



สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา
และแก้ไขปัญหารถสาธารณะอย่างบูรณาการ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



กลุ่มที่ 5

พื้นที่รับผิดชอบแขวงทางหลวงสมุทรสาคร



วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569

เวลา 13.00 - 16.00 น.



ณ ห้องประชุมทรายเพชร ชั้น 4 องค์การบริหารส่วนตำบลท่าทราย
ตำบลท่าทราย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด



เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 3



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. เหตุผลและความจำเป็น

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาการจราจรติดขัดที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และการพัฒนาเมือง จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเดินทาง การขยายตัวของชุมชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงข้อจำกัดของโครงข่ายถนนและการบริหารจัดการจราจร ทำให้แนวทางแก้ไขเดิมไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงกำหนดแนวทางแก้ไขเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน ที่มุ่งปรับปรุงกายภาพและการบริหารจัดการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และ ระยะยาว ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต

กรมทางหลวงมีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมประมาณ 1,500 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับระบบคมนาคมทุกรูปแบบ จึงจำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเป็นระบบ กรมทางหลวงจึงดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาวที่มีความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และยกระดับความสะดวก ความปลอดภัย และคุณภาพชีวิตของประชาชน

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาระบบโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาจราจร
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการแก้ไขปัญหาระยะยาวบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 3) เพื่อจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน และแผนการพัฒนาทางหลวง (การแก้ไขปัญหาระยะยาว) เพื่อแก้ไขปัญหาระบบโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

- 1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบโครงข่ายทางหลวงที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ต่อไป

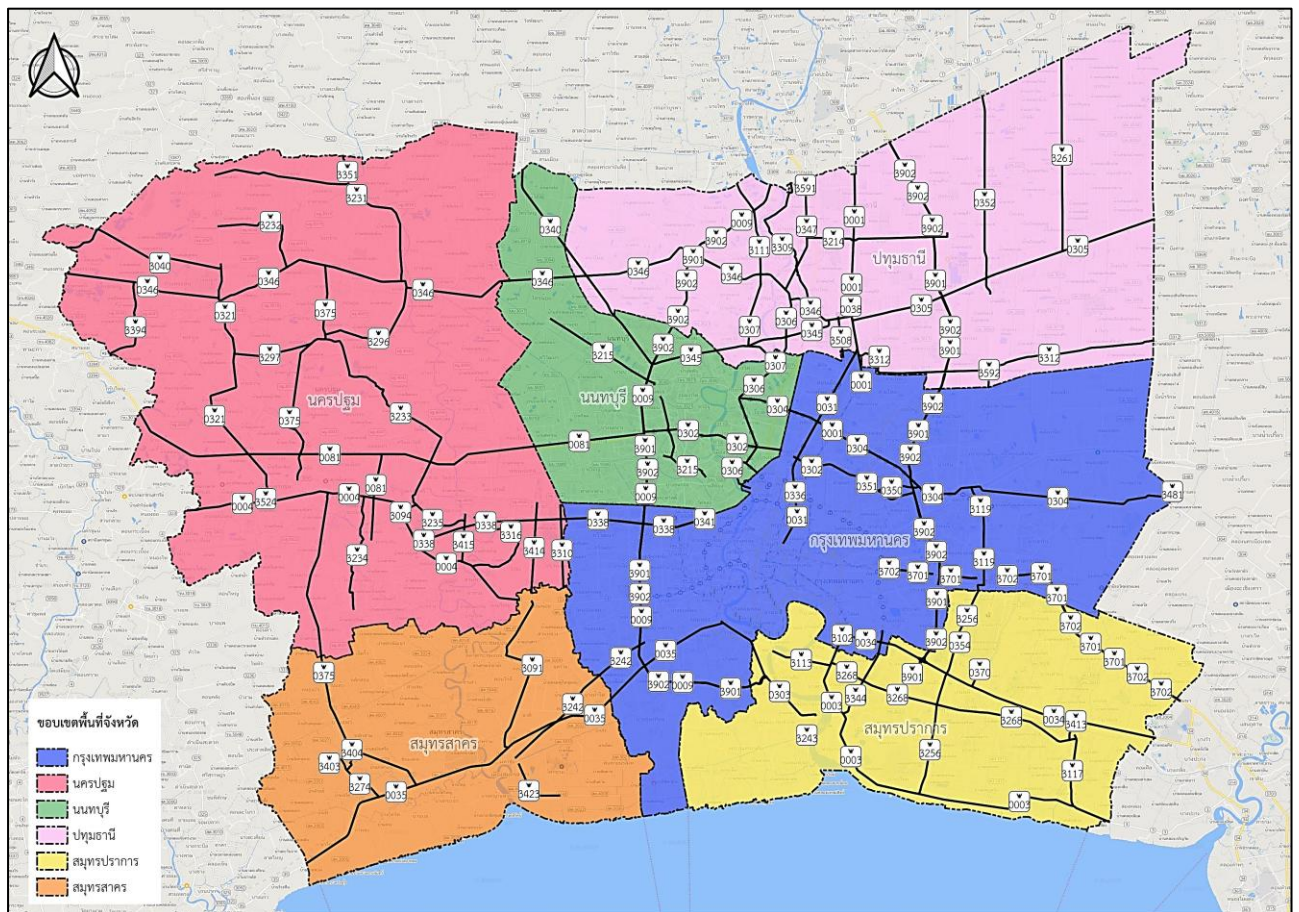


3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการจราจรและขนส่ง ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการดำเนินงานในขั้นตอนถัดไป พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา
- 2) ผู้ศึกษาได้รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการและปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ในพื้นที่ที่คาดว่าจะประโยชน์ต่อการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างบูรณาการ

4. พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

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



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2568

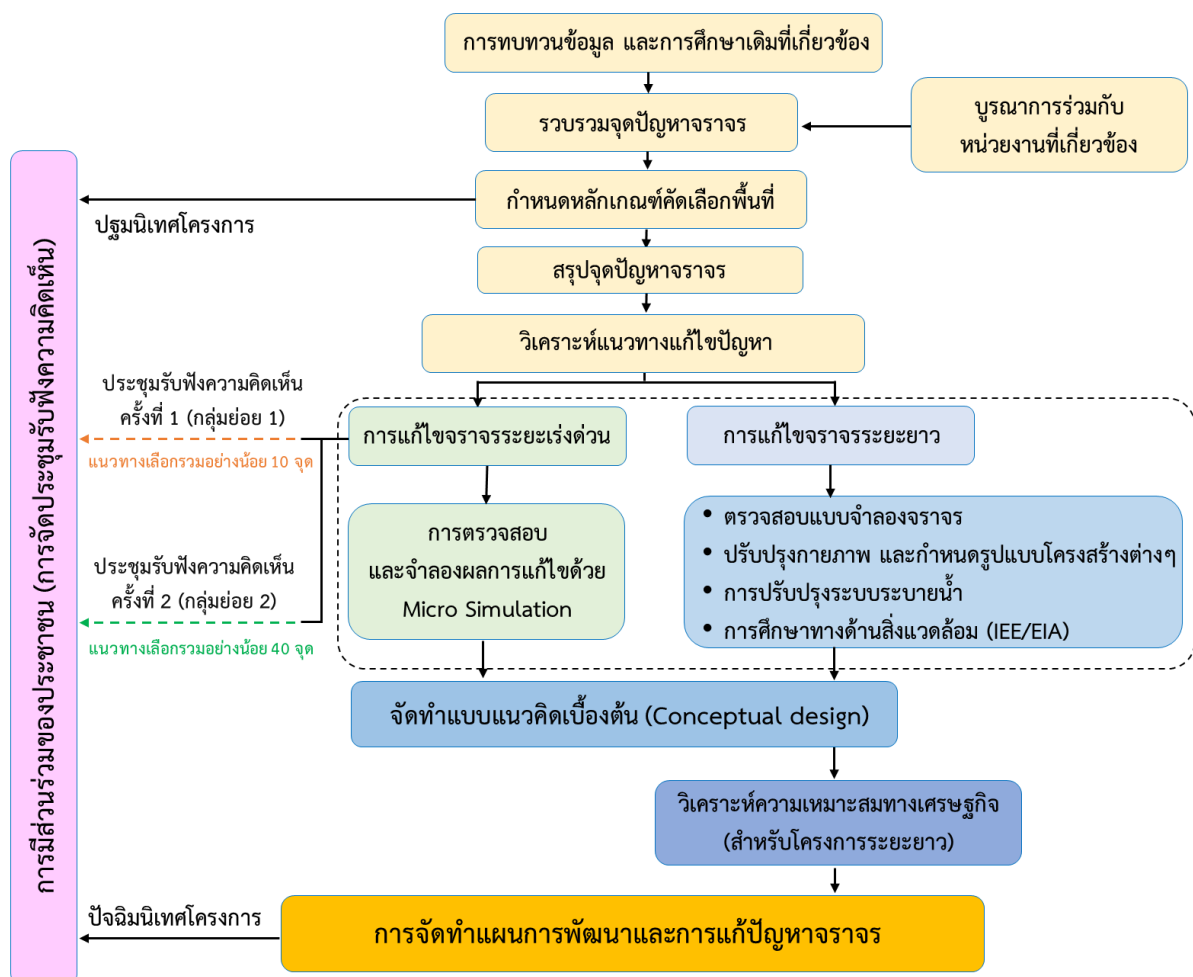
รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ



5. ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินงาน

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังแสดงในรูปที่ 5-1

- 1) การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
- 2) การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ
- 3) การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
- 4) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
- 5) การศึกษาด้านวิศวกรรม
- 6) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- 7) การมีส่วนร่วมของประชาชน
- 8) การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว)
- 9) การจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



รูปที่ 5-1 ขั้นตอนการดำเนินงาน



6. แนวคิดการแก้ปัญหารถสาธารณะ

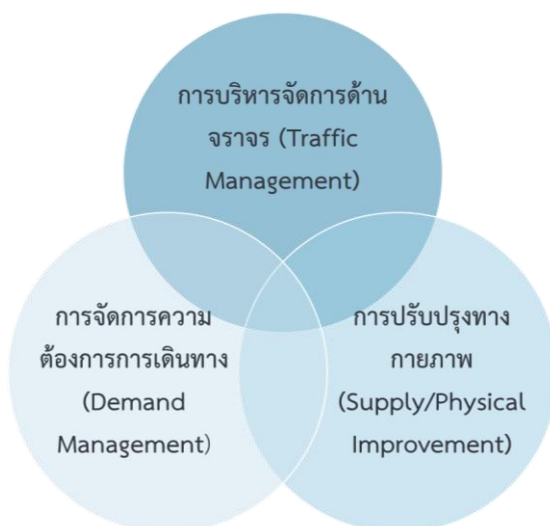
ครอบคลุม 3 องค์ประกอบด้านจราจร คือ 1) ผู้ขับขี่ 2) ยานพาหนะ และ 3) ถนน

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

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

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

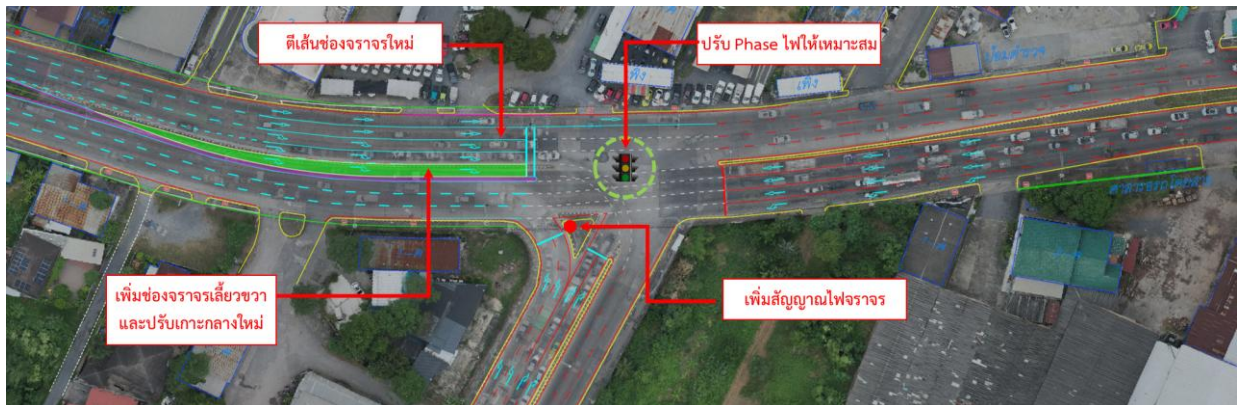
5) การจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่หรือรูปแบบการเดินทาง โดยการควบคุม การลด และการกระจายการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น ๆ รวมถึงการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล



รูปที่ 6-1 แนวคิดการแก้ปัญหารถสาธารณะ

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

แนวทางการแก้ไขปัญหารถสาธารณะในระยะเร่งด่วน จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ ใช้พื้นที่เขตทางเต็มประสิทธิภาพ สามารถนำไปปฏิบัติและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้จริงภายในกรอบเวลาที่จำกัด โดยจะพิจารณาในเรื่องของการปรับปรุงกายภาพเบื้องต้น ได้แก่ การขยายผิวจราจร การติดตั้งหรือปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การติดตั้งป้ายจราจรต่าง ๆ การปรับวงเลี้ยว การปรับเกาะกลาง การปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงการบริหารจัดการด้านจราจร หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ด้านจราจร ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร การจัดความสมดุลของช่องทางจราจร ห้ามเลี้ยวห้ามจอด เป็นต้น (รูปที่ 6-2)



รูปที่ 6-2 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน (บริเวณแยกลำลูกกาตัดนิมิตใหม่)

การแก้ไขปัญหาในระยะยาว

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



การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร การขยายถนน



การก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ



การก่อสร้างทางลอด/อุโมงค์



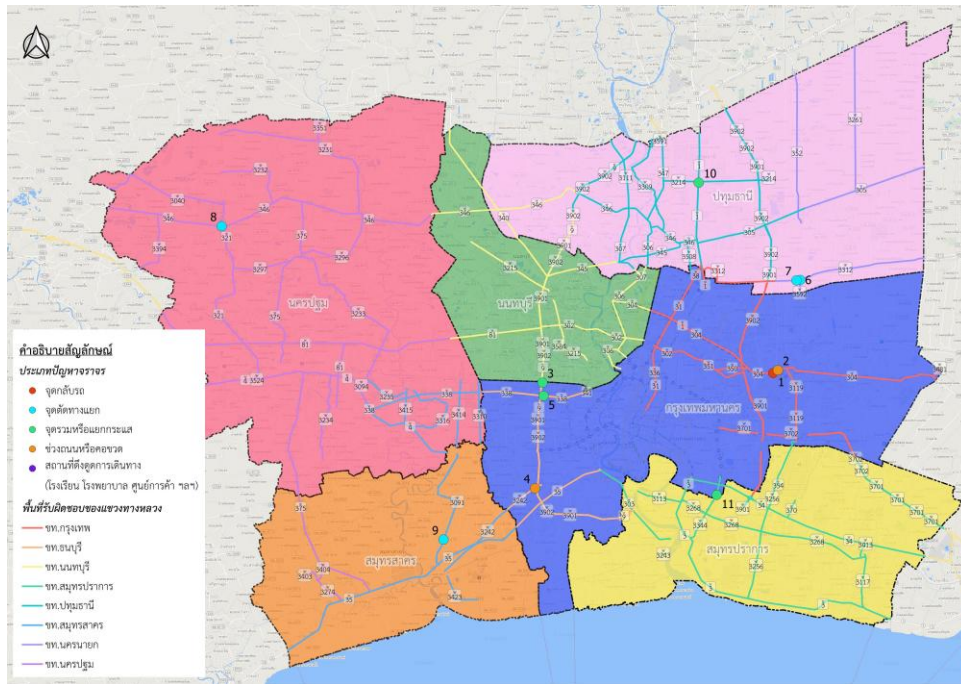
ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า

