูปที่ 9-1**

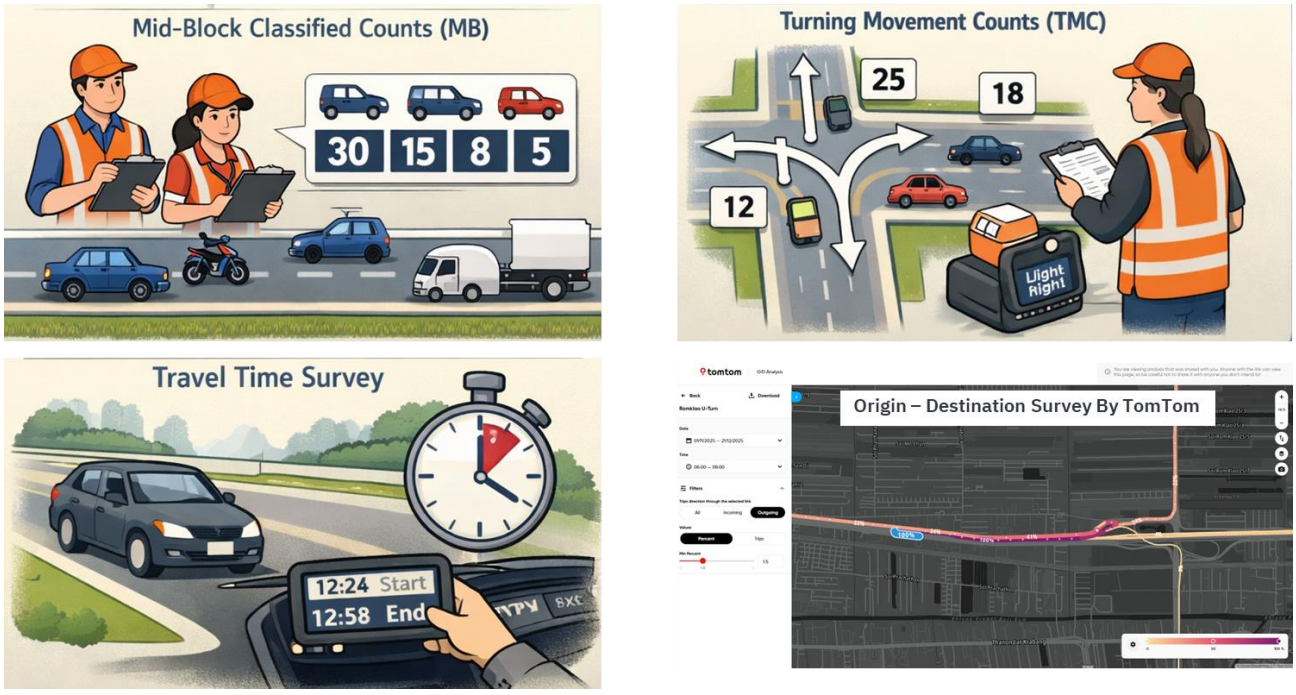


รูปที่ 9-1 แนวทางการวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

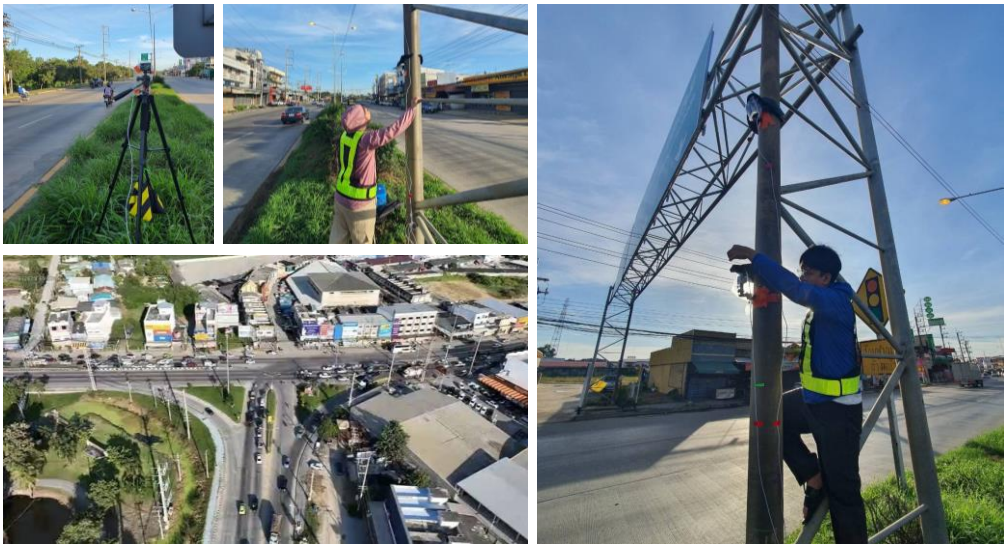
สำหรับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจรตามหลักวิชาการของ Highway Capacity Manual (HCM 2016) เป็นแนวทางมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสภาพการจราจรของถนนและโครงข่าย ซึ่งทราบถึงผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรอาทิ ความจุถนน (Capacity Analysis) ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเงื่อนไขต่าง ๆ ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เวลาหน่วงและความล่าช้า (Delay Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุปัญหาจราจร รวมถึงขอบเขตของการแก้ไขปัญหา

2) <u>การสำรวจและรวบรวมข้อมูล</u>

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจะต้องทำการสำรวจกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน และข้อมูลด้านการจราจรให้เพียงพอสำหรับการวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร จะประกอบไปด้วย การสำรวจภาพถ่ายทางอากาศ การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid – Block Classified Count Survey), การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count), การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin – Destination Survey) และการสำรวจระยะเวลาเดินทาง (Travel Time Survey) แสดงดัง**รูปที่ 9-2** และ**รูปที่ 9-3**



รูปที่ 9-2 แนวทางการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล



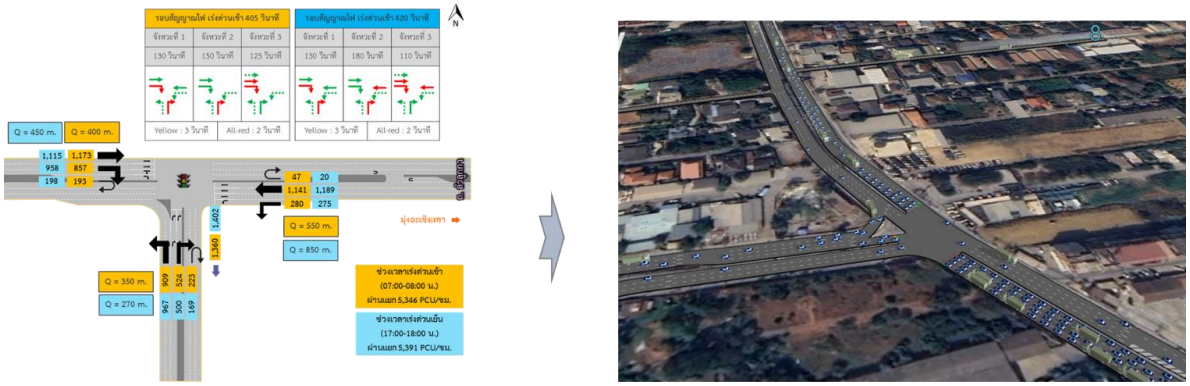
รูปที่ 9-3 การลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร

3) <u>การออกแบบวิธีการแก้ไขปัญหา</u>

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

4) <u>การทดสอบและประเมินผล</u>

การทดสอบและประเมินประสิทธิภาพของวิธีการแก้ไขปัญหา โดยจัดทำแบบจำลองการจราจร เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาก่อนการดำเนินการจริง และใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบทางเลือกต่างๆ เพื่อให้ได้แนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม โดยจะทำการเปรียบเทียบระหว่างก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงของพื้นที่ศึกษาโครงการ ด้วยดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของจุดปัญหาจราจร แสดงดัง**รูปที่ 9-4** และ**ตารางที่ 9-1**



ผลการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Counts)

การใช้แบบจำลองด้านการจราจร (Micro Simulation)

รูปที่ 9-4 การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 9-1 ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาจราจร

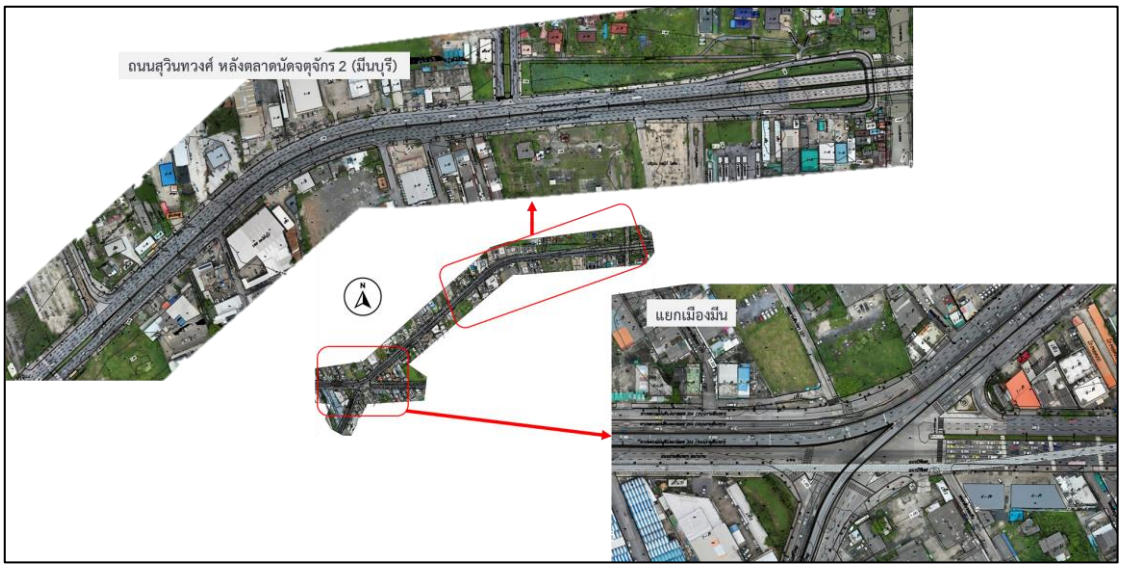
ดัชนีตัวชี้วัด	ประเภทจุดปัญหาจราจร				
	จุดกลับรถ	ช่วงถนน/คอขวด	จุดตัดทางแยก	จุดรวม/แยกกระแส	หน้าสถานที่
ดัชนีเชิงปริมาณ					
ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/Capacity)	√	√		√	√
ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation)			√		√
อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate)		√	√	√	√
ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)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

5) <u>การนำเสนอผลการศึกษา</u>

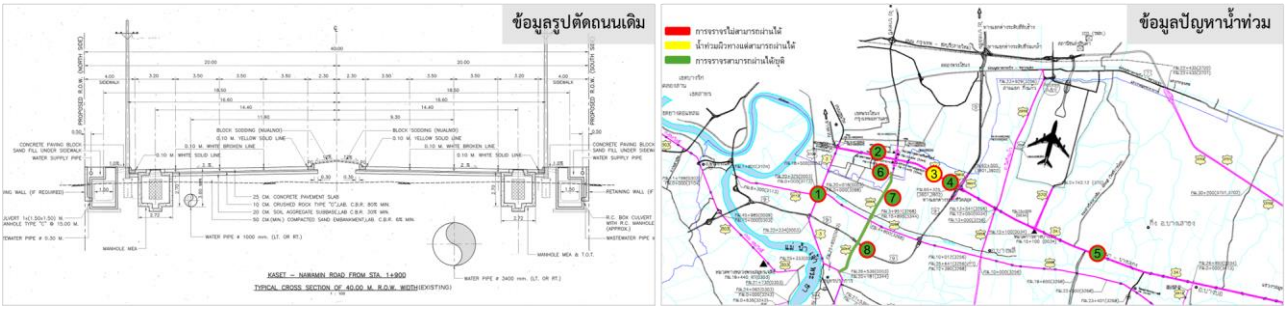
การนำเสนอผลการศึกษาจะประกอบด้วย แนวคิด ขั้นตอนการดำเนินงาน ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยนำเสนอและรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

6) <u>การศึกษาด้านวิศวกรรมและการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)</u>

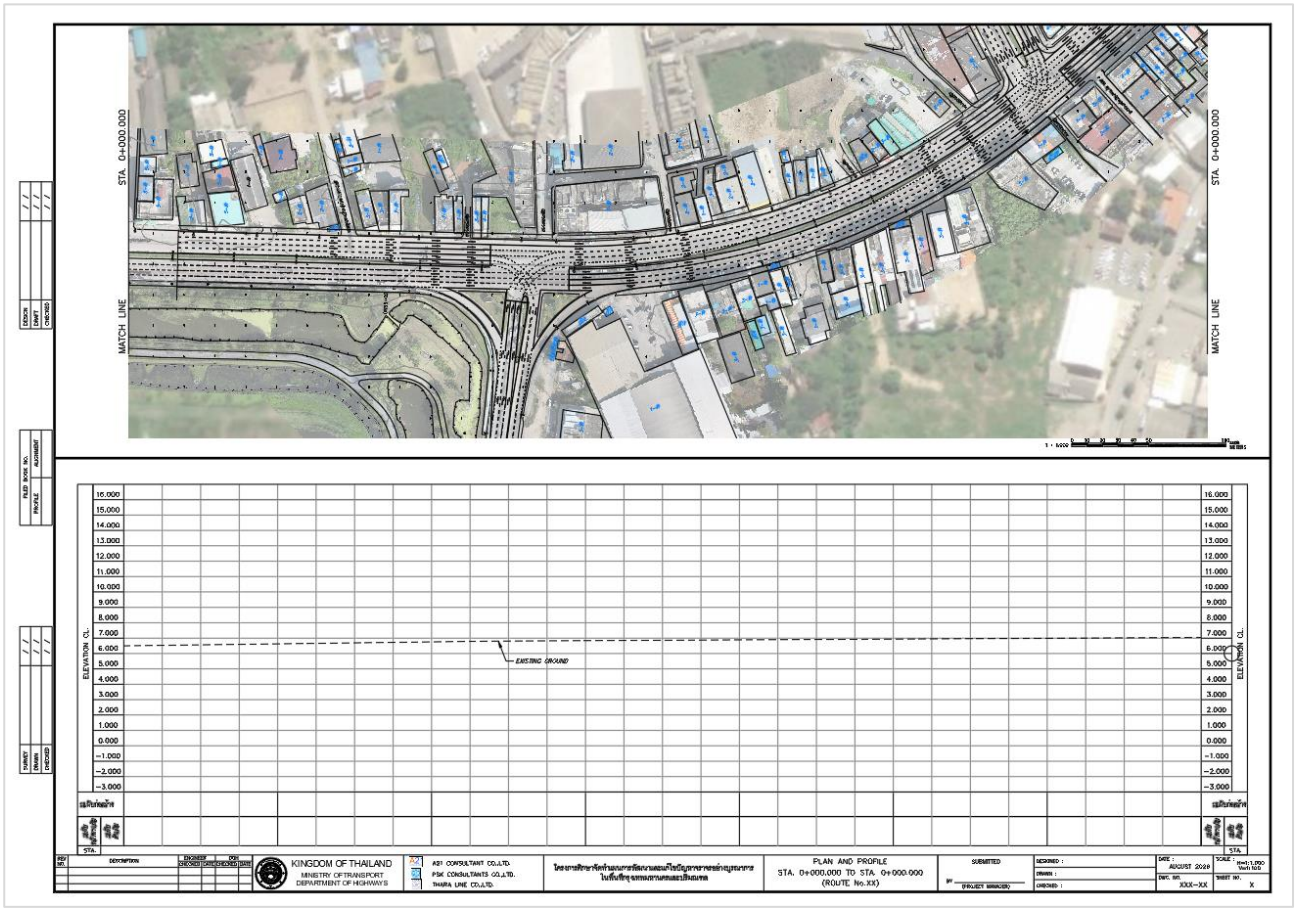
การศึกษาด้านวิศวกรรมจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรซึ่งจะพิจารณาร่วมกับการศึกษาด้านจราจร การดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลกายภาพของพื้นที่โครงการ การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง ข้อมูลระบายน้ำ (กรณีมีปัญหาน้ำท่วม) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และประเมินวงเงินลงทุนเบื้องต้น แสดงดัง**รูปที่ 9-5** ถึง**รูปที่ 9-7**



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



รูปที่ 9-6 ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบจัดทำแบบเบื้องต้น

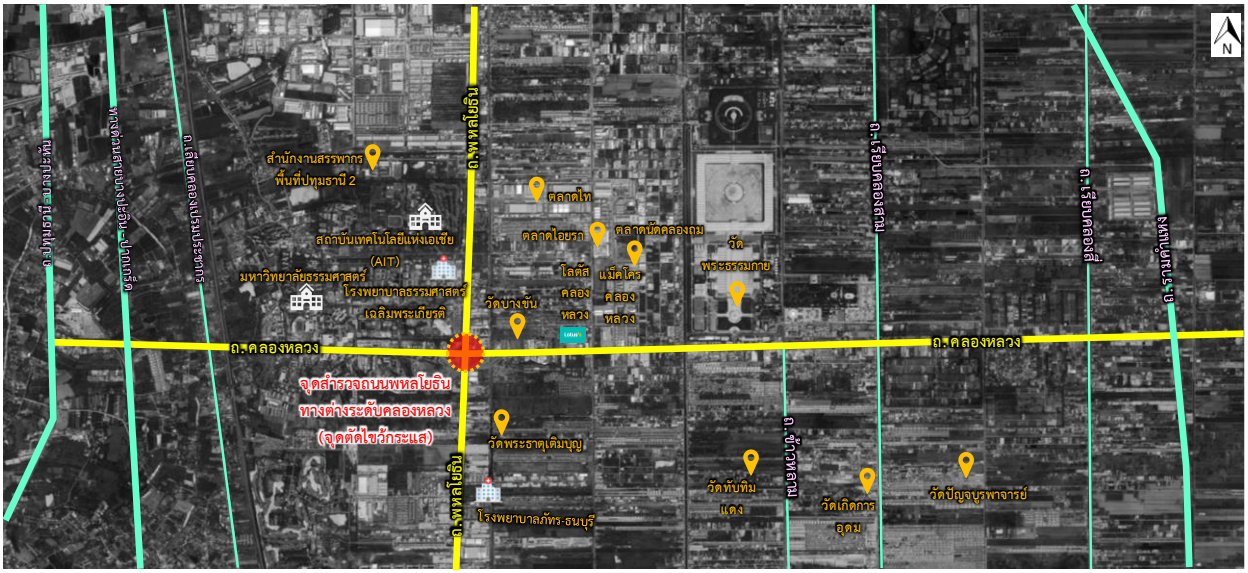


รูปที่ 9-7 ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)

10. ตัวอย่างผลการศึกษา

10.1 ถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง, ประเภทปัญหา : จุดตัดไขว้กระแส

จุดปัญหาจราจรมีตำแหน่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี บริเวณถนนคลองหลวง หลักกิโลเมตรที่ 40+220 ตอนควบคุมที่ 202 พิกัด (14.0652, 100.6228) เขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงปทุมธานี โดยลักษณะรูปแบบทางแยกเป็นทางแยกแบบทางต่างระดับ (ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) ตัดกับถนนคลองหลวง (ทางหลวงหมายเลข 3214) และประเภทปัญหาคือจุดตัดไขว้กระแสจราจร (บนทางต่างระดับ)



รูปที่ 10.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทางบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

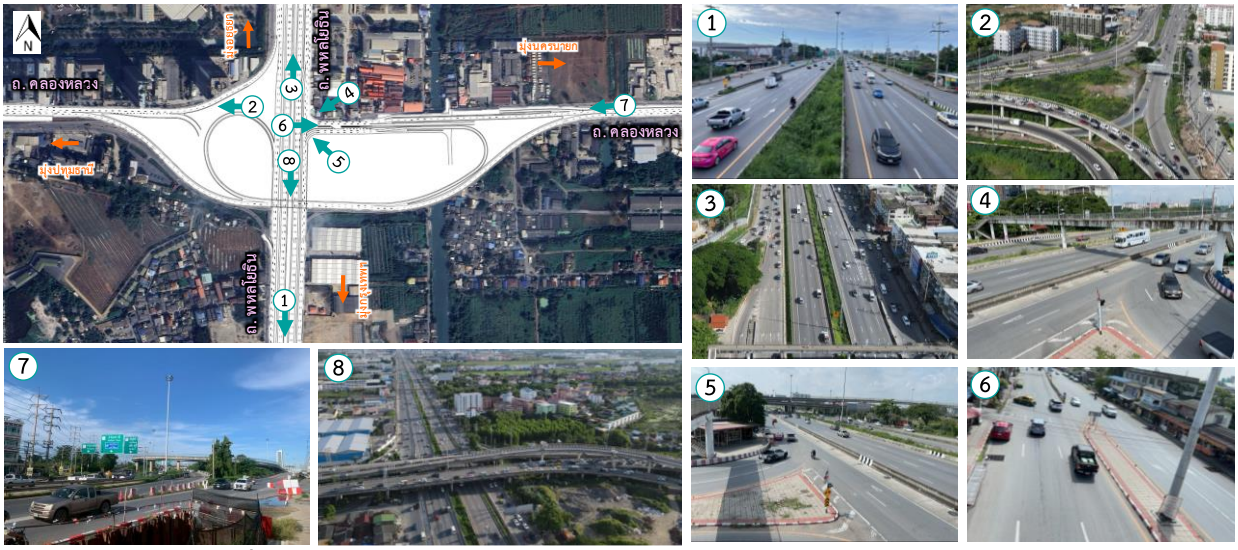
จุดตัดทางแยกถนนพหลโยธินตัดกับถนนคลองหลวงเป็นทางแยกแบบต่างระดับ ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) เป็นถนนสายหลักขนาด 12 ช่องจราจร (ไป-กลับ) แบ่งเป็นทางหลัก 6 ช่องจราจร และทางขนาน 6 ช่องจราจร โดยเป็นถนนหลักที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ โดยรอบ และถนนคลองหลวง (ทางหลวงหมายเลข 3214) เป็นถนนสายรองขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มีการขยายช่องจราจรในทิศทางมุ่งถนนพหลโยธินแบ่งเป็นทางหลัก 3 ช่องจราจร และทางขนาน 2 ช่องจราจร พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ของจุดปัญหาเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย หอพักนักศึกษา แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรม คลังสินค้า ตลาด มหาวิทยาลัย และสนามกีฬาธรรมศาสตร์ รังสิต ระบบขนส่งสาธารณะคือรถโดยสารประจำทางและรถสองแถว รวมถึงมีสะพานลอยคนข้ามทั้งบนถนนพหลโยธินและถนนคลองหลวง

สภาพจราจรโดยรวมจากการลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร พบว่ามีการจราจรหนาแน่นและติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) เนื่องจากถนนพหลโยธินเป็นถนนสายหลักและสถานที่โดยรอบเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางทำให้มีปริมาณจราจรที่ต้องการใช้ทางต่างระดับค่อนข้างสูง ปัญหาที่พบส่วนใหญ่จะเป็นพฤติกรรมการตัดกระแสจราจรโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

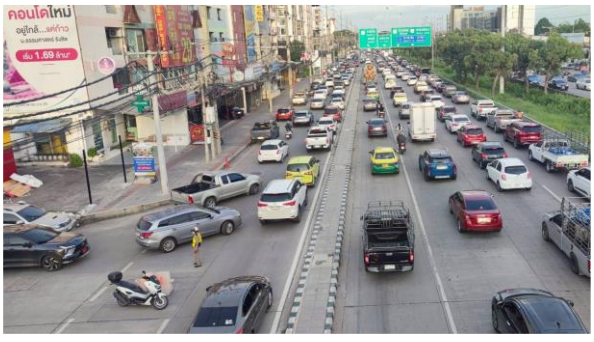
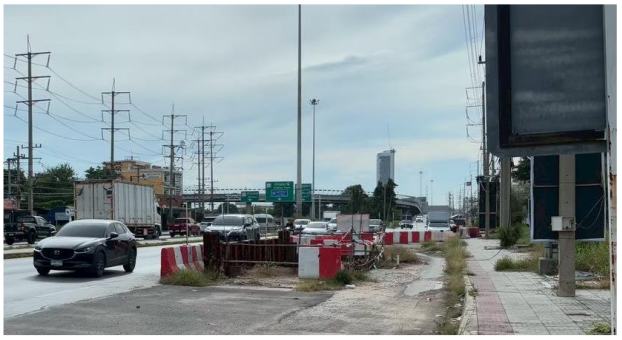
ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางต่างระดับซึ่งเป็นการสำรวจปริมาณจราจรทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น พบว่าวันจันทร์ที่ 6 ตุลาคม 2568 (วันทำงาน ต้นสัปดาห์) ช่วงเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) มีปริมาณจราจรผ่านทางขึ้น (Ramp) จากถนนคลองหลวงด้านทิศตะวันออก 1,655 PCU/ชั่วโมง แบ่งเป็นปริมาณจราจรมุ่งคลองห้า 993 PCU/ชั่วโมง และมุ่งกรุงเทพฯ 662 PCU/ชั่วโมง ส่วนปริมาณจราจรผ่านทางขึ้น (Ramp) จากถนนพหลโยธินด้านทิศใต้ 1,261 PCU/ชั่วโมง แบ่งออกเป็นปริมาณจราจรมุ่งคลองห้า 706 PCU/ชั่วโมง และมุ่งกรุงเทพฯ 555 PCU/ชั่วโมง ส่วนในช่วงเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) ปริมาณจราจรผ่านทางขึ้น (Ramp) จากถนนคลองหลวงด้านทิศตะวันออก 1,943 PCU/ชั่วโมง แบ่งเป็นปริมาณจราจร

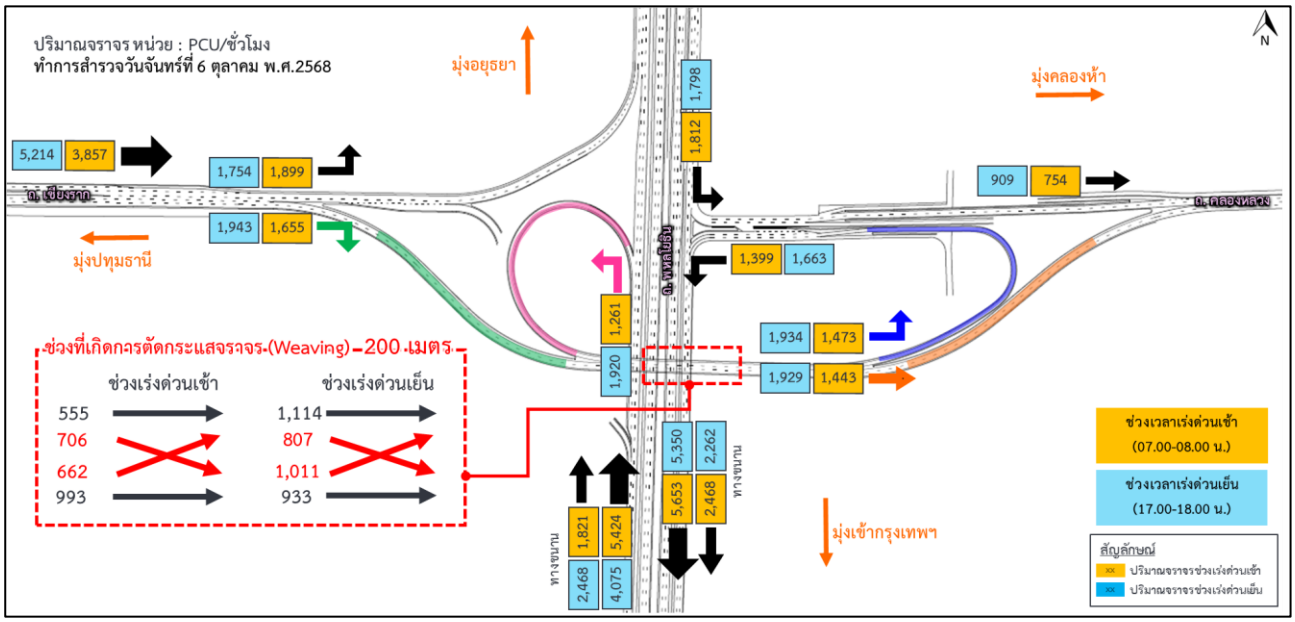
มุ่งคลองห้า 933 PCU/ชั่วโมง และมุ่งกรุงเทพฯ 1,011 PCU/ชั่วโมง ส่วนปริมาณจราจรผ่านทางขึ้น (Ramp) จากถนนพหลโยธินด้านทิศใต้ 1,920 PCU/ชั่วโมง แบ่งออกเป็นปริมาณจราจรมุ่งคลองห้า 807 PCU/ชั่วโมง และมุ่งกรุงเทพฯ 1,114 PCU/ชั่วโมง โดยในช่วงเร่งด่วนเย็นจะมีสภาพการจราจรที่ติดขัดมากกว่า ปัญหาหลักที่พบคือการตัดกระแสจราจรระหว่างรถที่ต้องการมุ่งคลองห้าและต้องการมุ่งกรุงเทพฯ บนทางต่างระดับ ทำให้เกิดแถวคอยล้นจากถนนทางขึ้น (Ramp) ยาวไปจนถึงถนนพหลโยธินและถนนคลองหลวง ระยะความยาวแถวคอยมากกว่า 1 กิโลเมตร ส่งผลให้ยานพาหนะบนถนนระดับพื้นเคลื่อนตัวได้ช้า



รูปที่ 10.1-2 ลักษณะกายภาพบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

1. เกิดการตัดกระแสจราจรบนทางต่างระดับ	2. แถวคอยจากทางต่างระดับล้นมาจนถึงถนนระดับพื้น
3. แถวคอยของรถทางขนานและทางหลักขึ้นทางต่างระดับ	**4. การก่อสร้างบนช่วงถนนคลองหลวงทำให้เกิดคอขวด**
	