รูปที่ 6-3 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว



7. พื้นที่โครงการ

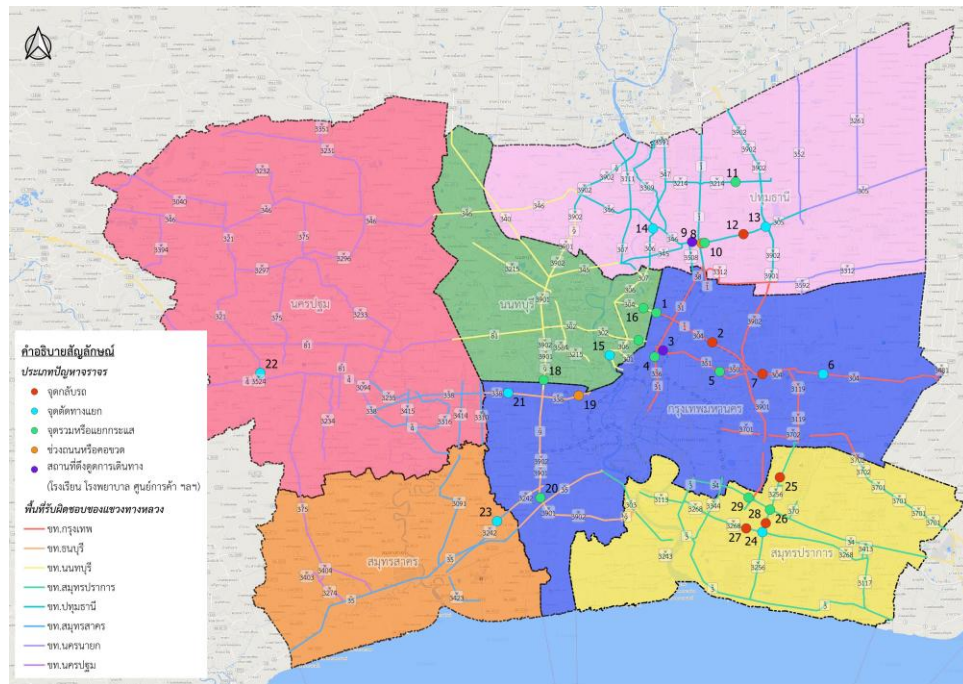
ที่ปรึกษาได้สรุปจุดปัญหารถสาธารณะ จำนวน 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ โดยดำเนินการศึกษานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) จำนวน 11 จุด แสดงดังรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-1 และนำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) จำนวน 29 จุด แสดงดังรูปที่ 7-2 และตารางที่ 7-2



รูปที่ 7-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ 11 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 7-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ 11 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

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



รูปที่ 7-2 พื้นที่ศึกษาโครงการ 29 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ตารางที่ 7-2 พื้นที่ศึกษาโครงการ 29 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่รับผิดชอบ	ปรับปรุงระยะเร่งด่วน	ปรับปรุงระยะยาว
1	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงสะพานข้ามคลองประปา)	จุดรวม/แยกกระแส	6+230	ขท.กรุงเทพ	✓	-
2	304	ถนนรามอินทรา (จุดกลับรถซอยรามอินทรา 20)	จุดกลับรถ	15+370		✓	✓
3	302	ทล.302 ม.เกษตร ประตู่ 2	หน้าสถานี	1+000		✓	-
4	31	ถนนวิภาวดีรังสิต (จุดตัดทางออกวิภาวดี_วัดเสมียนนารี)	จุดรวม/แยกกระแส	13+600		✓	✓
5	350	ทล.350 (ช่วง กม.0+000-กม.1+200) ขาเข้า ตั้งแต่โรงพยาบาลนเวช-แยกสวนน้ำ	จุดรวม/แยกกระแส	0+000		✓	-
6	304	ถนนสุวินทวงศ์ (แยกคู้เม็ก)	จุดตัดทางแยก	33+150		✓	✓
7	304	ถนนรามอินทรา (สามแยกตัดถนนพระยาสุเรนทร์)	จุดกลับรถ	24+000		✓	✓
8	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางออกฟิวเจอร์พาร์ค ประตู่ 4)	ช่วงถนน/คอขวด	0+311	ขท.ปทุมธานี	✓	-
9	346	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปีรังสิต)	หน้าสถานี	1+000		✓	-
10	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดแยกกระแสบนสะพานคลอง 1)	จุดรวม/แยกกระแส	0+750		✓	✓
11	3214	ถนนคลองหลวง (จุดตัดทางแยกเลียบคลอง 3)	จุดรวม/แยกกระแส	10+000		✓	✓
12	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้าการไฟฟ้าอัญบุรี)	จุดกลับรถ	6+416		✓	✓
13	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้าเข้ามอเตอร์เวย์)	จุดตัดทางแยก	9+760		✓	-
14	346	ทางหลวงหมายเลข 306 (ทางแยกบ้านกลาง)	จุดตัดทางแยก	7+498		✓	-



ตารางที่ 7-2 พื้นที่ศึกษาโครงการ 29 จุด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่รับผิดชอบ	ปรับปรุงระยะเร่งด่วน	ปรับปรุงระยะยาว
15	306	ทล.306 แยกเลี้ยงเมืองนนทบุรี	จุดตัดทางแยก	3+400	ขท.นนทบุรี	✓	-
16	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)	จุดรวม/แยกกระแส	4+200		✓	-
17	302	ทล.302 ซอยงามวงศ์วาน 23	จุดรวม/แยกกระแส	4+900		✓	-
18	3901	ทล.3901 หน้าไทวัสดุบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)	จุดรวม/แยกกระแส	32+800		✓	✓
19	338	ทางขึ้นทางยกระดับถนนบรมราชชนนี 1	ช่วงถนน/คอขวด	1+000	ขท.ธนบุรี	✓	-
20	3902	ทล.3902 ซอยเหมือนจันทร์	จุดรวม/แยกกระแส	16+800		✓	-
21	338	ทล.338 ตัดพุดธมณสาย 3	จุดตัดทางแยก	12+260		✓	-
22	3524	บริเวณแยกตัด ทล.321 ถึงแยกตัดกับ ทล.4	จุดตัดทางแยก	0+000	ขท.นครปฐม	✓	-
23	3242	แยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)	จุดตัดทางแยก	11+600	ขท.สมุทรสาคร	✓	-
24	3256	ทล.3256 แยกคลองขุด	จุดตัดทางแยก	10+000	ขท.สมุทรปราการ	✓	✓
25	3256	ทล.3256 กิ่งแก้ว 25/1	จุดกลับรถ	18+500		✓	✓
26	3256	ทล.3256 จุดตัดบุรพาวิถี	จุดรวม/แยกกระแส	13+500		✓	-
27	3268	ทล.3268 จุดกลับรถ หน้าโตโยต้านครธน	จุดกลับรถ	9+800		✓	-
28	3256	ทล.3256 ปตท. สาขาบางพลี	จุดกลับรถ	11+350		✓	✓
29	34	ทล.34 หน้าเมกาบางนา	จุดรวม/แยกกระแส	8+600		✓	✓

8. การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจร

การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรที่มีความเหมาะสมตามหลักวิชาการ พร้อมทั้งบูรณาการวิธีการแก้ไขปัญหารถจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะคำนึงถึงความคล่องตัวและประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อการคมนาคมบนโครงข่ายทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะกำหนดรูปแบบการแก้ไขปัญหารถจราจร รูปแบบหน้าตัดทาง หรือรูปแบบลักษณะงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (กรณีการแก้ไขปัญหารถจราจรระยะยาว หรือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณสูง) และนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชาสัมพันธ์และการรับฟัง ความคิดเห็นจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการพิจารณา เมื่อวิเคราะห์จนได้ข้อสรุปแล้ว จะนำเสนอรูปแบบการแก้ไขปัญหารถจราจรที่เหมาะสม ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์การแก้ไขปัญหารถจราจร อาจนำไปสู่การทบทวนปัญหาหรือการออกแบบวิธีการแก้ไขใหม่ เพื่อให้การแก้ไขปัญหารถจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และยั่งยืน โดยมีขั้นตอนหลัก ดังนี้

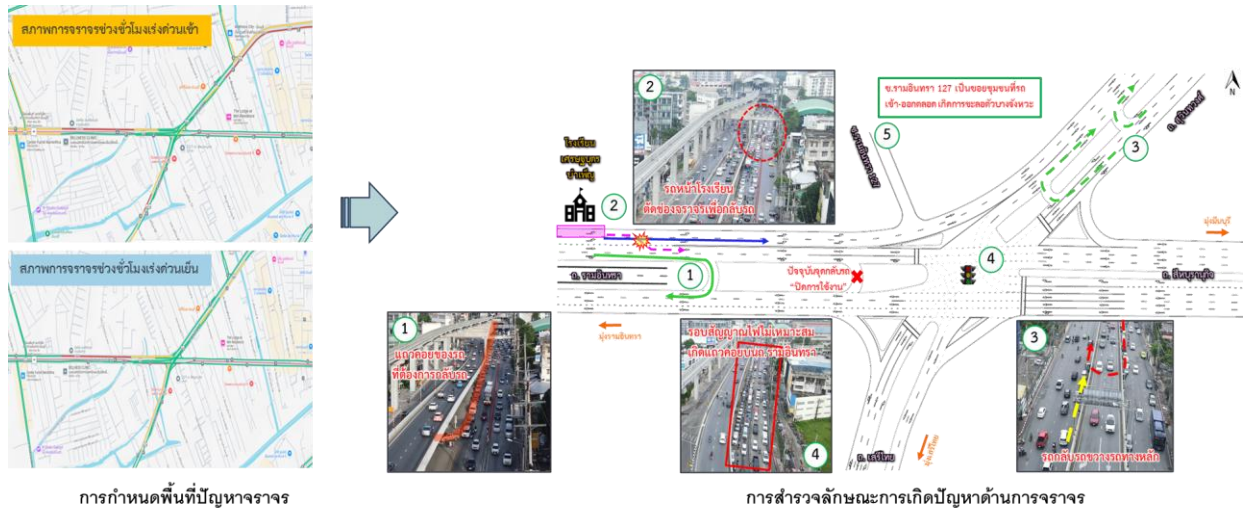
1) การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหาจะต้องพิจารณาสาเหตุจากการตรวจสอบโครงข่าย ข้อมูลการร้องเรียน รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานในพื้นที่ และการคัดกรองปัญหาด้านการจราจรจากดัชนีติดขัดของฐานข้อมูลสารสนเทศ (Google Traffic Live) พร้อมกับการลงพื้นที่สังเกตการบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 8-1

สำหรับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจรตามหลักวิชาการของ Highway Capacity Manual (HCM 2016) เป็นแนวทางมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสภาพการจราจรของถนนและโครงข่าย ซึ่งทราบถึงผลการ



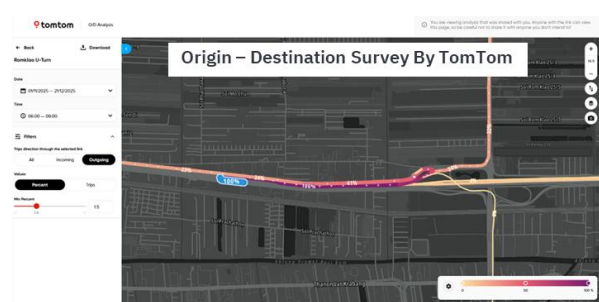
วิเคราะห์สภาพการจราจร อาทิ ความจุถนน (Capacity Analysis) ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเงื่อนไขต่าง ๆ ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เวลาหน่วงและความล่าช้า (Delay Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุปัญหาจราจร รวมถึงขอบเขตของการแก้ไขปัญหา



รูปที่ 8-1 แนวทางการวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจะต้องทำการสำรวจกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน และข้อมูลด้านการจราจร ให้เพียงพอสำหรับการวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจร จะประกอบไปด้วย การสำรวจภาพถ่ายทางอากาศ การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid – Block Classified Count Survey), การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count), การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin – Destination Survey) และการสำรวจระยะเวลาเดินทาง (Travel Time Survey) แสดงดังรูปที่ 8-2 และรูปที่ 8-3



รูปที่ 8-2 แนวทางการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล



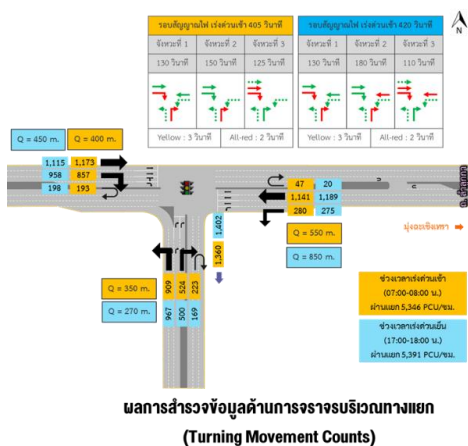
รูปที่ 8-3 การลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร

3) การออกแบบวิธีการแก้ไขปัญหา

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

4) การทดสอบและประเมินผล

การทดสอบและประเมินประสิทธิภาพของวิธีการแก้ไขปัญหา โดยจัดทำแบบจำลองการจราจร เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาก่อนการดำเนินการจริง และใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบทางเลือกต่างๆ เพื่อให้ได้แนวทางแก้ไขที่เหมาะสม โดยจะทำการเปรียบเทียบระหว่างก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงของพื้นที่ศึกษาโครงการด้วยดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของจุดปัญหาจราจร แสดงดังรูปที่ 8-4 และตารางที่ 8-1



ผลการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรบริเวณทางแยก
(Turning Movement Counts)



การใช้แบบจำลองด้านการจราจร (Micro Simulation)

รูปที่ 8-4 การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 8-1 ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาจราจร

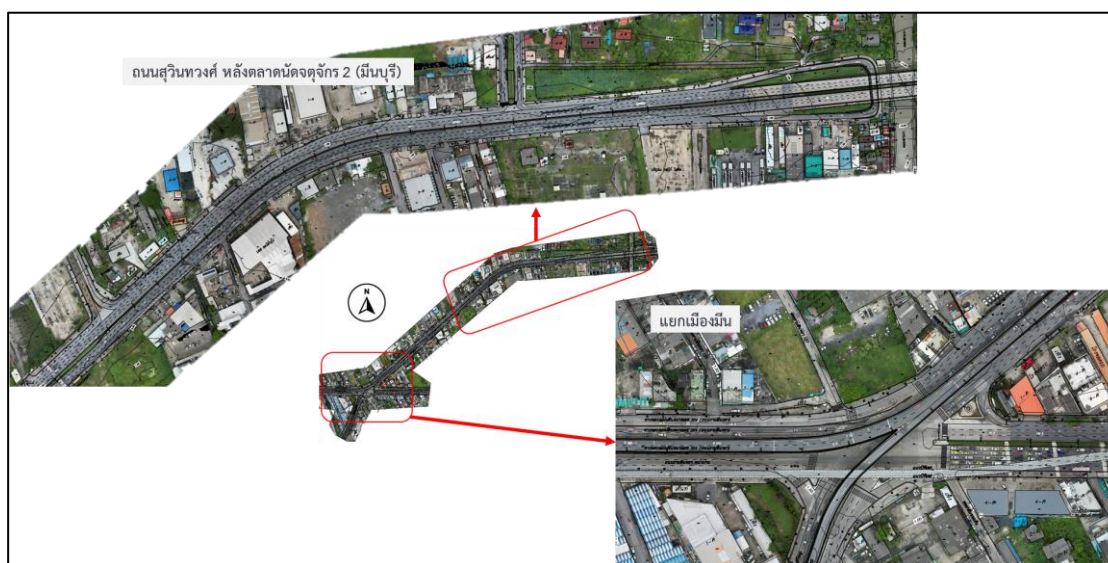
ดัชนีตัวชี้วัด	ประเภทจุดปัญหาจราจร				
	จุดกลับรถ	ช่วงถนน/คอขวด	จุดตัดทางแยก	จุดรวม/แยกกระแส	หน้าสถานี
ดัชนีเชิงปริมาณ					
ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/Capacity)	✓	✓		✓	✓
ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation)			✓		✓
อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate)		✓	✓	✓	✓
ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)	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