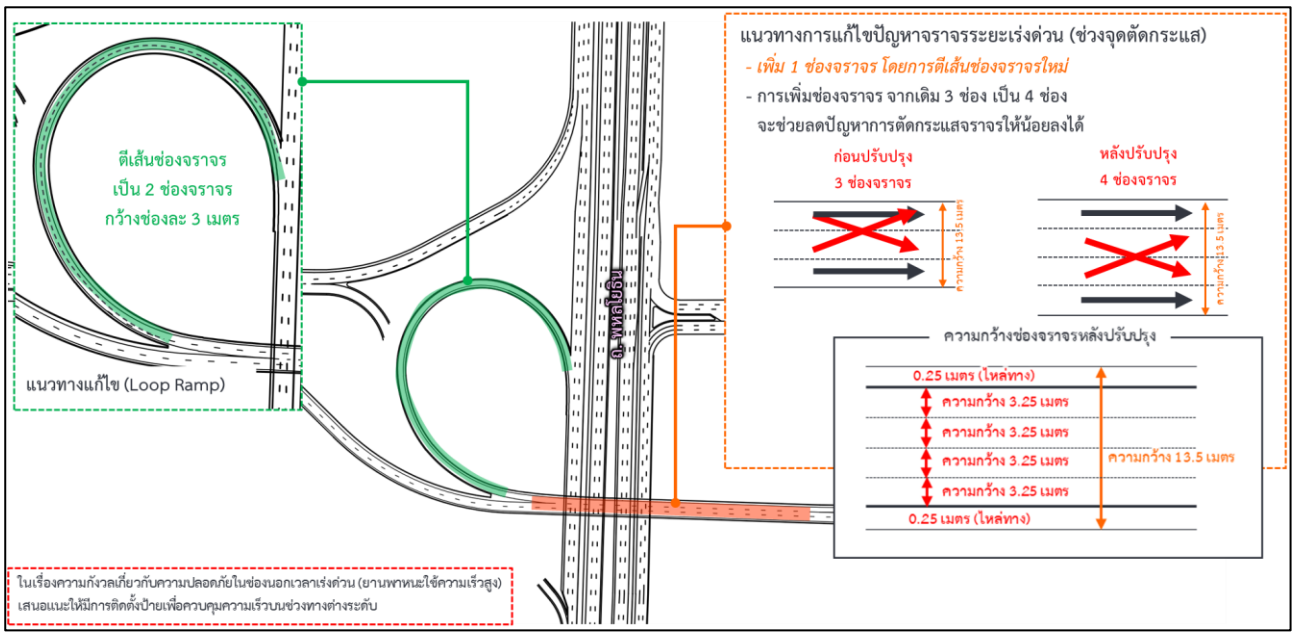
รูปที่ 10.1-3 สภาพปัญหาที่พบจากการลงพื้นที่สำรวจจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง



รูปที่ 10.1-4 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเร่งด่วนบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

จากปัญหาการตัดกระแสจราจรบนสะพานของทางต่างระดับที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยการขยายช่องจราจรซึ่งจะใช้ผิวทางเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างเพิ่ม โดยการตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่เพิ่มจากเดิม 1 ช่องจราจร จำนวน 2 ช่องถนน ได้แก่ 1) ช่วงทางขึ้น (Loop Ramp) ที่ในปัจจุบันช่วงเร่งด่วนเย็นมีพฤติกรรมการใช้ช่องจราจรแบบ 2 ช่องจราจรอยู่แล้ว และ 2) ช่วงจุดตัดกระแสจราจร ซึ่งการขยายช่องจราจรจะช่วยลดปัญหาการตัดกระแสจราจรให้น้อยลงได้



รูปที่ 10.1-5 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

ตารางที่ 10.1-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา					
กรณีวิเคราะห์	หน่วย	ช่วงเร่งด่วนเช้า		ช่วงเร่งด่วนเย็น	
		ปัจจุบัน	ปรับปรุง	ปัจจุบัน	ปรับปรุง
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)	นาที.วินาที/คัน	5.40	5.45	8.55	6.40
ความเร็วเฉลี่ย (Average Travel Speed)	กม./ชม.	27.25	26.80	19.70	25.15
ความจุของการไขว้กระแส (Weaving Capacity)	คัน/ชม.	3,639	3,661	4,358	4,641
ความหนาแน่นช่วงจุดไขว้กระแส (Density Weaving)	คัน/ช่อง/กม.	73	52	78	67
ระดับการให้บริการ (Level of Service)	-	F	F	F	F
ความยาวแถวคอยสูงสุด (Max. Queue Length)	เมตร	100	50	2,300	1,300
ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยรายเส้นทาง (พิจารณาบนช่วงทางต่างระดับ)					
ทิศทาง	หน่วย	ช่วงเร่งด่วนเช้า		ช่วงเร่งด่วนเย็น	
		ปัจจุบัน	ปรับปรุง	ปัจจุบัน	ปรับปรุง
1) ทล.3214 (ถนนคลองหลวง) มุ่งคลองห้า	นาที.วินาที	4.00	3.30	6.20	3.50
2) ทล.3214 (ถนนคลองหลวง) มุ่งกรุงเทพฯ		3.20	3.20	6.05	3.45
3) ทล.1 (ถนนพหลโยธิน) มุ่งคลองห้า		4.30	4.30	9.40	7.50
4) ทล.1 (ถนนพหลโยธิน) มุ่งกรุงเทพฯ		4.20	4.15	9.00	7.20

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

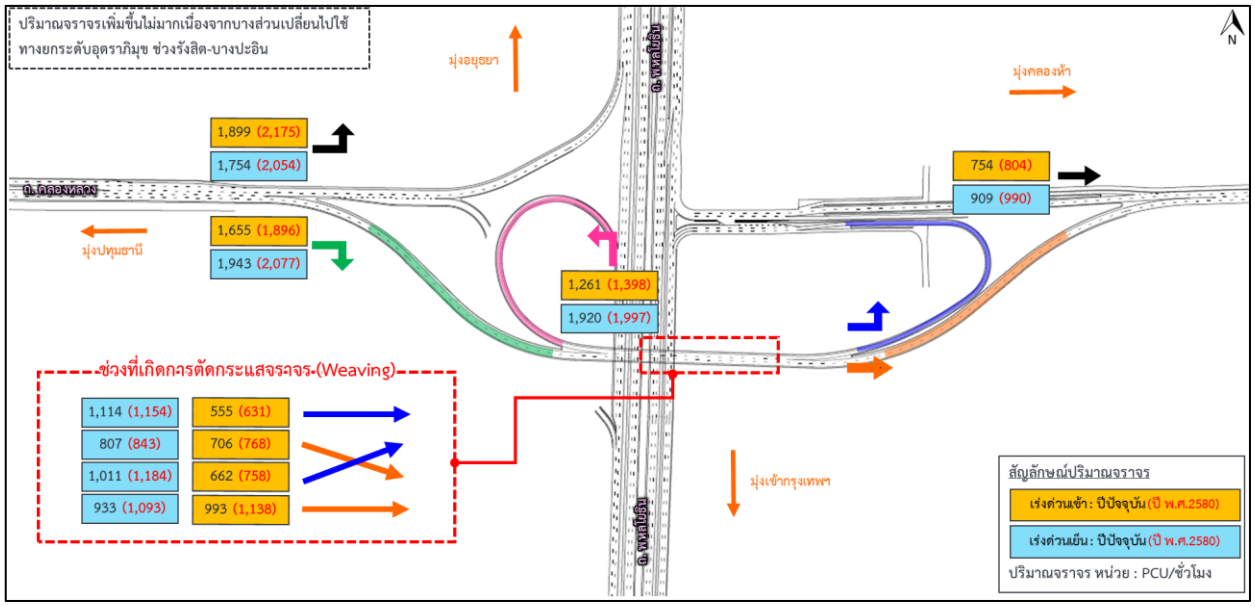
จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นไม่มาก จากผลการสำรวจในปีปัจจุบัน เนื่องจากในอนาคตมีการเปิดใช้งานโครงการขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ทำให้ปริมาณจราจรที่เดินทางอยู่บนถนนพหลโยธินเปลี่ยนไปใช้งานทางยกระดับแทน ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ยังคงเหลือที่ระดับพื้นไม่ได้เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันมาก แต่ด้วยปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเย็นที่ใช้ทางระดับค่อนข้างสูงอยู่แล้วจึงจะสังเกตได้ว่าในปีอนาคตถ้ายังไม่มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมจากแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนจะทำให้สภาพจราจรกลับมาติดขัดและมีความยาวแถวคอยเทียบกับกับปัจจุบันที่ไม่มีการปรับปรุงแก้ไข ดังนั้นที่ปรึกษาจึงมีการเสนอแนะแนวทางแก้ไขในระยะยาว

แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

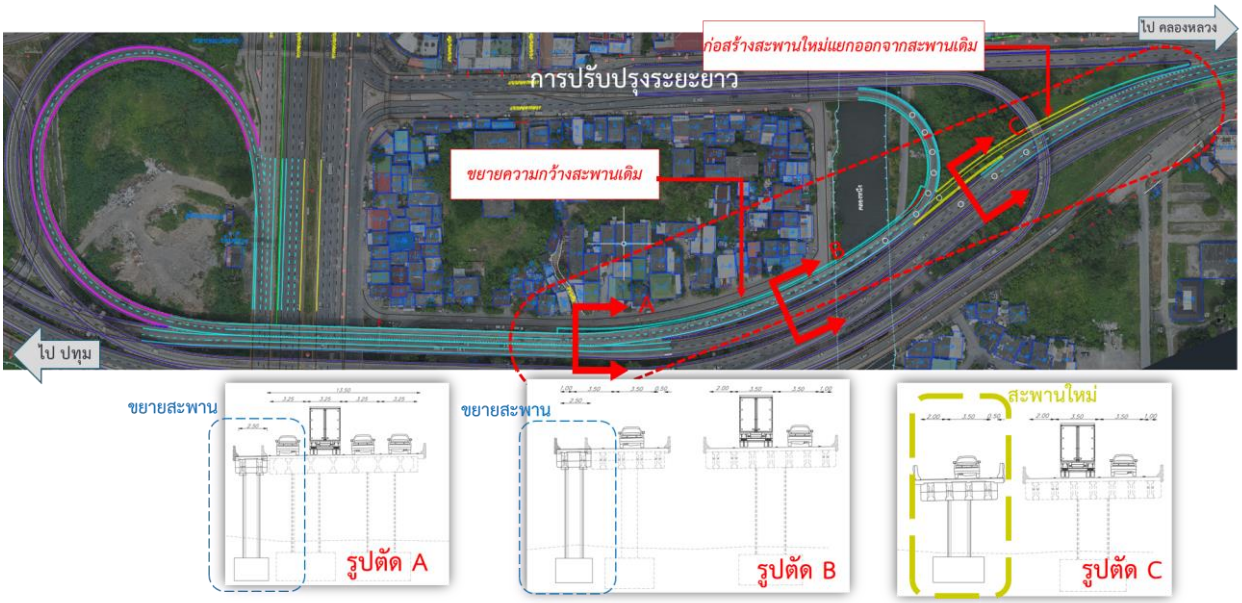
1) ดำเนินการขยายสะพานหลักช่วงก่อนถึงสะพาน Loop Ramp ในทิศทางไปกรุงเทพฯ เพิ่มความกว้าง 2.5 เมตรทางด้านซ้ายและขยายต่อเนื่องเข้าสู่ Loop Ramp ในทิศทางไปกรุงเทพฯ จากเดิมมี 1 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร ระยะทางรวมประมาณ 230 เมตร

2) ดำเนินการก่อสร้างสะพานทางเชื่อมทางลง (Ramp ขนาด 1 ช่องจราจร แยกออกจากสะพาน Loop Ramp ในทิศทางไปกรุงเทพฯ (ช่วงสิ้นสุดการขยายสะพาน) และเชื่อมกับทางลงของสะพานหลักในทิศทางไปคลองหลวง โดยจะต้องรื้อโครงสร้างสะพาน Loop Ramp ออกบางส่วน (ประมาณ 3-4 ช่วงสะพาน) เพื่อปรับระดับใหม่ให้กายภาพแนวดิ่งที่เหมาะสม และการก่อสร้างทางเชื่อมทางลงดังกล่าว จะต้องก่อสร้างโครงการยกระดับ Motorway M5 ช่วง ม.ธรรมศาสตร์ แล้วเสร็จ เพื่อเบี่ยงจราจรใช้จุดกลับรถบนทางขึ้นด่าน Motorway M5 ในระหว่างปิดจราจรระหว่างก่อสร้าง

3) ดำเนินการปรับปรุงตีเส้นจราจรใหม่ โดยตีเส้นทึบเพิ่มเติมบนสะพานหลักข้ามทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อให้ช่องทางขวา 2 ช่องทาง ไปทางคลองหลวงได้อย่างเดียว



รูปที่ 10.1-6 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเวลาเร่งด่วนเย็น (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง



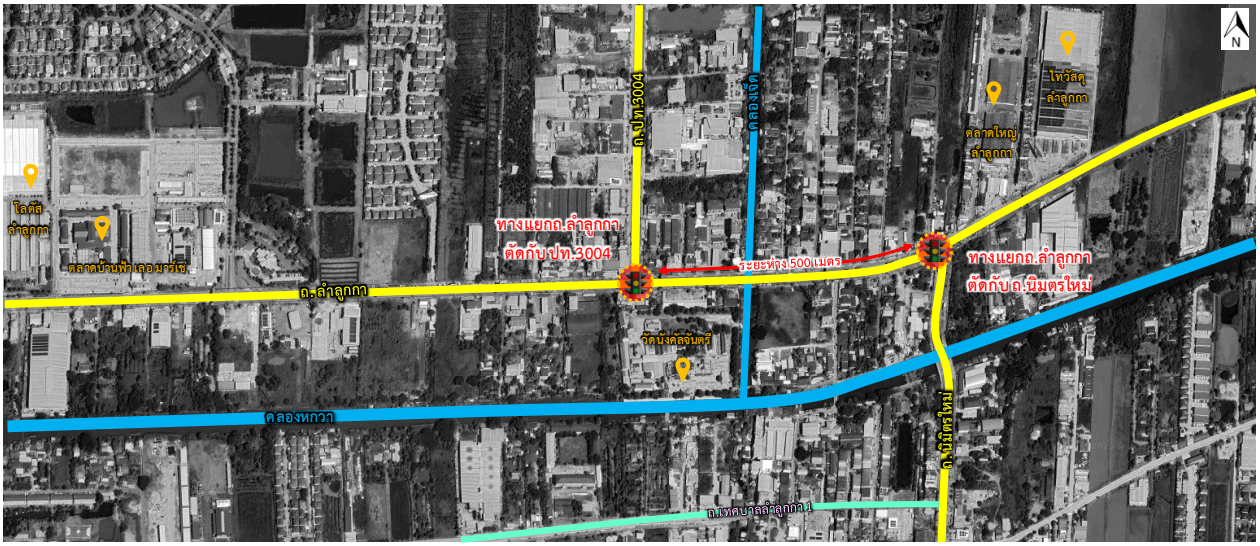
รูปที่ 10.1-7 แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

ตารางที่ 10.1-2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวบริเวณถนนพหลโยธิน ทางต่างระดับคลองหลวง

พิจารณาปริมาณจราจรในปีอนาคต พ.ศ.2580			
โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา			
กรณีวิเคราะห์	หน่วย	ช่วงเร่งด่วนเย็น (ปรับปรุงระยะสั้น)	ช่วงเร่งด่วนเย็น (ปรับปรุงระยะยาว)
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)	นาที.วินาที/คัน	10.00	8.10
ความเร็วเฉลี่ย (Average Travel Speed)	กม./ชม.	16.90	21.05
ความจุของการไขว้กระแส (Weaving Capacity)	คัน/ชม.	4,736	4,738**
ความหนาแน่นจุดไขว้กระแส (Density Weaving)	คัน/ช่อง/กม.	83	35
ระดับการให้บริการ (Level of Service)	-	F	E
ความยาวแถวคอยสูงสุด (Max. Queue Length)	เมตร	1,600	50

10.2 ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004) : ทางแยก

จุดปัญหาด้านการจราจรมีตำแหน่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ถนนลำลูกกา ตำบลลำลูกกา อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี หลักกิโลเมตรที่ 15+517 และ 16+000 ตอนควบคุม 200 พิกัดพื้นที่ศึกษา (13.9354, 100.7515) และ (13.9349, 100.7465) เขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงนครนายก โดยลักษณะปัญหาเป็นจุดตัดทางแยกต่อเนื่อง



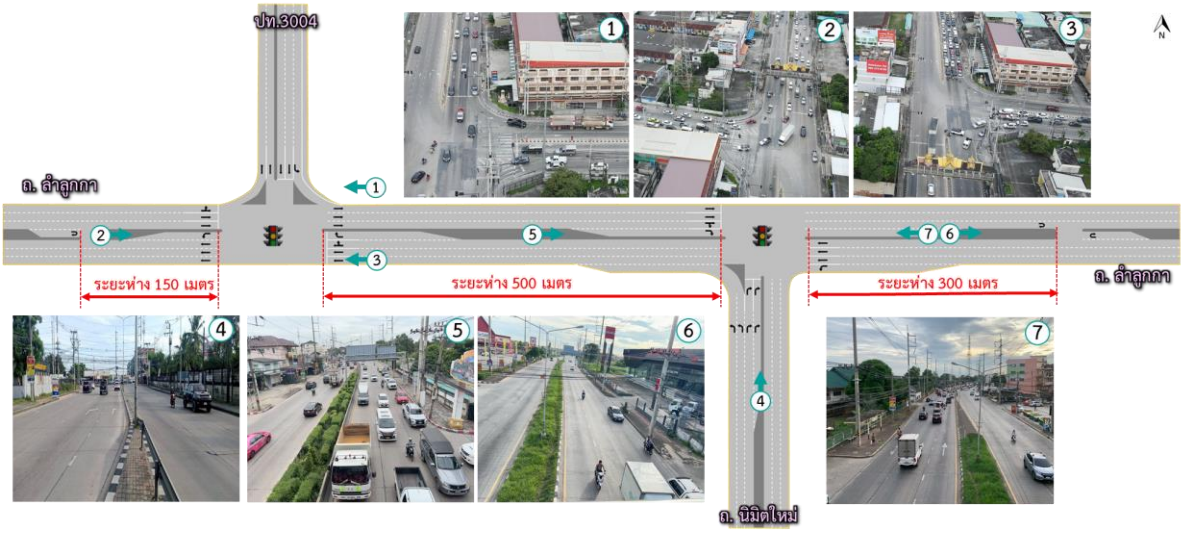
รูปที่ 10.2-1 ตำแหน่งที่ตั้งและภาพรวมโครงข่ายถนนแนวเส้นทาง
บริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณ ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

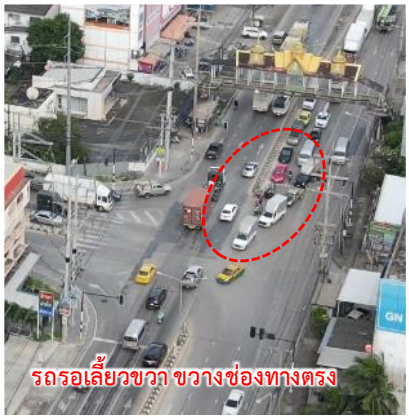
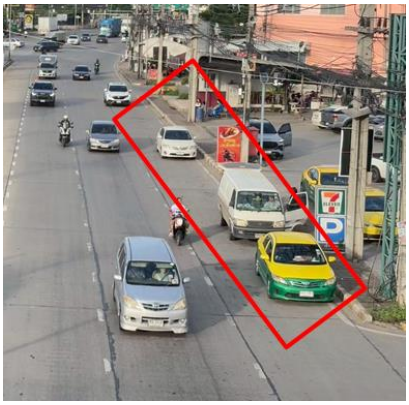
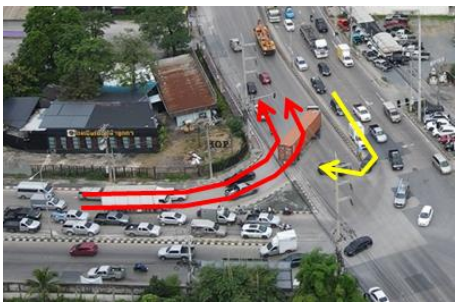
จุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) กับทางหลวงหมายเลข 3592 (นิมิตใหม่) เป็นทางสามแยกแบบมีสัญญาณไฟจราจรควบคุม เป็นแยกที่มีการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนสายหลัก 2 สาย ได้แก่ ถนนลำลูกกา (ทล.3312) วางตัวตามแนวตะวันออก - ตะวันตก เป็นถนนสายหลักขนาด 6 ช่องจราจร และถนนนิมิตใหม่ (ทล.3592) วางตัวตามแนวเหนือ-ใต้ เป็นถนนสายรองขนาด 6 ช่องจราจร บริเวณทั้ง 2 ทางแยก เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากถนนสุวินทวงศ์ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นที่ตั้งแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งชุมชน อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและตลาดสด ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ดึงดูดการเดินทาง ก่อให้เกิดการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ในทิศการเดินทางจากถนนนิมิตใหม่ มุ่งถนนทางหลวงหมายเลข 3004 และถนนลำลูกกามุ่งกรุงเทพมหานครและมุ่งฉะเชิงเทรา ระยะห่างระหว่างทางแยกประมาณ 500 เมตร

บริเวณจุดตัดทางแยกเป็นทางแยกต่อเนื่องกันระหว่าถนนลำลูกกาตัดกับถนนนิมิตใหม่และถนนลำลูกกาตัดกับทางหลวงหมายเลข 3004 ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางหลักสายเดียวกัน ห่างกันประมาณ 500 เมตร พบว่าการเกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดอยู่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00–09.00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16.00–18.00 น.) จากการสำรวจภาคสนามพบว่า ปริมาณจราจรทั้งสองทางแยกมีความหนาแน่นสูง ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวและสะสมของปริมาณจราจรช่วงสองทางแยกต่อเนื่อง

บริเวณจุดตัดทางแยกถนนลำลูกกากับถนนนิมิตใหม่ พบว่า การทำงานของสัญญาณไฟจราจรไม่มีการประสานเวลากับทางแยกถนนลำลูกกาตัดกับทางหลวงหมายเลข 3004 ส่งผลให้รถสะสมค้างอยู่ระหว่างสองทางแยก ทั้งนี้ยังพบว่าลักษณะทางกายภาพของจำนวนช่องจราจรของรถเลี้ยวขวาจากถนนลำลูกกามุ่งถนนนิมิตใหม่ไม่เพียงพอต่อความต้องการส่งผลให้รถเลี้ยวขวาขัดขวางการไหลของรถทางตรง สำหรับถนนนิมิตใหม่ปัญหาจราจรที่พบคือจำนวนช่องรอเลี้ยวขวามุ่งถนนลำลูกกา (ฉะเชิงเทรา) มีความสามารถในการรองรับไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดปัญหาที่รถวิ่งช่องทางซ้ายมาพยายามแทรกตัวบริเวณทางแยก เกิดความเสี่ยงต่อการปิดกั้นทางแยก และทำให้การไหลของจราจรหยุดชะงักเป็นช่วง ๆ



รูปที่ 10.2-2 ลักษณะกายภาพบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

1. แถวคอยสะสมยาวขวางรถทางตรง	2. รอบสัญญาณไฟไม่สอดคล้อง รถไม่สามารถผ่านทั้งแยกได้
3. รถรอเลี้ยวขวาเข้าถนนปท.3004 ขวางรถช่องทางตรง	**4. พฤติกรรมการจอดริมทาง เพื่อเข้าตลาด**
	
5. เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร จากรถกลับรถ	**6. รถจักรยานยนต์วิ่งย้อนศรบนผิวจราจรและทางเดินเท้า**
7. ปริมาณจราจรเลี้ยวซ้ายค่อนข้างสูงและเป็นรถขนาดใหญ่ ทั้งรถกลับรถส่งผลให้รถชะลอตัว	
	

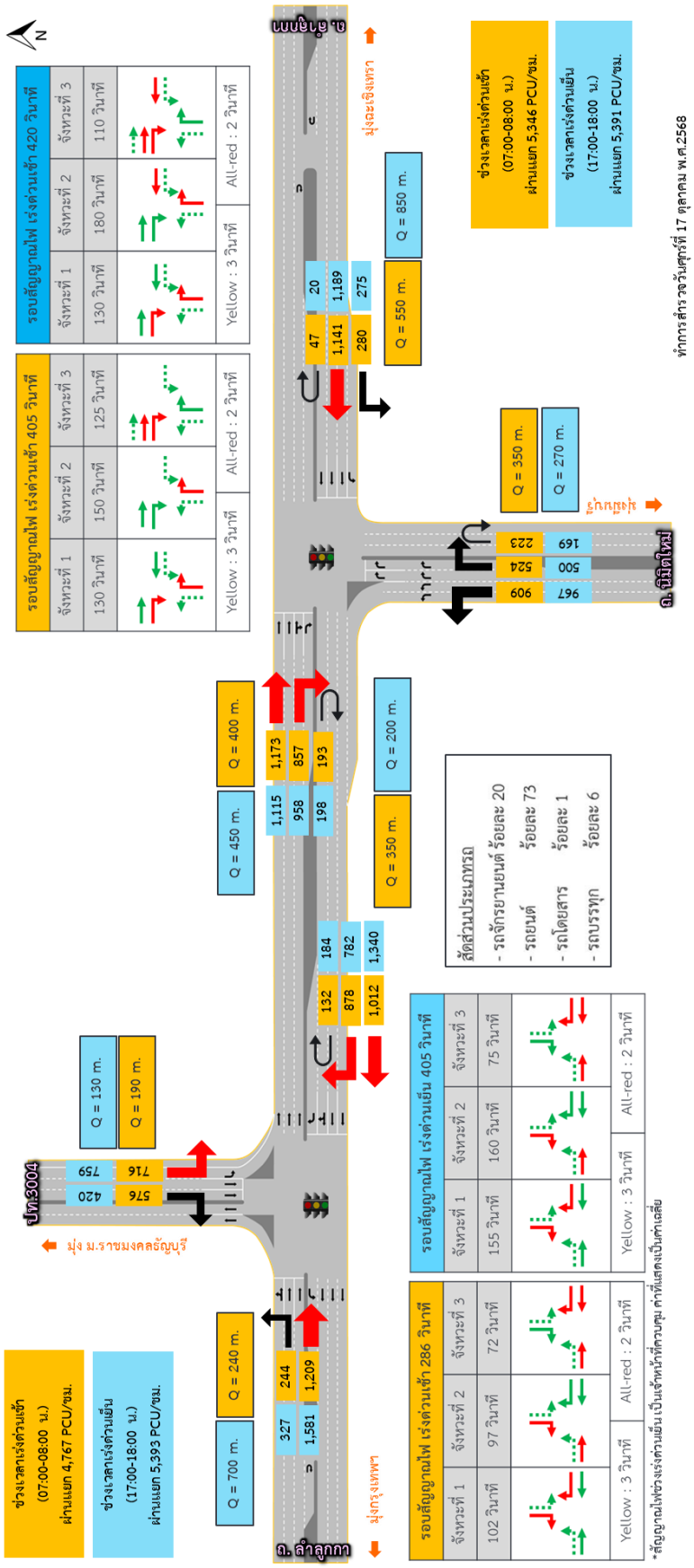
รูปที่ 10.2-3 สภาพปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณ ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 3312 กับทางหลวงหมายเลข 3592 ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเป็นสามแยก มีการควบคุมปริมาณจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร วันศุกร์ วันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรไหลผ่านทางแยกสูงสุด โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น. ปริมาณจราจรไหลผ่าน 5,346 PCU/ชั่วโมง ความยาวแถวคอยทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งกรุงเทพ ฯ 550 เมตร ทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งฉะเชิงเทรา 400 เมตร และทางหลวงหมายเลข 3592 (ถนนนิมิตใหม่) 350 เมตร และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น. ปริมาณจราจรไหลผ่าน 5,391 PCU/ชั่วโมง ความยาวแถวคอยทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งกรุงเทพ ฯ 850 เมตร ทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งฉะเชิงเทรา 450 เมตร และทางหลวงหมายเลข 3592 (ถนนนิมิตใหม่) 270 เมตร สัดส่วนยานพาหนะมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 20 รองลงมาคือรถยนต์ ร้อยละ 73

ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 3312 กับทางหลวงหมายเลข 3004 ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเป็นสามแยก มีการควบคุมปริมาณจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร วันศุกร์ วันทำงาน (ปลายสัปดาห์) มีปริมาณจราจรไหลผ่านทางแยกสูงสุด โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น. ปริมาณจราจรไหลผ่าน 4,767 PCU/ชั่วโมง ความยาวแถวคอยทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งกรุงเทพ ฯ 350 เมตร ทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งฉะเชิงเทรา 240 เมตร และทางหลวงชนบท ปท.3004 190 เมตร และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น. ปริมาณจราจรไหลผ่าน 5,393 PCU/ชั่วโมง ความยาวแถวคอยทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งกรุงเทพ ฯ 200 เมตร ทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) มุ่งฉะเชิงเทรา 700 เมตร และทางหลวงชนบท ปท.3004 130 เมตร

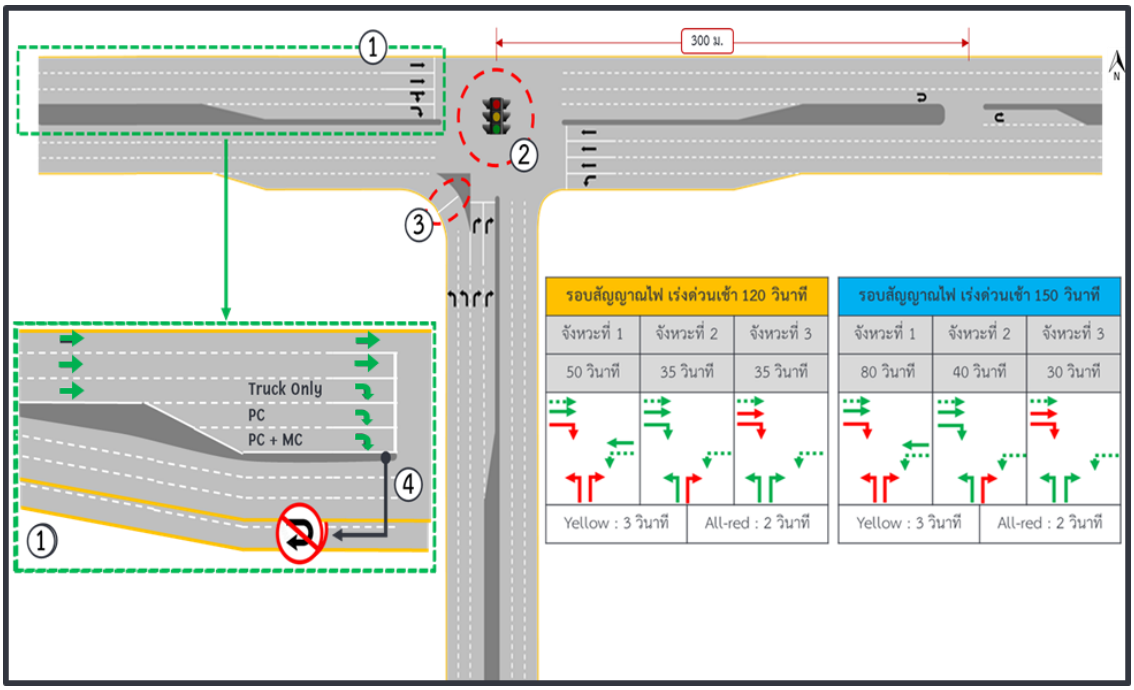
จากการสำรวจสภาพการจราจร จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็นสภาพจราจรบริเวณทางแยก เป็นทางแยกต่อเนื่องนั้นมีความหนาแน่นค่อนข้างสูง ระยะห่างระหว่างแยกทั้งสองประมาณ 500 เมตร แต่แถวคอยในปัจจุบันจากทางแยกตัดถนนนิมิตใหม่ที่เกิดขึ้นประมาณ 400-450 เมตร ซึ่งใกล้จะล้นกีดขวางทางแยก ปท.3004 มีรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนนิมิตใหม่ สูงถึง 800-900 คันต่อชั่วโมง และรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนน ปท.3004 สูงถึง 700-800 คันต่อชั่วโมงเช่นกัน ในจำนวนนี้มีรถขนาดใหญ่ร้อยละ 7 ซึ่งทั้งสองทางแยกมีการควบคุมสัญญาณไฟที่ไม่สอดคล้องกัน การเปิดระยะเวลาสัญญาณไฟที่ไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรของแต่ละทิศทาง ส่งผลให้เกิดความล่าช้าที่สูง ความยาวแถวคอยที่สะสมต่อเนื่องจากการที่รถไม่สามารถผ่านได้หมดใน 1 รอบสัญญาณไฟ นอกจากนั้นยังมีจุดกลับรถถัดจากไทวัสดุ ซึ่งห่างจากทางแยกเพียง 300 เมตร และวงเลี้ยวที่ไม่เพียงพอ ทำให้รถที่กลับรถจุดนี้ชะลอกระแสจราจรของรถทางหลัก รวมไปถึงบริเวณใกล้ทางแยกเป็นตลาดและศูนย์การค้าไทวัสดุ ทำให้รถมีการตัดกระแสจราจรเพื่อเข้า-ออกกระทบกระแสจราจร