5) การนำเสนอผลการศึกษา

การนำเสนอผลการศึกษาคือจะประกอบด้วย แนวคิด ขั้นตอนการดำเนินงาน ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยนำเสนอและรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

6) การศึกษาด้านวิศวกรรมและการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

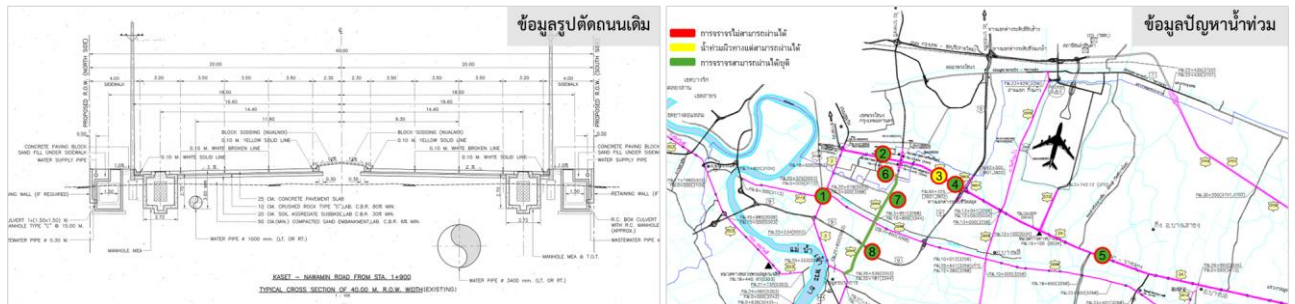
การศึกษาด้านวิศวกรรมจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาระบบจราจรซึ่งจะพิจารณาร่วมกับการศึกษาด้านจราจร การดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลกายภาพของพื้นที่โครงการ การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง ข้อมูลระบายน้ำ (กรณีมีปัญหาหน้าท่วม) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และประเมินวงเงินลงทุนเบื้องต้น แสดงดังรูปที่ 8-5 ถึงรูปที่ 8-7



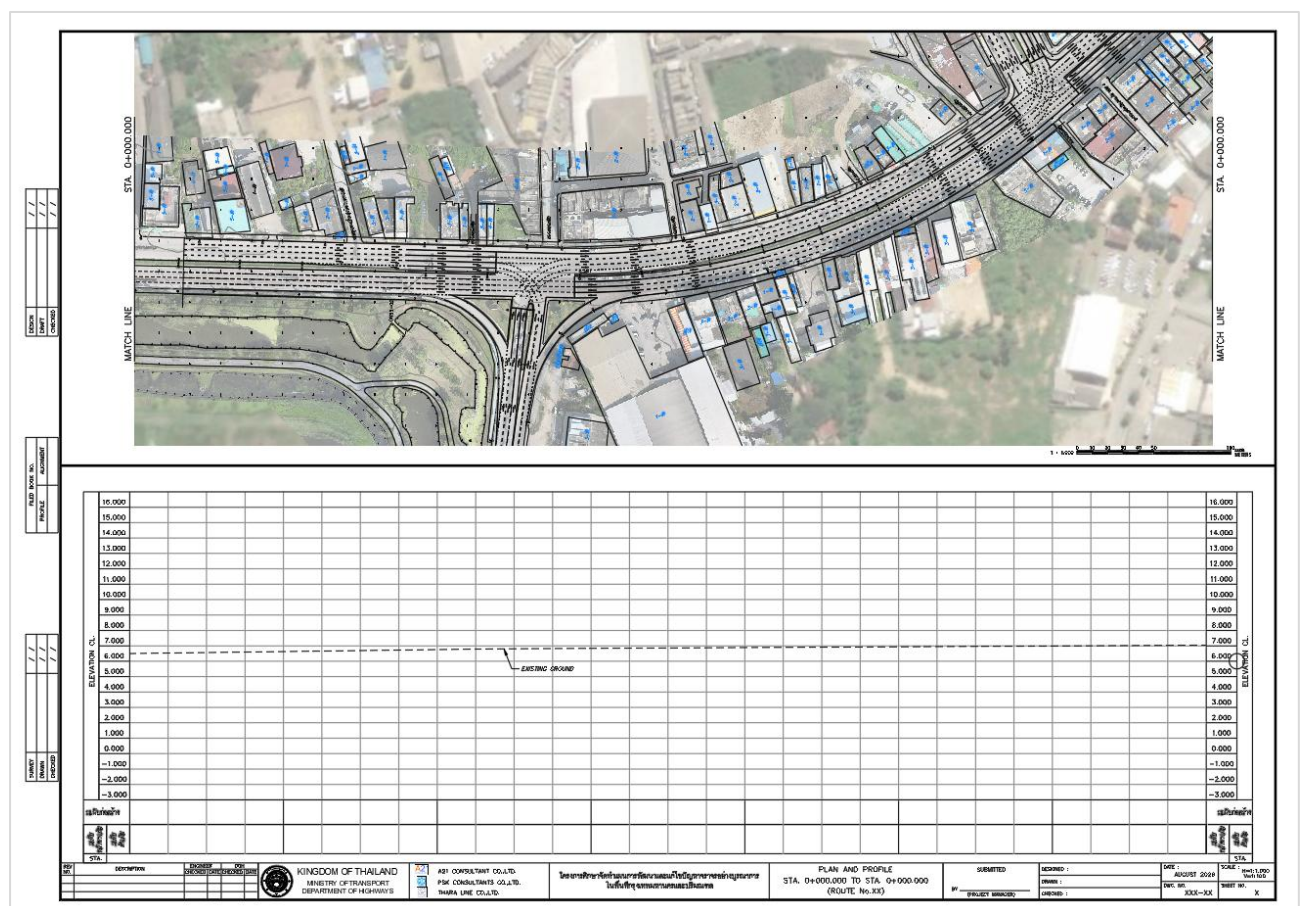
รูปที่ 8-5 ตัวอย่างการสำรวจจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยการบินโดรน บริเวณพื้นที่แยกเมืองมีน



และถนนสุขุมวิท หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



รูปที่ 8-6 ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบจัดทำแบบเบื้องต้น



รูปที่ 8-7 ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)

9. ตัวอย่างผลการศึกษา

9.1 ทางหลวงหมายเลข 3242 : ทางแยกบ่อดิน

- 1.ประเภทจุดปัญหา จุดทางแยก พื้นที่รับผิดชอบ แขวงทางหลวงสมุทรสาคร ที่ตั้ง ถนนเอกชัย ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร หลักกิโลเมตรที่ 16+600 ตอนควบคุม 100 พิกัด (13.6189, 100.3494)
2. สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน : ปริมาณจราจรจากถนนเอกชัยต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ และจากถนนเอกชัย-เศรษฐกิจต้องการเลี้ยวออกไปยังสมุทรสาครและเข้ากรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการชะลอตัว



3. ผลการสำรวจสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจร พบว่าความต้องการในการเดินทางผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษาและพฤติกรรม การกระจายตัวของปริมาณการจราจรบนช่วงทางหลวงหมายเลข 3245 (ถนนเอกชัย) และถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ มีปริมาณ จราจรหนาแน่นในวันทำงาน ซึ่งจากสภาพจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบจุดปัญหา จะสังเกตได้ว่าวันที่มีสภาพจราจร ติดขัดวิกฤติมากที่สุดและมีความยาวแถวคอยสูงสุดคือวันทำงาน ปลายสัปดาห์ ดังนั้นวิเคราะห์จึงเลือกใช้ปริมาณจราจร ในวันศุกร์เป็นปริมาณจราจรตัวแทนสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