รูปที่ 10.2-4 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเร่งด่วนบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312, แยกนิมิตใหม่)

1) ในทิศทางมาจากกรุงเทพเข้าสู่ทางแยกนิมิตใหม่ดำเนินการขยายช่องจราจร จาก 4 ช่อง เป็น 5 ช่องจราจร และตีเส้นจราจรใหม่โดย 2 ช่องทางซ้ายตรง (ช่องซ้ายสุดผ่านตลอด) และเลี้ยวขวา 3 ช่อง (ช่องกลางให้สำหรับรถบรรทุก และ 2 ช่องขวา สำหรับ รถยนต์ทั่วไป และมอเตอร์ไซค์)
2) ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร
3) ในทิศทางจากถนนนิมิตใหม่ ที่ต้องการเลี้ยวซ้ายให้ติดสัญญาณไฟจราจร



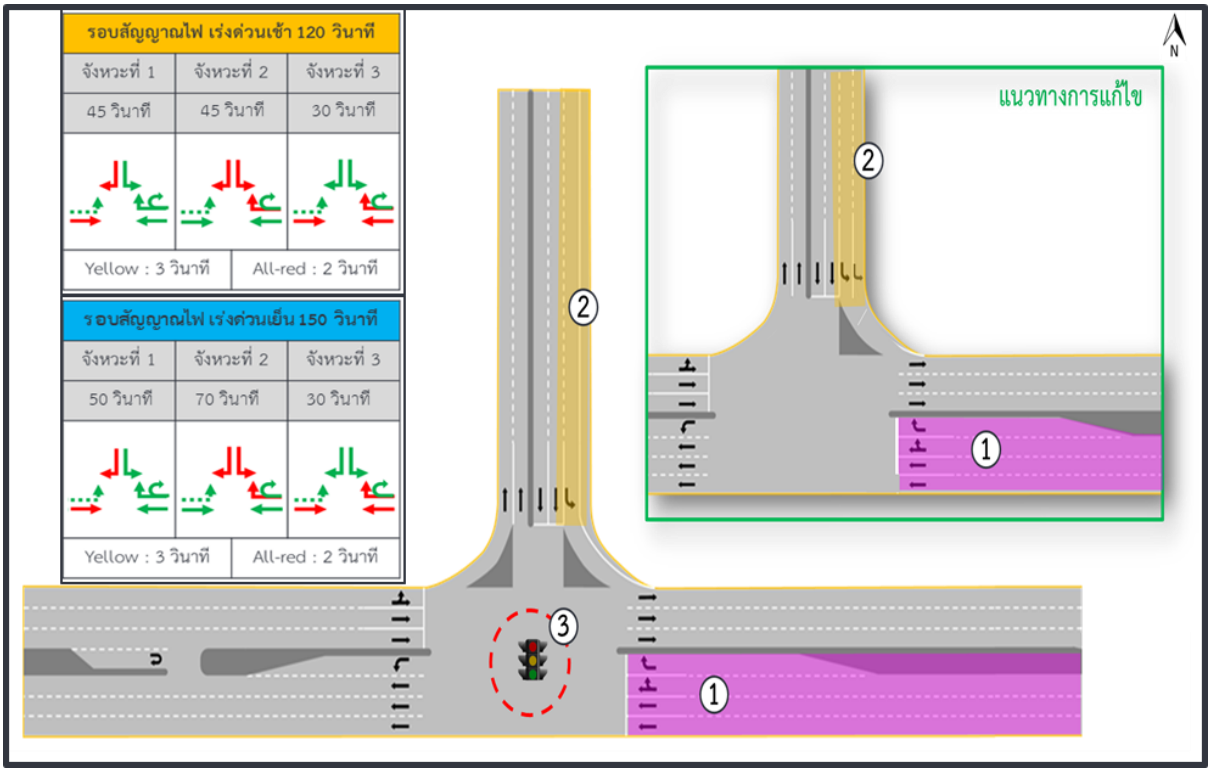
รูปที่ 10.2-5 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312, แยกนิมิตใหม่)

ตารางที่ 10.2-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312, แยกนิมิตใหม่)

ผลการวิเคราะห์กรณีไม่มีการปรับปรุงและกรณีปรับปรุงระยะเร่งด่วน	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07:00-08:00 น.)		ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00 น.)	
	ไม่มีการปรับปรุง	กรณีปรับปรุง	ไม่มีการปรับปรุง	กรณีปรับปรุง
รอบสัญญาณไฟจราจร (วินาที)	405	120	420	150
ปริมาณจราจรเข้าทางแยก (PCU/ ชั่วโมง)	5,626	6,314	5,443	6,590
ความล่าช้าเฉลี่ยทั้งทางแยก (วินาที/คัน)	85	23	176	29
แถวคอยมากที่สุด (เมตร)	596	136	867	237
ความอิ่มตัวของทางแยก (เปอร์เซ็นต์)	88	71	135	82
ระดับการให้บริการทั้งทางแยก	F	C	F	C

แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณ ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ปท.3004)

1) ในทิศทางมุ่งสู่กรุงเทพดำเนินการสีเส้นจราจรใหม่โดยปรับช่องจราจรซ้ายผ่านตลอด (ทิศมุ่ง กทม.)
2) บนถนน ปท.3004 ช่องเลี้ยวซ้ายปรับปรุงจาก 1 เป็น 2 ช่องจราจร พร้อมติดสัญญาณไฟจราจร
3) ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร



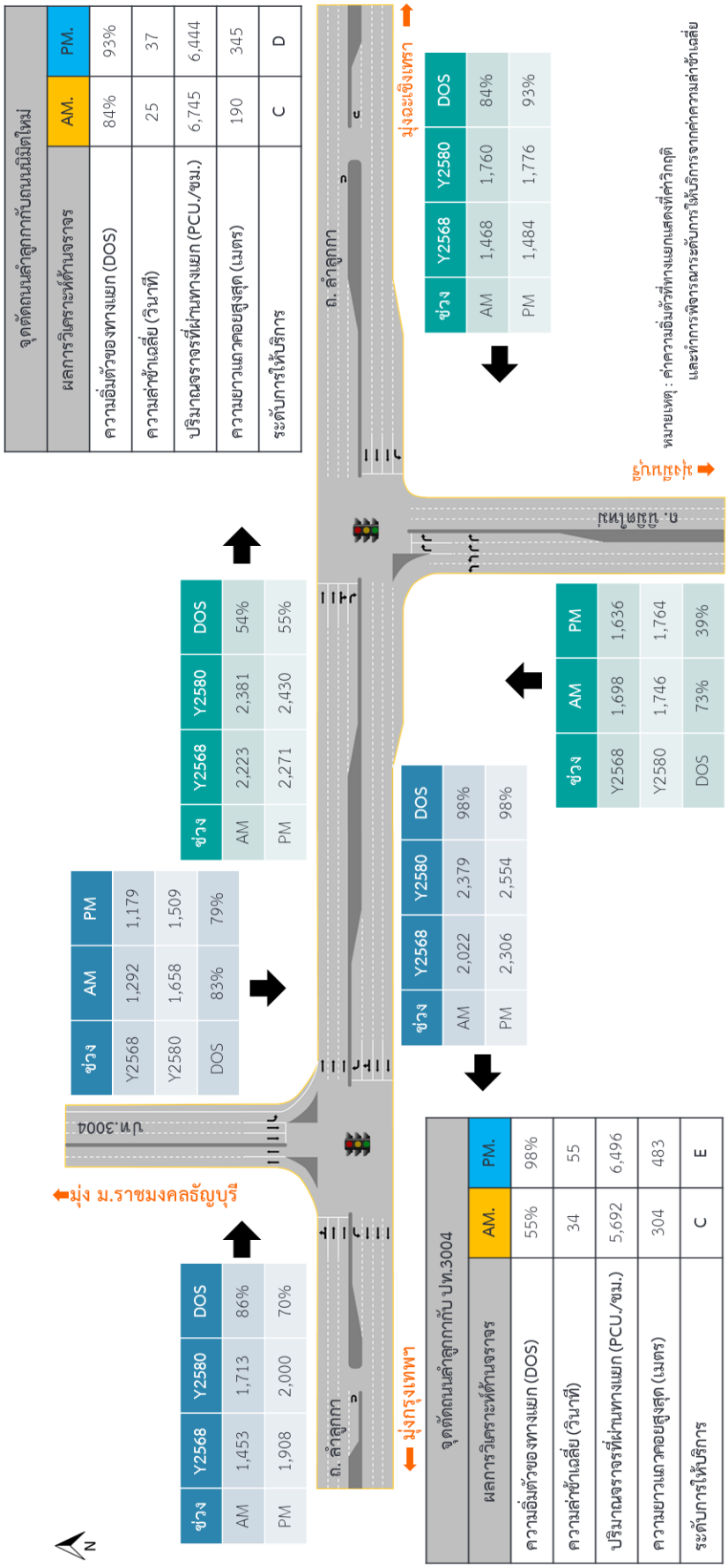
รูปที่ 10.2-6 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ปท.3004)

ตารางที่ 10.2-1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ปท.3004)

ผลการวิเคราะห์กรณีไม่มีการปรับปรุงและกรณีปรับปรุงระยะเร่งด่วน	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07:00-08:00 น.)		ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00 น.)	
	ไม่มีการปรับปรุง	กรณีปรับปรุง	ไม่มีการปรับปรุง	กรณีปรับปรุง
รอบสัญญาณไฟจราจร (วินาที)	286	120	405	150
ปริมาณจราจรเข้าทางแยก (PCU/ ชั่วโมง)	4,814	5,018	5,447	5,677
ความล่าช้าเฉลี่ยทั้งทางแยก (วินาที/คัน)	63	22	82	33
แถวคอยมากที่สุด (เมตร)	506	168	1,033	316
ความอิ่มตัวของทางแยก (เปอร์เซ็นต์)	116	81	109	83
ระดับการให้บริการทั้งทางแยก	E	C	F	C

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต (ปี พ.ศ. 2580) บริเวณ ถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นไม่มาก จากผลการสำรวจในปีปัจจุบัน ซึ่งปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นนั้นค่อนข้างสูงอยู่แล้ว จึงจะสังเกตได้ว่าในปีอนาคตถ้ายังไม่มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมจากแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนจะทำให้สภาพจราจรกลับมาติดขัดและมีความยาวแถวคอยเทียบกับกับปัจจุบันที่ไม่มีการปรับปรุงแก้ไข และที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพและข้อกำหนดด้านสิ่งปลูกสร้าง พร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่ศึกษา และผลการวิเคราะห์สภาพด้านการจราจร พบว่า รูปแบบการแก้ไขจุดตัดถนนลำลูกกากับถนนนิมิตใหม่ และจุดตัดถนนลำลูกกากับทางหลวงหมายเลข 3004 ปรับปรุงในระยะเร่งด่วน ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้โดยให้ค่าระดับบริการ D ที่แยกนิมิตใหม่ และ ระดับ E ที่แยกถนนลำลูกกาตัดกับ ปท.3004



รูปที่ 10.2-7 ผลการณ์คาดการณ์ปริมาณจราจรปีอนาคต (พ.ศ. 2580) และผลวิเคราะห์รูปแบบระยะเร่งด่วนบริเวณถนนลำลูกกา (จุดตัดทางแยก ทล.3312 กับ ทล.3592 และ ปท.3004)

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/ประมวลผล ในการใช้ข้อมูลประกอบการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

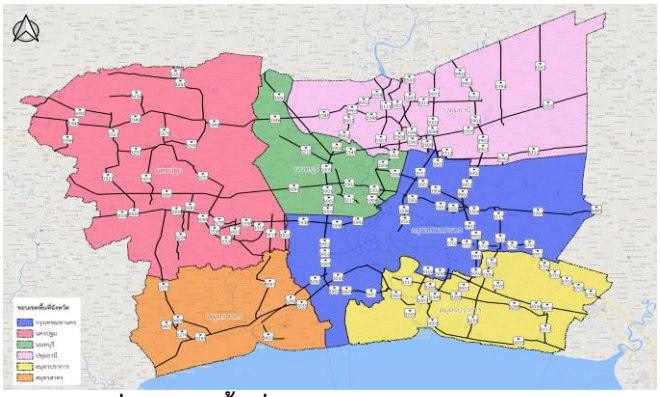
2) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS)

3) เพื่อคัดกรองและสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination: IEE) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment: EIA)

4) เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

11.2 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดัง**รูปที่ 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 ศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะดำเนินการศึกษาให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องที่สุด บนพื้นฐานทางวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวงเป็นอย่างน้อย รวมทั้งใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษา ดังนี้

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

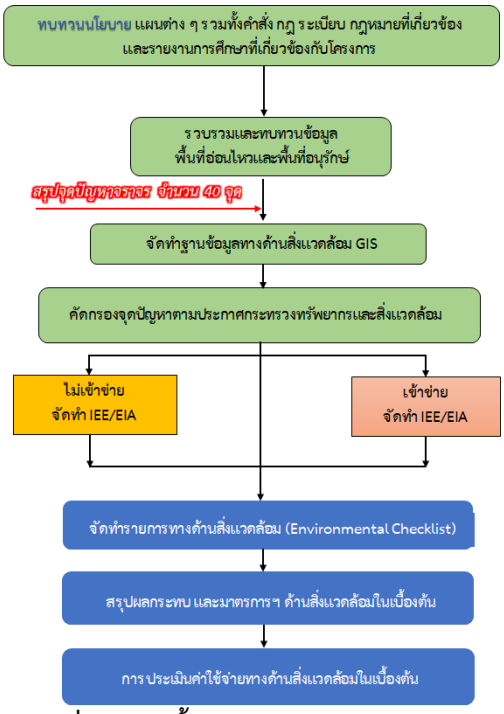
2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), สิงหาคม 2567

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

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

11.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการที่ได้จากการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ดังแสดงใน**รูปที่ 11.4-1**



รูปที่ 11.4-1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

11.5 ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การทบทวนข้อกฎหมาย 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) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพุวราราม จังหวัดปทุมธานี (2) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม จังหวัดสมุทรสาคร (3) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์ จังหวัดสมุทรสาคร (4) สวนรุกขชาติกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
มติ ครม. วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ว่าด้วย แนวทางการพิจารณา การก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ทั้ง 6 จังหวัด ไม่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานฯ คือ (5) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพุวราราม 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 พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าอ่าวมหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติ ครม. ว่าด้วยการใช้ประโยชน์ป่าสงวนแห่งชาติ วันที่ 10 และ 17 มีนาคม 2535	พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ยกเว้น จังหวัดสมุทรสาคร พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าอ่าวมหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 เมษายน 2554 เรื่อง การทบทวนการกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน 2537)	พื้นที่โครงการฯ ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่า C)
มติ ครม. ว่าด้วยการขอใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่โครงการฯ ไม่อยู่พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 แต่อย่างใด
พรบ. โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	- แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานครฯ จำนวนทั้งสิ้น 497 แห่ง และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 5 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรสาคร จำนวนทั้งสิ้น 34 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 36 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดปทุมธานี จำนวนทั้งสิ้น 82 แห่ง และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวนทั้งสิ้น 65 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนครปฐม จำนวนทั้งสิ้น 101 แห่ง
มติ ครม. เรื่อง ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ และระดับชาติของประเทศไทย	พื้นที่ของโครงการฯ ไม่มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ (Ramsar Sites) แต่อย่างใด ทั้งนี้พบ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ได้แก่ เขตล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพุวราราม แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และอ่าวไทย
มติ ครม. ว่าด้วยการแก้ไขปัญหาการจัดการพื้นที่ป่าชายเลน	พบ พื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม. ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร ส่วนจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดนครปฐม ไม่พบพื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม. แต่อย่างใด

11.6 ผลการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

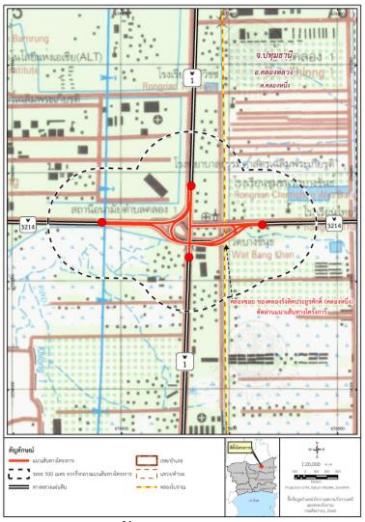
ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวและด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ โดยจะทำการตรวจสอบจากแนวเส้นทางโครงการที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ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

1) บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง

1.1) พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงปทุมธานี

ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี



รูปที่ 11.6-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง

1.2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง **ตัดผ่าน**คลองโบราณที่เป็นแหล่งโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง คือ คลองซอยย่อยของคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหนึ่ง) จึง**เข้าข่าย**ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (**ตารางที่ 11.6-1**)

ตารางที่ 11.6-1 ผลการตรวจสอบข้อกำจัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนพหลโยธิน ต่างระดับคลองหลวง

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ		ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่ายการจัดทำ 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	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ตัดผ่าน**พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	✕
	20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ตัดผ่าน**พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	✕
	20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเล **57.02** กิโลเมตร บริเวณตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ	✕
	20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**ไม่พบ**พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก	✕
	20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**พบ**คลองโบราณที่เป็นแหล่งโบราณสถาน 1 แห่ง คือ คลองซอยย่อยของคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหนึ่ง) ซึ่งเส้นทางโครงการตัดผ่านคลองในแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก	✓
33/2	**โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 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) จุดปัญหาบริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592)

2.1) พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592) ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลลำลูกกาและตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนครนายก

ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลลำลูกกาและตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

รูปที่ 11.6-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592)

2.2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592) **พบ**แหล่งโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง คือ (1) คลองซอยย่อยของคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหกวาสายล่าง) และ (3) สถานีตำรวจภูธรลำลูกกา (หลังเก่า) จึง**เข้าข่าย**ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (**ตารางที่ 11.6-2**)

ตารางที่ 11.6-2 ผลการตรวจสอบข้อกำจัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ		ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่ายการจัดทำ IEE/EIA*
2.4/1	โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม		แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ตัดผ่าน**พื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	×
20/3	**ทางหลวงหรือถนน** ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้			
	20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ได้**ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	×
	20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ได้**ตัดผ่านเขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
	20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ได้**ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	×

ตารางที่ 11.6-1 2 ผลการตรวจสอบข้อกำจัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ บริเวณถนนลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3592) (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ		ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ	เข้าข่ายการจัดทำ IEE/EIA*
20/3	**ทางหลวงหรือถนน** ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ (ต่อ)			
	20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการ**ไม่ได้**ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	✗
	20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเล **45.50** กิโลเมตร บริเวณตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ	✗
	20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**ไม่พบ**พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก	✗
	20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**พบ**แหล่งโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง คือ (1) คลองซอยย่อยของคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ซึ่งโครงการตัดผ่านคลองดังกล่าวในแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก (2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหกวาสายล่าง) ซึ่งอยู่ห่างจากที่ตั้งของโครงการระยะทาง **69** เมตร และ (3) สถานีตำรวจภูธรลำลูกกา (หลังเก่า) ซึ่งอยู่ห่างจากที่ตั้งของโครงการระยะทาง **238** เมตร	✓
33/2	**โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 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

11.7 การจัดทำรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

1) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว และระยะเร่งด่วนของโครงการ โดยให้ครอบคลุม 4 องค์ประกอบ คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย ดัง**ตารางที่ 11.7-1** โดยจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

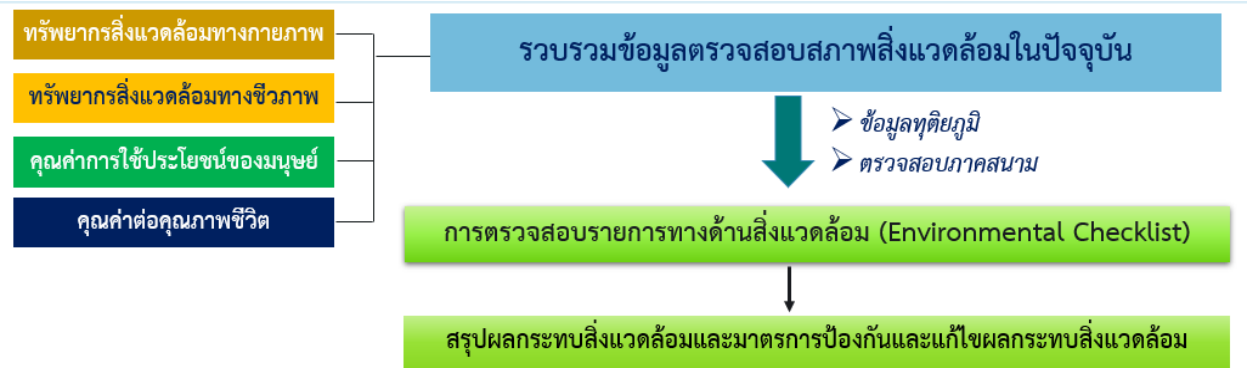
ตารางที่ 11.7-1 ปัจจัยและประเด็นการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

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 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 3.5 การเกษตรกรรม 3.6 นันทนาการ 3.7 การใช้ที่ดิน	4.1 เศรษฐกิจ-สังคม 4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน 4.3 การสาธารณสุข 4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 4.5 การแบ่งแยก 4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย 4.7 ความปลอดภัยในสังคม 4.8 สุขาภิบาล 4.9 ผู้ใช้ทาง 4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม 4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

หมายเหตุ: คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต อาจถือเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลกระทบทางสังคม (Socail 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 จาก**ข้อ 1)** เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น ตลอดจนประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงใน**รูปที่ 11.7-1**



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 11.7-1 การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)

นำข้อมูลที่ได้จาก**ข้อ 1)** และ**ข้อ 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 สำหรับการจัดประชุมดำเนินการ จำนวน 26 ครั้ง โดยมีสถานที่ วัน และเวลาจัดประชุม รายละเอียดดัง**ตารางที่ 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 และผ่านระบบ Zoom Meeting
25	22 ธันวาคม พ.ศ. 2568	13.00-15.00 น.	แขวงทางหลวงธนบุรี	ห้องประชุมแขวงทางหลวงธนบุรี และผ่านระบบ 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 ดังแสดง**รูปที่ 12-1** โดยการประชุมที่ปรึกษาได้ดำเนินการนำเสนอโครงการ ความเป็นมา เหตุผลความจำเป็น ขอบเขตงานการศึกษาโครง การรวบรวมจุดปัญหาจราจรของโครงการ และ Timeline Project รวมถึงการสอบถามจุดปัญหาจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบและมีความต้องการอยากให้ดำเนินการศึกษาในโครงการนี้ ทั้งนี้ จุดปัญหาจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครจะสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้รับให้ดำเนินการจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยจะพิจารณาและรวบรวมส่งให้ทางที่ปรึกษาเพิ่มเติมเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการศึกษาโครงการต่อไป

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

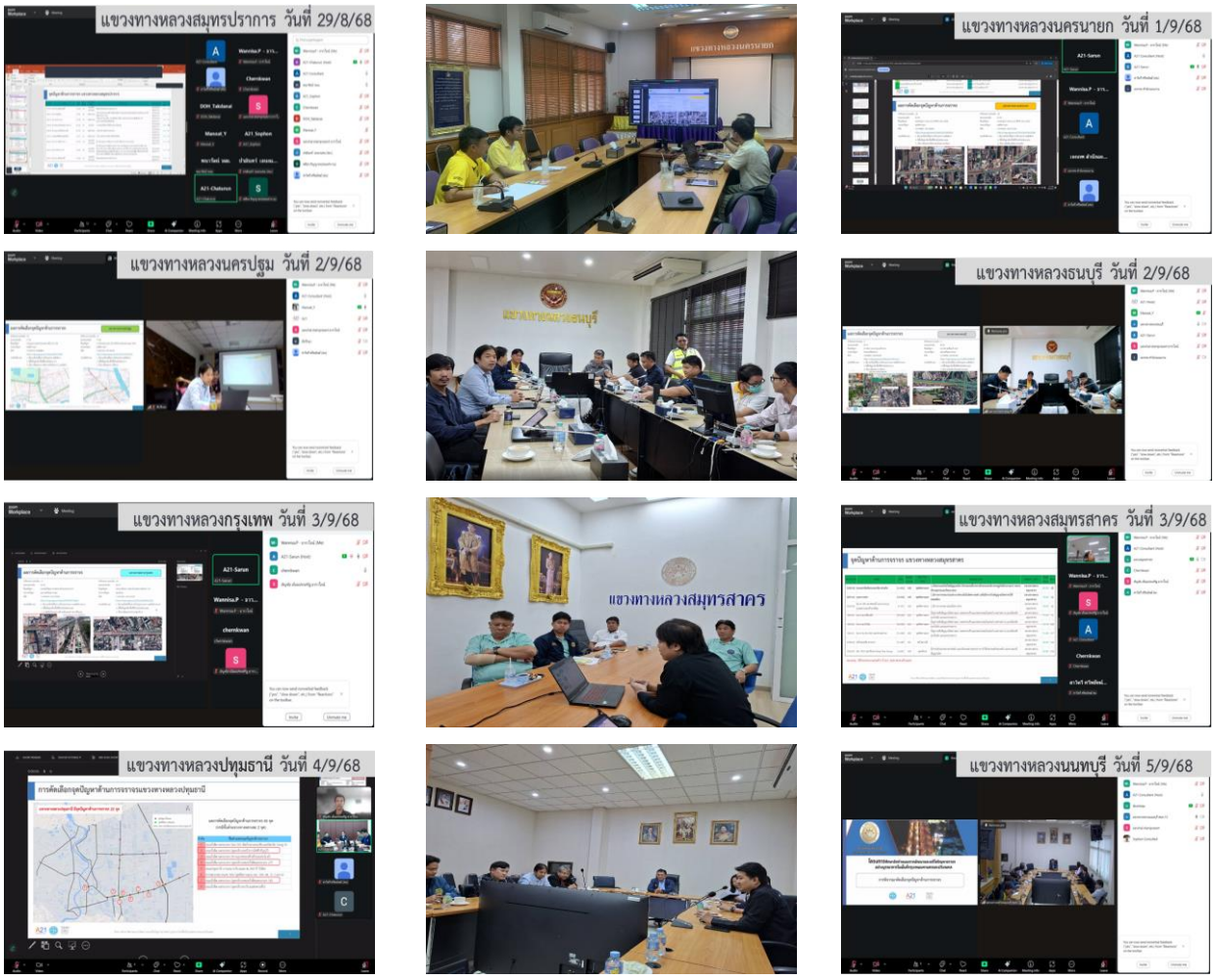
- **ช่วงวันที่ 10 – 18 มิถุนายน พ.ศ. 2568**

ทางที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าพบหน่วยงานสำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวงที่ดูแลพื้นที่ศึกษา รวมถึงการเข้าพบหารือกับทาง จส.100 และ สวพ.91 ดังแสดง**รูปที่ 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**

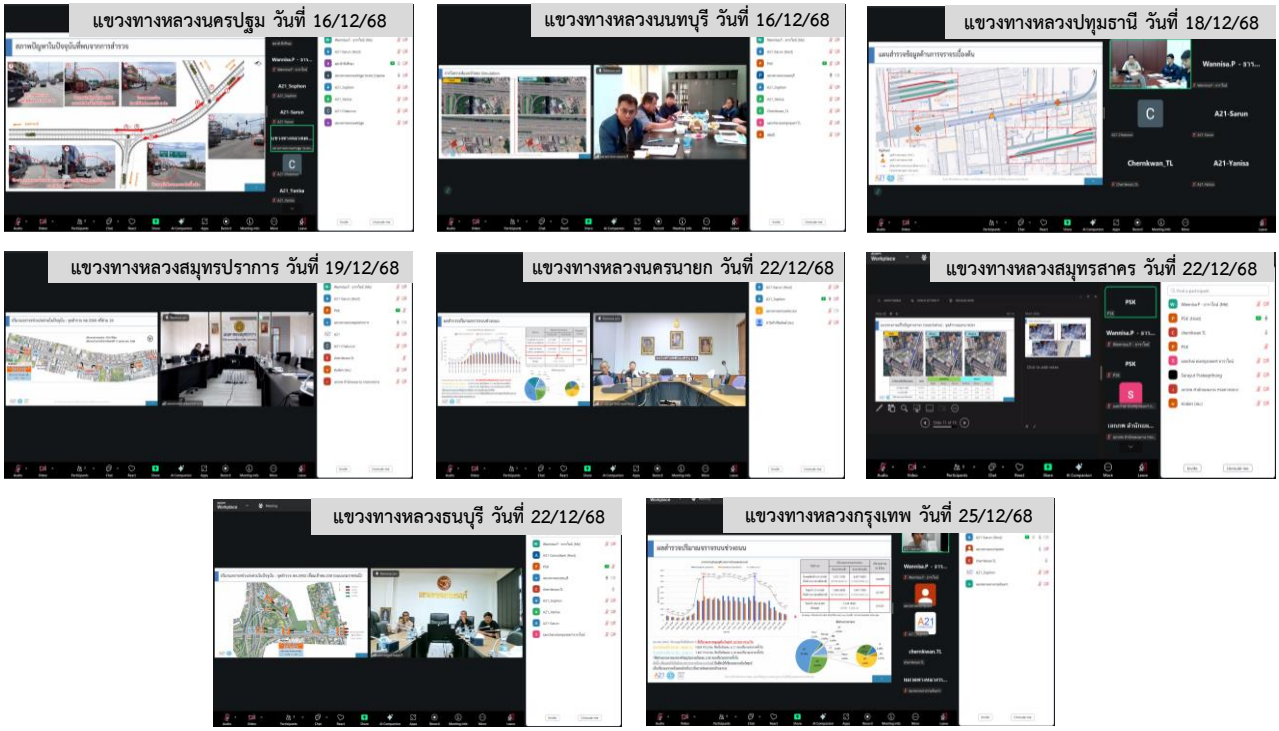
ที่ปรึกษาและคณะทำงานได้เข้าพบสำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวงในพื้นที่ศึกษา แสดงดัง **รูปที่ 12-3** เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกจุดปัญหาจราจรเบื้องต้นจำนวน 40 จุด และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้านความเหมาะสมของแต่ละจุด หน่วยงานในพื้นที่ได้ให้ความเห็นชอบ พร้อมทั้งเสนอข้อมูลเพิ่มเติม โดยบางจุดมีแผนดำเนินการแก้ไขแล้วหรือสามารถแก้ไขได้เอง 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 แสดงดัง **รูปที่ 12-4** เพื่อนำเสนอแนวทางการปรับปรุงจุดปัญหาจราจรในแต่ละพื้นที่ พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบโดยตรง ผลการหารือทำให้ได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแขวงทางหลวงในประเด็นการปรับรูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริง 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 ข้อห่วงกังวล ตลอดจนข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อให้กลุ่มที่ปรึกษาได้รวบรวมประเด็นความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล ตลอดจนข้อเสนอแนะดังกล่าวไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาในการดำเนินงานโครงการในขั้นถัดไป ซึ่งแผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีทั้งสิ้น 4 ครั้ง รายละเอียดแสดงดัง**รูปที่ 13.1-1** ประกอบด้วย