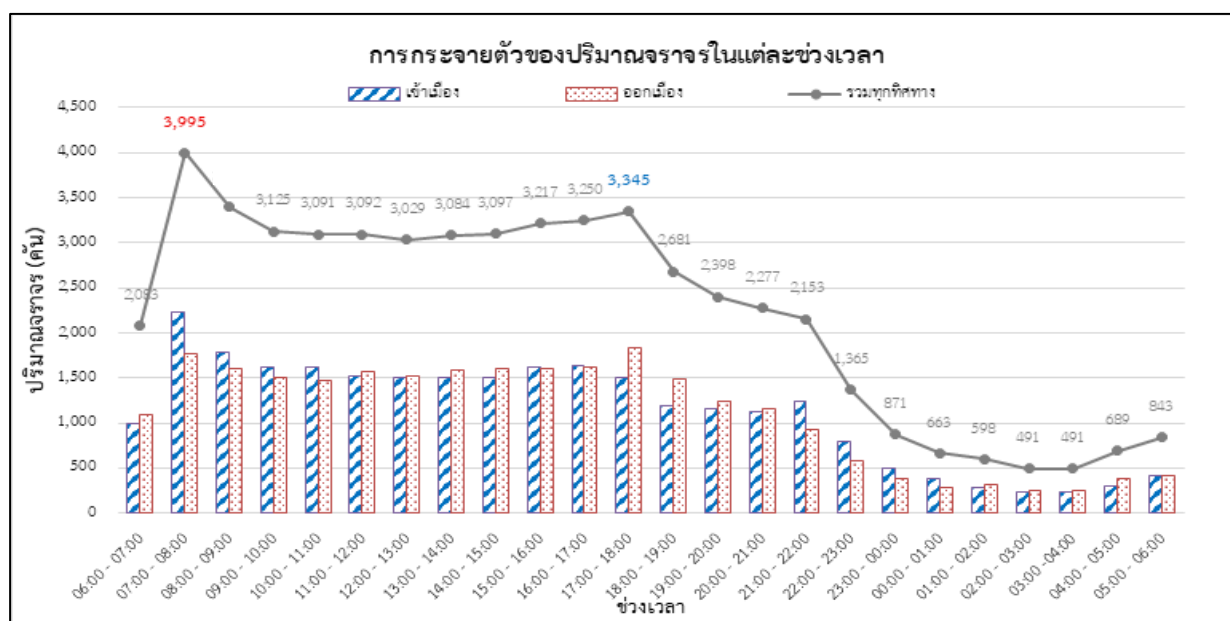
สำหรับการกระจายตัวของปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดที่ปรึกษาได้พิจารณาจากวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์) พบว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าอยู่ในช่วง 07.00-08.00 น. ปริมาณจราจรรวม 3,536 PCU/ชั่วโมง และ ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นอยู่ในช่วง 17.00-18.00 น. ปริมาณจราจรรวม 3,688 PCU/ชั่วโมง สัดส่วนประเภทยานพาหนะ ส่วนใหญ่คือรถยนต์ ร้อยละ 46.09 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 32.68 ซึ่งปริมาณจราจรดังกล่าวข้างต้นจะใช้ เป็นตัวแทนสำหรับใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรและวิเคราะห์ผลของแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร



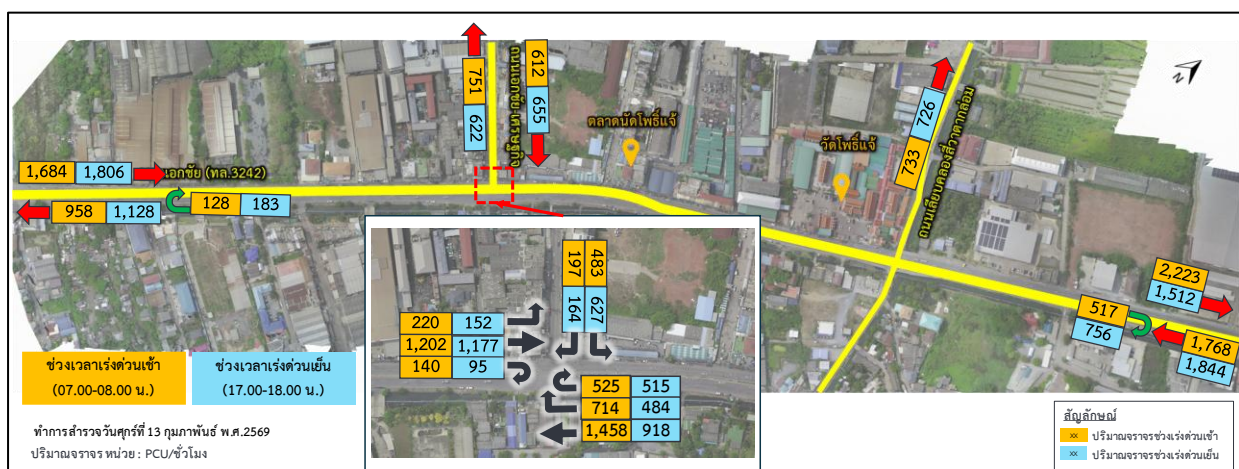
ตารางที่ 9.1-1 การเปรียบเทียบปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนทางหลวงหมายเลข 3242

วันสำรวจ	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (PCU/ชั่วโมง)		ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)
	ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น	
วันพฤหัสบดี (12-02-69) (วันทำงาน กลางสัปดาห์)	3,681 (540 m) (07.00-08.00 น.)	3,268 (600 m) (16.00-17.00 น.)	51,308
วันศุกร์ (13-02-69) (วันทำงาน ปลายสัปดาห์)	3,536 (600 m) (07.00-08.00 น.)	3,688 (750 m) (17.00-18.00 น.)	53,430
วันเสาร์ (14-02-69) (วันหยุด)	3,006 (400 m) (09.00-10.00 น.)	2,953 (520 m) (17.00-18.00 น.)	47,762

หมายเหตุ : (xxx) หมายถึง (ความยาวแถวคอย) หน่วย เมตร



รูปที่ 9.1-1 การกระจายตัวของปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนวันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์)



รูปที่ 9.1-2 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบัน ช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น



จากข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าเกิดปัญหาการตัดทางร่วมทางแยก เนื่องจากปริมาณจราจรที่มาจากถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ ไม่สามารถเลี้ยวเข้าไปยังถนนเอกชัยได้ และปริมาณจราจรที่ต้องการจะเลี้ยวขวาเข้าไปยังถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีความต้องการเลี้ยวขวาเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดแถวคอยสะสมบนถนนเอกชัยและถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ อีกทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีการทำกิจกรรมบริเวณหน้าตลาดนัดโพธิ์แจ้งทำให้มีการจอดและเดินข้ามถนนเกิดการชะลอตัวของกระแสจราจรแล้วเกิดเป็นแถวคอยสะสม

4. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน



5. สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง

ตารางที่ 9.1-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเช้า

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	2:15	1:29	1:29	1:30
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	35.33	60.63	60.30	59.97
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	5,223	5,615	5,791	5,967
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	259	14	17	19
ระดับการให้บริการ	-	E	C	C	C

ตารางที่ 9.1-3 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเย็น

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	2:49	1:52	1:52	1:53
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	28.25	48.48	48.22	47.95
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	4,888	5,255	5,518	5,780
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	324	18	21	24
ระดับการให้บริการ	-	E	C	C	C



จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรหลังการปรับปรุงสภาพทางแยกโดยการปิดทางแยก ให้รถที่ต้องการเลี้ยวขวา เข้า-ออกถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ ต้องขับรถไปเพื่อกลับรถที่หัวท้ายซอยเท่านั้น โดยไม่มีการเวนคืนที่ดิน จะเห็นได้ว่า ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย ลดลง ประมาณ 1 นาที ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 28 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 48 กิโลเมตร/ชั่วโมงระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยจากถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ ลดลง ประมาณ 1-2 นาที และจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากผลการสำรวจในปี ปัจจุบัน เนื่องจากในอนาคตมีการเปิดใช้งานเส้นทางใหม่บนถนนพระราม 2 และโครงการอื่น ๆ ใกล้เคียง จึงจะสังเกตได้ว่าในปีอนาคตการปรับปรุงแก้ไขจากแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วนก็มีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในปีอนาคตได้

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

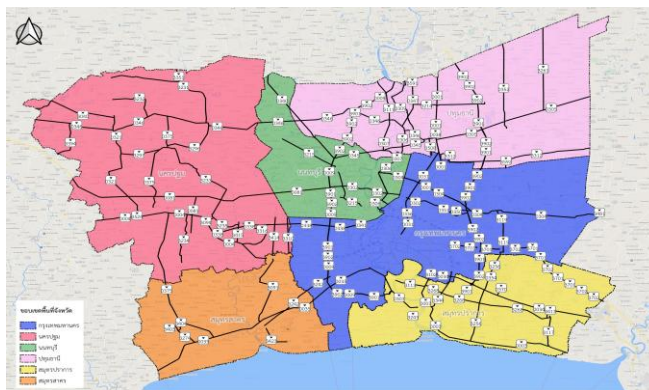
โครงการฯ ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมและทบทวนข้อมูลด้านนโยบาย แผนงาน กฎหมาย และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อคัดกรองโครงการที่จำเป็นต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม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

10.1 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 สำหรับใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

10.2 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังรูปที่ 10.2-1 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งหมด 6 จังหวัด ได้แก่ (1) กรุงเทพมหานคร (2) จังหวัดนนทบุรี (3) จังหวัดปทุมธานี (4) จังหวัดสมุทรปราการ (5) จังหวัดสมุทรสาคร และ (6) จังหวัดนครปฐม



รูปที่ 10.2-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม

10.3 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะดำเนินการศึกษาให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องที่สุด บนพื้นฐานทางวิชาการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 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

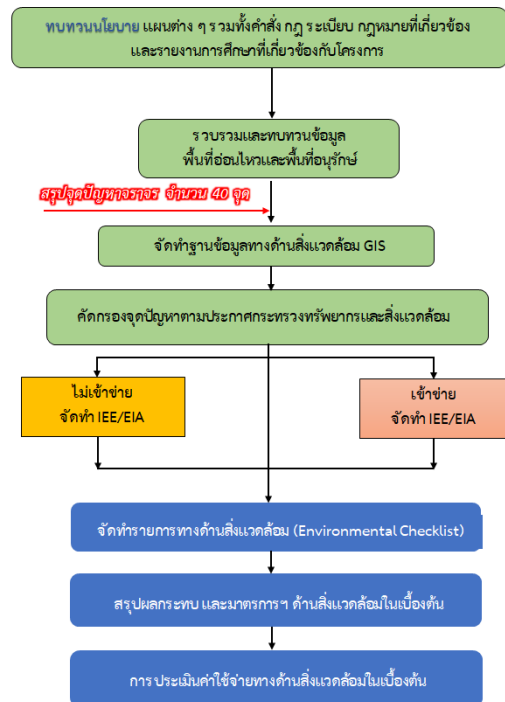
3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

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



10.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการที่ได้จากการ พิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา และแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการ ศึกษาสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 10.4-1



รูปที่ 10.4-1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

10.5 ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การทบทวนข้อกฎหมาย ระเบียบ ประกาศกระทรวง กฎกระทรวง มติคณะรัฐมนตรี นโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการประเภททางหลวงในพื้นที่ศึกษาโครงการทั้ง 6 จังหวัด



ตารางที่ 10.5-1 การทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย/นโยบาย/ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับโครงการ
พรบ. อุทยานแห่งชาติพ.ศ. 2562	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ทั้ง 6 จังหวัด ไม่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานฯ คือ (1) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพวันาราม จังหวัดปทุมธานี (2) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม จังหวัดสมุทรสาคร (3) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์ จังหวัดสมุทรสาคร (4) สวนรุกขชาติกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
มติ ครม. วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ว่าด้วย แนวทางการพิจารณา การก่อสร้างถนนใน พื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ทั้ง 6 จังหวัด ไม่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานฯ คือ (5) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพวันาราม จังหวัดปทุมธานี (6) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม จังหวัดสมุทรสาคร (7) เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดราษฎร์ศรัทธากะยาราม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์ จังหวัดสมุทรสาคร (8) สวนรุกขชาติกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
พรบ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2559	พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ยกเว้น จังหวัดสมุทรสาคร พบพื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติป่าอวามหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติ ครม. ว่าด้วยการใช้ประโยชน์ป่าสงวนแห่งชาติ วันที่ 10 และ 17 มีนาคม 2535	พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ยกเว้น จังหวัดสมุทรสาคร พบพื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติป่าอวามหาชัยฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าพันท้ายนรสิงห์
มติ คณะรัฐมนตรี วันที่ 26 เมษายน 2554 เรื่อง การทบทวนการกำหนดประเภทและขนาด โครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติ คณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน 2537)	พื้นที่โครงการฯ ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่า C)
มติ ครม. ว่าด้วยการขอใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่โครงการฯ ไม่อยู่พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 แต่อย่างใด
พรบ. โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	- แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 497 แห่ง และ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 5 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรสาคร จำนวนทั้งสิ้น 34 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 36 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดปทุมธานี จำนวนทั้งสิ้น 82 แห่ง และพิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนนทบุรี จำนวนทั้งสิ้น 65 แห่ง - แหล่งโบราณสถานในเขตจังหวัดนครปฐม จำนวนทั้งสิ้น 101 แห่ง
มติ ครม. เรื่อง ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำที่มี ความสำคัญระดับนานาชาติ และระดับชาติ ของประเทศไทย	พื้นที่ของโครงการฯ ไม่มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ (Ramsar Sites) แต่อย่างใด ทั้งนี้พบ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดไผ่ล้อมและวัดอัมพวันาราม แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และอ่าวไทย
มติ ครม. ว่าด้วยการแก้ไขปัญหาการจัดการพื้นที่ ป่าชายเลน	พบ พื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม. ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร ส่วนจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดนครปฐม ไม่พบพื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม. แต่อย่างใด

10.6 ผลการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลของโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เขตพื้นที่แขวงทางหลวงสมุทรสาคร)

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

1) พื้นที่ศึกษา

1.1) จุดปัญหาบริเวณแยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3424 ตัดถนนเอกชัย (บริเวณแยกบ่อดิน) วางตัวรูปทางแยก รูปตัว T (T junction)

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสมุทรสาคร โดยมีพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 แขวง 1 เขต 1 จังหวัด คือ ตำบลบางน้ำจืด และตำบลคอกกระบือ อ.เมืองสมุทรสาคร



รูปที่ 10.6-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริเวณแยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ)

1.2) จุดปัญหาบริเวณถนนเอกชัยตัดถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ (แยกบางปลา)

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ บริเวณถนนเอกชัยตัดถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ (แยกบางปลา) ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลนาดี อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสมุทรสาคร

ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลนาดีและตำบลท่าทราย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



รูปที่ 10.6-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณถนนเอกชัยตัดถนนเอกชัย-เศรษฐกิจ
(แยกบางปลา)

2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ดำเนินการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวและด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ โดยจะทำการตรวจสอบจากแนวเส้นทางโครงการที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการและจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) ข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ (ตารางที่ 10.6-1)



ตารางที่ 10.6-1 ผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เขตพื้นที่แขวงทางหลวงสมุทรสาคร