1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (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) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประชุมเพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ

13.2 การประชาสัมพันธ์โครงการ

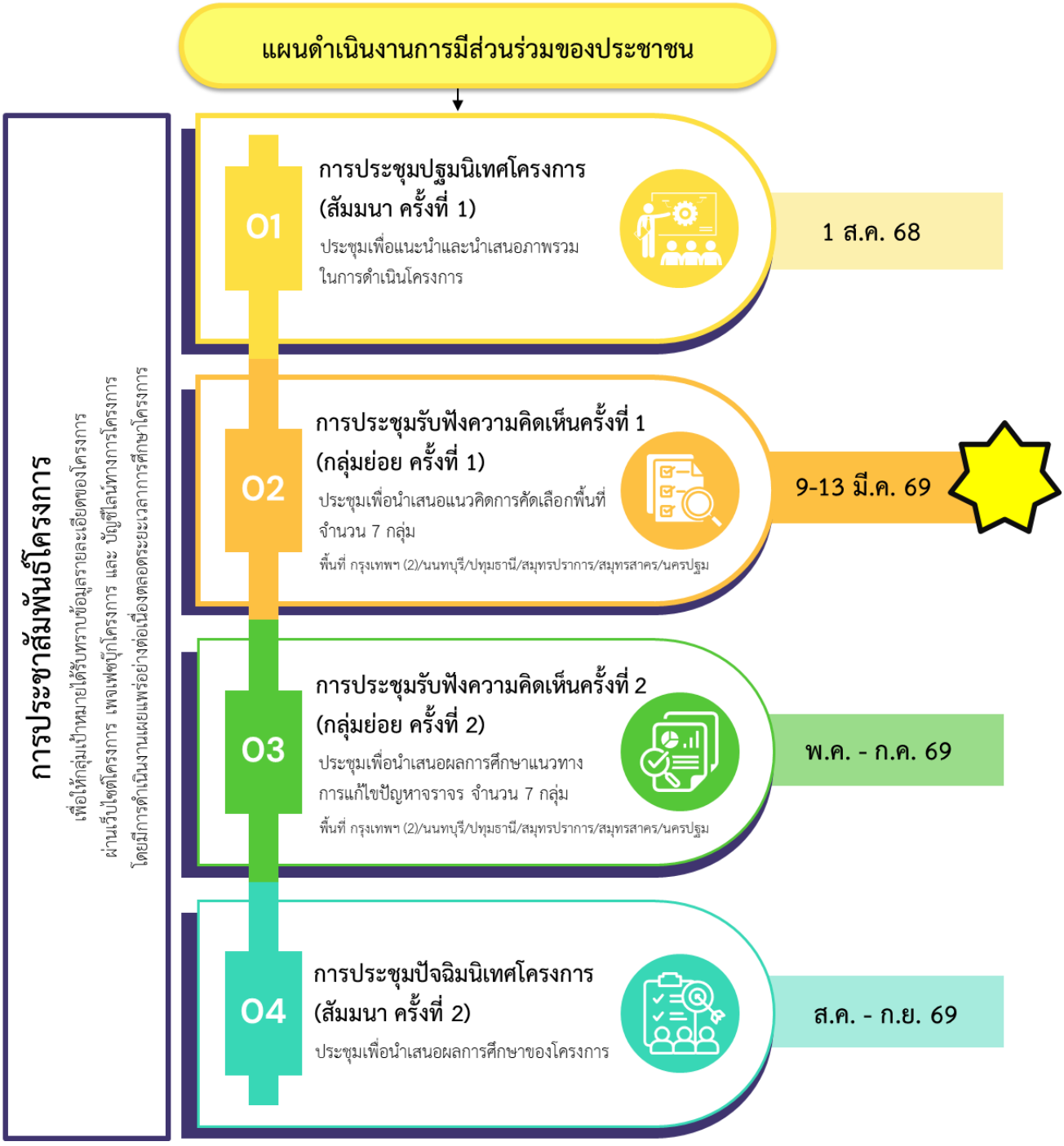
แผนการประชาสัมพันธ์ของโครงการ ประกอบด้วย แผนการนำเสนอข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของโครงการและวีดิทัศน์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน และสร้างทัศนคติที่ดี รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้ การประชาสัมพันธ์จะมีความต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงก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

1) แผนการใช้สื่อออนไลน์ของโครงการ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านช่องทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ และบัญชีไลน์ทางการโครงการ โดยนำเสนอข้อมูลข่าวสารและผลการศึกษาในขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการ ดัง**รูปที่ 13.2-1**

2) วิดีทัศน์โครงการ

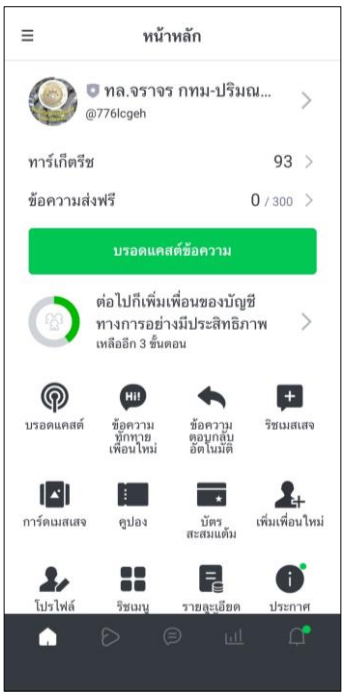
ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านทางวีดิทัศน์โครงการ เพื่อนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ รวมถึงหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ และนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ



รูปที่ 13.1-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

เว็บไซต์โครงการ

เพจเฟซบุ๊กโครงการ



บัญชีไลน์ทางการโครงการ

รูปที่ 13.2-1 สื่อออนไลน์ของโครงการ

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 จั่นเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ เป็นประธานเปิดการประชุม และนายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น จำนวน 215 คน ประกอบด้วย หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงส่วนกลาง (สำนักแผนงาน สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย และกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) 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 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/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 (แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 13.3-1**)

ช่วงเวลาถัดไปเป็นการนำเสนอรายละเอียดโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ โดยนายจาตุรันต์ แจ่มไพบูลย์ ผู้จัดการโครงการ การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง โดย ดร.ชุมโชค นันทวิชิต วิศวกรจราจร การศึกษาด้านวิศวกรรม โดยนายสรัล พิทักษ์ศักดิ์เสรี วิศวกรงานทาง การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยนายเบญจพล อินทรศรี ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน 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 แสดงรายละเอียดดัง**รูปที่ 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

นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
กล่าวรายงานการประชุม

รูปที่ 13.3-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

พิธีเปิดการประชุม

คณะที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ

ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังคำบรรยาย

ถ่ายภาพร่วมกันหน้าป้ายโครงการ

- **ช่วงเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น รับฟังปัญหาการจราจรและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม**

เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น

นายนิติพงศ์ เย็นแก้ว

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางราง

ว่าที่ร้อยตรีถิรวัจน์ ผกผ่า

ผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานบำรุงในเขต กทม. และปริมณฑล กรมทางหลวงชนบท

นายโสภณ สังข์แป้น

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี

รูปที่ 13.3-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี

นางสาวพรรณนภา เลาหสุวรรณรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรสาคร

พ.ต.ท.ยุทธพิชัย ชัยสิทธิ์

รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี (บก.น.3)

นายประทวน วรวงศ์ชัยกุล

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ฝ่ายปฏิบัติการ

นายสนั่น โทวะดี

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

นายจีระศักดิ์ หงษ์แปด

ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตหนองจอก สำนักงานเขตหนองจอก

นายณรัฐ ศาสตร์พันธ์

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 ดัง**ตารางที่ 13.3-2**

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร	
1. นายนิติพงศ์ เย็นแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางราง	
<u>จุดปัญหาแยกเพชรพระราม</u> ● บริเวณทางแยกไปยังถนนบรรทัดทอง ฝั่งมุ่งหน้าไปยังราชเทวี ซึ่งมีการเปิดช่องจราจรพิเศษแบบย้อนทิศทางจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้รถบางกลุ่ม เมื่อถึงช่วงสัญญาณไฟเขียว พบว่า รถจากฝั่งที่เปิดช่องจราจรย้อนทิศทางจราจรนั้นยังค้างอยู่ในแนวช่องจราจร ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางและสูญเสียช่องทางการจราจรไปหนึ่งช่องจราจร ส่งผลให้เกิดการติดขัดอย่างมาก ● ลักษณะถนนในบริเวณดังกล่าวเอื้อให้มีการเปิดช่องจราจรพิเศษได้ง่าย จึงขอฝากประเด็นนี้ไว้เพื่อพิจารณาในการบริหารจัดการจราจรอย่างเหมาะสมต่อไป	● บริเวณแยกปัญหาแยกเพชรพระรามจะอยู่นอกพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซึ่งจะศึกษาเฉพาะบนพื้นที่ของกรมทางหลวง โดยที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแจ้งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
2. ว่าที่ร้อยตรีตรีถิรวัจน์ ผกผ่า ผู้อำนวยการกลุ่มงานบำรุงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
เสนอให้มีการพิจารณาเรื่องจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) กับถนนของกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งหลายจุดยังคงมีปัญหาด้านปริมาณจราจรและลักษณะทางกายภาพที่ทำให้เกิดการติดขัด โดยขอยกตัวอย่าง 3 จุดสำคัญดังนี้ <u>จุดปัญหาถนนนครอินทร์ – แยกติวานนท์ถึงถนนกาญจนาภิเษก</u> ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณรถจำนวนมาก โดยเฉพาะรถที่มุ่งหน้าจากกาญจนาภิเษกเข้าสู่ถนนนครอินทร์ ทำให้เกิดแถวคอยยาวและการจราจรติดขัด <u>จุดปัญหาถนนราชพฤกษ์ – กม.12 เชื่อมถนนบรมราชชนนี</u> ● เป็นจุดหนึ่งที่เกิดการรวมตัวของการจราจรจำนวนมาก ส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถไม่สะดวก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน <u>จุดปัญหาถนนแจ้งวัฒนะ</u> ● เป็นจุดเชื่อมต่อที่มุ่งสู่สะพานพระราม 4 ซึ่งต่อเนื่องกับถนนชัยพฤกษ์ไปยังถนนกาญจนาภิเษกที่ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการเกิดคอขวด มีปริมาณรถติดจำนวนมาก ทำให้ระบายไม่ทัน	● ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยในเบื้องต้นจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุด ตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง ซึ่งจุดที่มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบทก็จะนำมาพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกันอย่างเหมาะสม

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
2. ว่าที่ร้อยตรีตรีถิรวัจน์ ผกผ่า ผู้อำนวยการกลุ่มงานบำรุงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ต่อ)	
ทั้งนี้ ถนนสายอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของ ทช. ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับ ทล. ก็ยังมีอีกหลายจุดที่อาจต้องได้รับการแก้ไขร่วมกัน จึงขอเสนอว่าหากมีการแบ่งกลุ่มย่อยในการหารือ อาจให้หน่วยงานในพื้นที่รวบรวมจุดปัญหาเพิ่มเติม เพื่อพิจารณาร่วมกันและวางแนวทางการปรับปรุงให้เหมาะสมในอนาคต	● โครงการฯ ได้กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 2 ครั้ง ไว้แล้วตามแผนการดำเนินงาน เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานในพื้นที่ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการ
3. นายโสภณ สังข์แป้น รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี	
พื้นที่นนทบุรีเป็นหนึ่งในจังหวัดที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญกับกรุงเทพมหานคร และมีปริมาณรถหนาแน่นในหลายเส้นทางหลัก <u>จุดปัญหาถนนกาญจนาภิเษก (ฝั่งตะวันตก)</u> ● มีการจราจรหนาแน่นกว่า 300,000 คันต่อวัน โดยเฉพาะบริเวณซอยวัดพระเงิน ซอยกันตนา ซอยวัดส้มเกลี้ยง และซอยวัดศรีประวัติ ซึ่งรถจากชุมชนไหลเข้าสู่ถนนหลัก ทำให้ติดขัดมาก ● จุดกลับรถใต้สะพานหลายแห่งแคบและเกิดน้ำท่วมซ้ำซาก ● โครงการตัดถนนจากถนนนครอินทร์ไปยังศาลายา ซึ่งได้รับการประกาศพระราชกฤษฎีกาเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีความคืบหน้า หากสามารถก่อสร้างได้จะเป็นเส้นทางสำคัญในการระบายการจราจรในอนาคต <u>จุดปัญหาถนนแจ้งวัฒนะ</u> ● แม้ว่างานก่อสร้างรถไฟฟ้าจะแล้วเสร็จ และโครงการฟลัดเวย์ (คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2570) แต่ปัญหาใหญ่คือ การระบายน้ำ ปัจจุบันหากฝนตกเกิน 80 มม./ชั่วโมง จะเกิดน้ำท่วมขังและรถติดยาวจนถึงทางด่วน สาเหตุหลักมาจากระบบท่อระบายน้ำเดิมที่มีขนาดเพียง 1.2 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอ และแม้โครงการฟลัดเวย์จะมีระบบระบายน้ำเฉพาะ แต่ก็รองรับปริมาณฝนที่ตกได้ไม่เกิน 60 มม./ชม. เท่านั้น จึงไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน <u>จุดปัญหาถนนงามวงศ์วาน – ถนนรัตนาธิเบศร์ (บริเวณแยกแคราย)</u> ● ช่วงขาออกบนสะพานข้ามแยกแครายเคยมีการเพิ่มช่องจราจร เพื่อช่วยเพิ่มความจุของถนน แต่ปัจจุบันพบว่าหากเกิดอุบัติเหตุบนสะพาน จะส่งผลกระทบรุนแรงทั้งต่อการจราจรและความปลอดภัย ● เคยมีกรณีเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีผู้เสียชีวิต และถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากโครงสร้างถนนไม่สามารถขยายเพิ่มเติมได้ เว้นแต่จะมีการพัฒนาในลักษณะใต้ดินหรือยกระดับเท่านั้น	● ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
3. นายโสภณ สังข์แป้น รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนนทบุรี แขวงทางหลวงนนทบุรี (ต่อ)	
ควรมีการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวอย่างเป็นระบบและยั่งยืน โดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกัน และอาศัยการบูรณาการร่วมกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
4. นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี	
พื้นที่จังหวัดปทุมธานีประสบปัญหาจราจรจากการเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญกับกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะใน 3 เส้นทางหลักที่มีผลกระทบสูง ดังนี้ <u>จุดปัญหาถนน TU DOME Plaza (บริเวณทางลงทางด่วน ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)</u> ● เป็นจุดเชื่อมจากทางด่วนแจ้งวัฒนะเข้าสู่ถนนคลองหลวง ถนนมิตรภาพ ถนนกาญจนาภิเษก (ตะวันออก) และจังหวัดต่าง ๆ เช่น สระบุรี ชลบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อหลีกเลี่ยงทางด่วนโทลเวย์ ● รถที่ลงจากทางด่วนมักเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหันเพื่อเลี้ยวซ้ายหรือกลับรถ ส่งผลให้การจราจรติดขัดอย่างมากจากพฤติกรรมการเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหัน ● ข้อเสนอแนะคือ ปรับปรุงโครงสร้างจราจร เช่น สร้างทางแยกหรือทางเบี่ยงที่เชื่อมต่อไปยังถนนมิตรภาพโดยตรง จะช่วยลดความหนาแน่นและป้องกันการตัดหน้าเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหันได้ นอกจากนี้อาจพิจารณาการจัดระเบียบเส้นทางเพื่อแยกประเภทการเดินทางให้เหมาะสมยิ่งขึ้น <u>จุดปัญหาถนนรังสิต–นครนายก</u> ● เป็นถนนสายหลักที่มีลักษณะเป็นทางหลวงระหว่างเมือง ใช้งานโดยรถหลากหลายประเภท ทั้งรถโดยสาร รถยนต์ส่วนบุคคล และรถบรรทุก มีสภาพจราจรหนาแน่นและความเร็วเฉลี่ยค่อนข้างสูง ประกอบกับสองฝั่งถนนมีชุมชนและบ้านเรือน ● ปัญหาหลักคือ จุดกลับรถที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งผู้ขับขี่จำเป็นต้องรอกลับรถนาน ส่งผลให้บางครั้งมีการเปลี่ยนช่องจราจรอย่างไม่เหมาะสม จนทำให้ช่องจราจรขวาถูกใช้ไป 2 ช่อง โดยช่องหนึ่งใช้ถูกต้อง และอีกช่องหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมที่ผิดกฎจราจร ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● ข้อเสนอแนะในระยะสั้นคือ พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบางจุดสำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกในการกลับรถ รวมทั้งติดตั้งกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจร จะช่วยสร้างวินัยในการใช้ถนนของผู้ขับขี่ได้มากขึ้น และช่วยลดความเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง จากข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนบริเวณจุดกลับรถในพื้นที่ที่มีเขตทางจำกัด ดังเช่นถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งการแก้ไขปัญหาจุดกลับรถ โดยใช้สัญญาณไฟจราจร รวมถึงการติดตั้งกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สามารถจัดการการกลับรถให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่จะต้องพิจารณาควบคู่กับปริมาณจราจรอย่างเหมาะสม การพิจารณา Phase ของสัญญาณไฟจราจรจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อทางสายหลักจนทำให้เกิดการติดขัด และมีแถวคอยมาก

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
4. นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดปทุมธานี (ต่อ)	
<u>จุดปัญหาถนนพหลโยธิน (หน้า ม.กรุงเทพ)</u> ● จุดกลับรถมีระยะทางไกล ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการย้อนทิศทางจราจรขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งเป็นอันตรายและไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะนักศึกษาและประชาชนที่ใช้ถนนในละแวกนั้น ข้อเสนอแนะคือ ควรออกแบบจุดกลับรถใหม่ให้มีระยะใกล้และเหมาะสมยิ่งขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวก ลดพฤติกรรมย้อนทิศทางจราจร และเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	● จากข้อเสนอแนะการพิจารณาจุดกลับรถใหม่ ที่ปรึกษามีแนวคิดเห็นด้วยในการช่วยลดพฤติกรรมย้อนทิศทางจราจรได้ และเสนอให้ใช้กฎหมายควบคุมอย่างเหมาะสม และหรือการเฝ้าระวังผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อลดพฤติกรรมดังกล่าว ทั้งนี้การพิจารณาจุดกลับเบื้องต้นควรพิจารณาพร้อมกับทางแยกต่างระดับคลองหลวง (เชียงราก) รวมถึงโครงการในอนาคต เช่น โครงการ Motorway M5 ซึ่งอยู่ในแนวทางหลวงพหลโยธิน
5. นางสาวพรรณนภา เลาหสุวรรณรัตน์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรสาคร	
ถนนพระราม 2 เป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนร้องเรียนเข้ามาตลอด 24 ชั่วโมง สะท้อนถึงความเดือดร้อนในการเดินทาง โดยบางรายใช้เวลาเดินทางสูงถึง 3 ชั่วโมงต่อวัน ปัญหาหลักคือ น้ำท่วมขัง การจราจรติดสะสม โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างทางยกระดับ และการขาดจุดกลับรถที่เพียงพอและปลอดภัย <u>จุดปัญหาถนนพระราม 2 (บริเวณสะพานท่าจีน)</u> ● ขาดจุดกลับรถขนาดใหญ่หรือ “จุดกลับรถหัวโต” ทำให้ผู้ขับขี่ต้องอ้อมไกล ส่งผลให้บางรายเลือกย้อนทิศทางจราจร ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● ข้อเสนอแนะคือ ควรจัดสรรจุดกลับรถที่เหมาะสมและปลอดภัยในพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดพฤติกรรมเสี่ยง <u>จุดปัญหาถนนเศรษฐกิจ (บริเวณหน้าวัดราษฎร์บำรุง และหมู่บ้าน The Proud)</u> ● เป็นเขตชุมชนและเขตอุตสาหกรรม เกิดปัญหาการจราจรจากการจอดรถริมทางการสัญจรของแรงงานต่างด้าว และความหนาแน่นของการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน แม้ว่าทางจังหวัดจะพยายามแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถคลี่คลายสถานการณ์ได้ทั้งหมด	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง

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)	
พื้นที่มีนบุรีเป็นจุดวิกฤตของการจราจร โดยเฉพาะตามแนวถนนสุวินทวงศ์และถนนนิมิตใหม่ ซึ่งมีความคับคั่งของการจราจรอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน <u>จุดปัญหาถนนสุวินทวงศ์ (แยกมีนบุรี–แยกไปรษณีย์)</u> ● เป็นจุดที่มีปริมาณรถหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปัจจุบันตั้งแต่บริเวณแยกมีนบุรีไปจนถึงแยกไปรษณีย์ (จุดตัดกับถนนนิมิตใหม่) พบว่าการจราจรติดขัดอย่างมาก เนื่องจากสภาพทางกายภาพของถนนบริเวณดังกล่าวเป็นลักษณะคอขวด 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 <u>จุดปัญหาถนนนิมิตใหม่ (จุดตัดรับรถจากแยกไฟฟ้า–จุดกลับรถโปเต้)</u> ● ถนนเส้นนี้รองรับรถจำนวนมากจากพื้นที่พักอาศัยที่ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณแยกไฟฟ้าและจุดกลับรถโปเต้ ซึ่งอยู่ในระยะใกล้กัน ข้อเสนอแนะคือ หากสามารถขยายถนนหรือปรับโครงสร้างบริเวณดังกล่าวได้ก็จะช่วยแก้ปัญหาความแออัดและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรในพื้นที่ได้	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณา เป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุด ตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง ทั้งนี้จากข้อเสนอแนะการลดปัญหาคอขวด (Bottle Neck) โดยการรื้อเสาตอม่อบนเกาะกลางของสะพานคนเดินข้ามเป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้รวมถึงการขยายถนนให้มีความสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นก็จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรได้ แต่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสม จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เพื่อหาจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมซึ่งปัญหาที่แท้จริงเป็นไปได้ว่าอาจจะไม่ได้เกิดจากการมีจำนวนช่องจราจรไม่เพียงพอ

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
7. นายประทวน วรวงศ์ชัยกุล รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี ฝ่ายปฏิบัติการ	
<u>จุดปัญหาถนนทางหลวงหมายเลข 305 บริเวณห้างฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต และทางหลวงหมายเลข 346</u> ● การจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน <u>จุดปัญหาถนนทางหลวงหมายเลข 3214 (คลอง 4 - โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ)</u> ● รถโดยสารจอดบริเวณหน้าโรงพยาบาล ทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 1 ช่องทาง ส่งผลให้รถติดสะสมต่อเนื่องจากสะพานต่างระดับบางขัน <u>จุดปัญหาถนนพหลโยธิน (บริเวณหน้าโลตัสรังสิตถึงมหาวิทยาลัยกรุงเทพ ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร)</u> ● พบปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฝนตกหนัก ที่ผ่านมาใช้เวลาระบายน้ำนานกว่าครึ่งวัน ปัจจุบันได้รับการแก้ไขให้สามารถระบายน้ำได้ภายใน 2 ชั่วโมง จึงเสนอให้มีการลงพื้นที่สำรวจข้อเท็จจริง เพื่อใช้ประกอบการวางแผนแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสมและตรงจุด	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณา เป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุด ตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง ทั้งนี้การวิเคราะห์สาเหตุจะต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลให้เพียงพอ เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด รวมถึงการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เช่น การห้ามจอดในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม
8. นายสนั่น โทวะดี วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ 1 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	
กรุงเทพมหานครได้ร่วมมือกับบริษัท A21 และกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจุดฝืดของกรุงเทพมหานครมาโดยตลอด โดยอ้างอิงตามแผนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำนวน 127 จุด ซึ่งในปี 2567 กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขไปแล้วจำนวน 100 จุด ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางบนท้องถนนอย่างเห็นได้ชัด <u>จุดปัญหาจุดฝืดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร</u> ● กรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างการผลักดันการปรับรอบสัญญาณไฟจราจร โดยใช้ระบบ Adaptive Traffic Signal ซึ่งสามารถปรับรอบสัญญาณตามปริมาณการจราจรจริงในแต่ละช่วงเวลา ช่วยลดความแออัดโดยเฉพาะบริเวณแยกต่าง ๆ การปรับรอบสัญญาณไฟดังกล่าวถือเป็นมาตรการสำคัญในการลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยกรุงเทพมหานครจะดำเนินการควบคู่กับการปรับปรุงสภาพทางกายภาพและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจร รวมถึงประสานงานร่วมกับสถานีตำรวจในพื้นที่	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นแนวทางแก้ไขจราจรในพื้นที่เขตเมืองต่อไป

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
9. นายจีระศักดิ์ หงษ์แปด ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตหนองจอก สำนักงานเขตหนองจอก	
ปัญหาด้านจราจรในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในพื้นที่เขตหนองจอก ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีถนนสุวินทวงศ์เป็นเส้นทางสายหลัก ซึ่งมีปัญหาจุดกลับรถที่เสี่ยงอันตรายหลายจุด ได้แก่ <u>จุดปัญหาถนนสุวินทวงศ์ (จุดกลับรถ)</u> ● บริเวณจุดกลับรถถัดจากถนนคุ้มเกล้า มุ่งหน้าไปทางฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างศาลอาญามีนบุรีในขณะนี้ ● บริเวณหน้าบริษัท เรดิคอล จำกัด ซึ่งมีปริมาณการกลับรถจำนวนมากและตัดกระแสรถทางตรงจากฉะเชิงเทรา ● บริเวณแยกมหานคร (จุดตัดถนนเชื่อมสัมพันธ์ – ฉลองกรุง กับถนนสุวินทวงศ์) มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากรถที่มาจากถนนเชื่อมสัมพันธ์ต้องตัดกระแสรถฝั่งขาออกจากมีนบุรี เพื่อเข้าช่องจราจรกลับรถ ● บริเวณสี่แยกถนนทหารอากาศอุทิศ ตัดกับถนนสังฆสันติสุข ซึ่งอยู่ใกล้โรงเรียน แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงค่อนข้างเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะจากรถบรรทุกที่มาจากพนมสารคามเข้าสู่ถนนสุวินทวงศ์ <u>จุดปัญหาจุดข้ามถนนกลางถนนสุวินทวงศ์</u> มีการก่อสร้างสะพานไม้เล็ก ๆ ชั่วคราวไว้ในร่องเกาะกลางถนน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ต้องการข้ามถนน แต่กลายเป็นปัญหาเกิดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน เนื่องจากไฟส่องสว่างดับเป็นบางช่วง และไม่มีป้ายเตือนใกล้จุดข้ามทาง จึงขอเสนอให้พิจารณาติดตั้งป้ายเตือนและปรับปรุงไฟส่องสว่างในบริเวณจุดเสี่ยงดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของประชาชน	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง

ตารางที่ 13.3-2 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
จุดปัญหาการจราจร (ต่อ)	
10. นายณรัฐ ศาสตร์พันธ์ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานวิศวกรรมทาง สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร	
ปัญหาจราจรที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนี้ <u>จุดปัญหาแยกหลักสี่ (เลี้ยวซ้ายเข้าแจ้งวัฒนะ)</u> ● ช่วงปั๊มน้ำมัน ปตท. ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้เกิดแถวคอยยาวเนื่องจากปริมาณรถสะสมสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน <u>จุดปัญหาถนนเทพารักษ์ (จุดกลับรถใกล้ทางออกจากซอยศูนย์กีฬารามอินทรา)</u> ● จุดกลับรถอยู่ใกล้กับแยกทางออก ส่งผลให้กระแสจราจรตัดกันและเกิดการชะลอตัว รวมทั้งการจราจรเริ่มคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง
11. นายอาทิตย์ วิศาลโกศล ผู้แทนกลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดสมุทรปราการ	
พื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ มีปัญหาหลักคือ ระบบระบายน้ำและความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนี้ <u>จุดปัญหาบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ และถนนศรีนครินทร์</u> ● เกิดน้ำท่วมขังเมื่อมีฝนตกหนัก เนื่องจากระบายน้ำไม่ทัน <u>จุดปัญหาบริเวณแยกการไฟฟ้าสมุทรปราการ (ถนนศรีนครินทร์)</u> ● มีการตีเส้นจราจรที่ค่อนข้างสับสน ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำไปพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นของสาเหตุของปัญหา โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทั้งหมด 40 จุดตามความเร่งด่วนและเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานแขวงทางหลวง

14. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

- **ด้านวิศวกรรม**

- ศึกษาผลการแก้ไขปัญหาจราจร วิเคราะห์แนวทางพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน และระยะยาว

- **ด้านการจราจรและขนส่ง**

- สำรวจข้อมูลด้านการจราจร 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 : นายสรัล พิทักษ์ศักดิ์เสรี

ด้านวิศวกรรม

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

1199 อาคารปียวรรณ 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 : นายจงสฤษฎ์ จงอุดมการณ์

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

113 ซอยรัตนาธิเบศร์ 24 ถนนรัตนาธิเบศร์ 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"