ROUTE No.		จุดตัดปัญหา	พื้นที่ แขวงทางหลวง	การประเมินจากข้อกำหนดทางด้านพื้นที่									การประเมินจากรายละเอียด โครงการ	
				การตรวจสอบข้อกำหนดพื้นที่ ^{1/ 2/ 3}										
				IEE ^{1/}	EIA ^{2/ 3}									
				พื้นที่ป่าอนุรักษ์ เพิ่มเติม ^{4/}	20.1 ³	20.2 ³	20.3 ³	20.4 ³	20.5 ³	20.6 ³	20.7 ³	33 ²	ระยะ เร่งด่วน	ระยะยาว
1.	3242-SKN01	แยกบ่อดิน (ทล.3242 ตัดกับถนนเอกชัย- เศรษฐกิจ)	ขท.สมุทรสาคร	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	ไม่มีกิจกรรม ในระยะนี้
2.	3091-SKN02	แยกบางปลา	ขท.สมุทรสาคร	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕

หมายเหตุ:

- /1 คือ การกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่างๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554
- /2 คือ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567
- /3 คือ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568
- 4/ คือ โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม¹
- 20.1 คือ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า³
- 20.2 คือ พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ³
- 20.3 คือ พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2³
- 20.4 คือ พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ³
- 20.5 คือ พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ³
- 20.6 คือ พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร³
- 20.7 คือ พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง³
- 33 คือ โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1²



10.7 การจัดทำรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

1) รวบรวมข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติและตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วนของโครงการ โดยให้ครอบคลุม 4 องค์ประกอบ คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย ดังตารางที่ 10.7-1 โดยจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

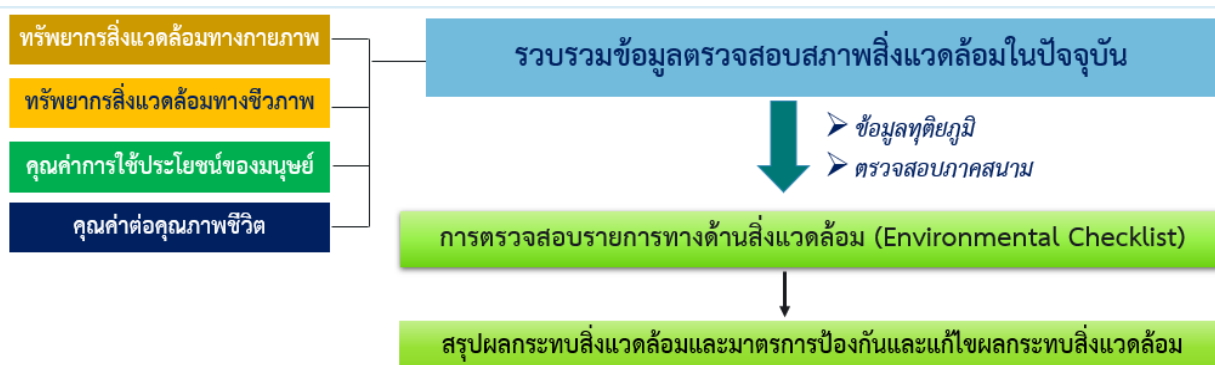
ตารางที่ 10.7-1 ปัจจัยและประเด็นการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

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

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

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

2) รายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นที่จะมีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาวและระยะเร่งด่วน โดยใช้ข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันจากข้อ 1) เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น ตลอดจนประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 10.7-1



ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 10.7-1 การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)

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

ตารางที่ 10.7-2 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น (ระยะก่อสร้าง)

ตัวอย่างผลกระทบที่สำคัญ	ตัวอย่างมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น
ด้านอากาศ	
การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษอากาศที่จะมีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่เกิดจากรถบรรทุกเครื่องจักรบริเวณพื้นที่โครงการ	  - ต้องใช้วัสดุปิดคลุมกระบะของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - ฉีดพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวันอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (ช่วงเช้าและบ่าย) หรืออาจพิจารณาเพิ่มเติมในกรณีที่ปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ - ดับเครื่องยนต์ทุกครั้งเมื่อเลิกใช้งานหรือเมื่อจอด - กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ให้มีสภาพใช้งานได้ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด



ตารางที่ 10.7-2 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น (ระยะก่อสร้าง)

ตัวอย่างผลกระทบที่สำคัญ	ตัวอย่างมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น
ด้านเสียง	
เสียงดังจากเครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้ในการก่อสร้างก่อให้เกิดการรบกวนและส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	  ควบคุมความเร็ว ตรวจสอบเครื่องจักรสม่ำเสมอ - ควบคุมความเร็วรถบรรทุกไม่ให้เกินกว่ากฎหมายกำหนด สำหรับเส้นทางเข้าหมู่บ้านและพื้นที่ก่อสร้าง ความเร็วรถต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ให้มีสภาพใช้งานได้ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน
การคมนาคมขนส่ง / ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	
อาจส่งผลกระทบต่อการกีดขวางทางคมนาคม และอาจกระทบต่อความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชนบริเวณทางเท้าและนักเรียน นักศึกษาที่ใช้เส้นทางซึ่งอาจจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง 	   การติดตั้งป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ใช้ทางอย่างระมัดระวัง ทางเดินเท้า - จัดการจราจรให้สอดคล้องกับช่วงการก่อสร้าง - ก่อนเปิดใช้เส้นทางต้องติดป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง - ติดป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง



ตารางที่ 10.7-2 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)

ตัวอย่างผลกระทบที่สำคัญ	ตัวอย่างมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
เศรษฐกิจและสังคม	
ผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ความสะดวกสบาย เตือรื้อน รำคาญ กิจกรรมระยะก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดการกีดขวาง หรือเป็นอุปสรรคในการสัญจร เพื่อติดต่อธุรกิจ ค้าขาย การต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการเดินทาง แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้น เฉพาะในช่วงการก่อสร้างเท่านั้น	 ตัวอย่างกล่องรับฟังความคิดเห็น - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด - ตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้าง โดยจะต้องติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็น และต้องมีหมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางที่สามารถติดต่อประสานแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ - ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา โดยเฉพาะกิจกรรมก่อสร้างในเขตชุมชนเพื่อลดการรบกวน

10.8 การประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

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



11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.1 การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีทั้งสิ้น 4 ครั้ง รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 11.1-1

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



รูปที่ 11.1-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



11.2 การประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์โครงการดำเนินการเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความก้าวหน้าของโครงการ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ ผ่านช่องทางเว็บไซต์ เพจเฟซบุ๊ก และบัญชีไลน์ทางการของโครงการ ทั้งนี้ สามารถติดตามข้อมูลและผลการศึกษาเพิ่มเติมได้ โดยสแกน QR Code ที่แสดงในหัวข้อ 14.สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

13. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

● ด้านวิศวกรรม

- วิเคราะห์แนวทางทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน และระยะยาว
- จัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Concept Design)
- ประเมินการวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการ

● ด้านการจราจรและขนส่ง

- จัดทำแบบจำลอง และประเมินประสิทธิภาพจราจรในพื้นที่โครงการ

● ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- การวิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

● ด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- สรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination: IEE) หรือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment: EIA)
- ประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เฉพาะโครงการที่มีการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว) เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

● ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- จัดทำรายงานสรุปผลประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) แล้วนำข้อมูลสรุปผลประชุมประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ และบัญชีไลน์ทางการโครงการ ซึ่งจะดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน นับจากวันประชุม
- จัดเตรียมแผนการจัดประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ ด้านการจราจรและขนส่ง ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



14. 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 : นายสรล พัทธ์ชัยศักดิ์เสรี



ด้านวิศวกรรม

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0-2617-0429

โทรศัพท์มือถือ : 088-572-9421

โทรศัพท์สาร : 0-2617-0426

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นายจตุรชัย จงอุดมการณ์



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธาราไลน์ จำกัด

113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 0-2017-7281

โทรศัพท์มือถือ : 091-870-8870

โทรศัพท์สาร : 0-2017-7282

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นางสาววรรณิศา ปัทมะภูษิต



เว็บไซต์โครงการ

“www.แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล.com”



เพจเฟซบุ๊กโครงการ

“แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล”



บัญชีไลน์ทางการโครงการ

“ทล.จราจร กทม-ปริมณฑล”