



สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา
และแก้ไขปัญหาระบบจราจรอย่างบูรณาการ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



กลุ่มที่ 7

พื้นที่รับผิดชอบแขวงทางหลวงนนทบุรี



วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2569

เวลา 13.30 - 16.30 น.



ณ ห้องประชุมทุเรียน ชั้น 5 เทศบาลเมืองบางกร่าง
ตำบลบางกร่าง อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี

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

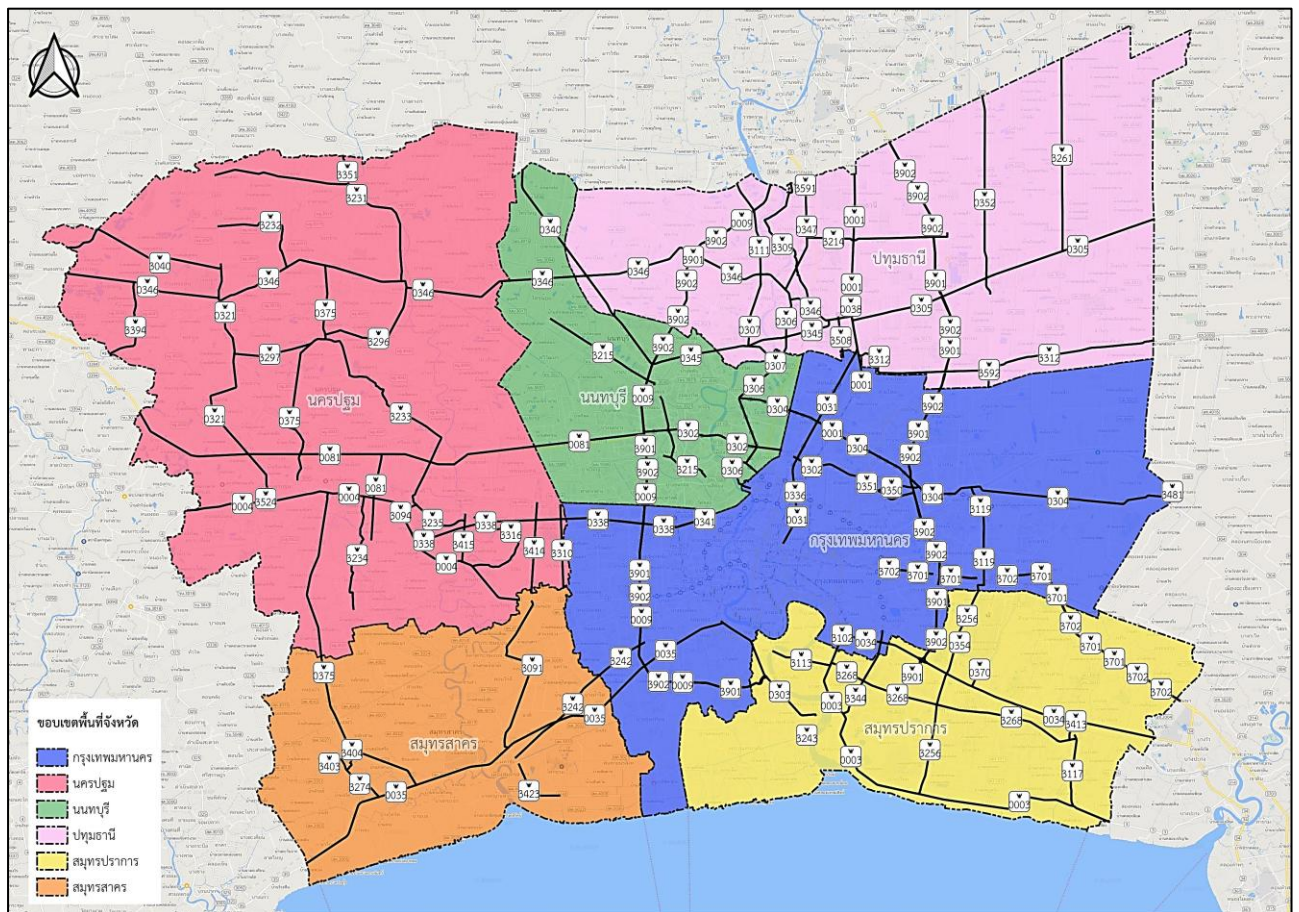


3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 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

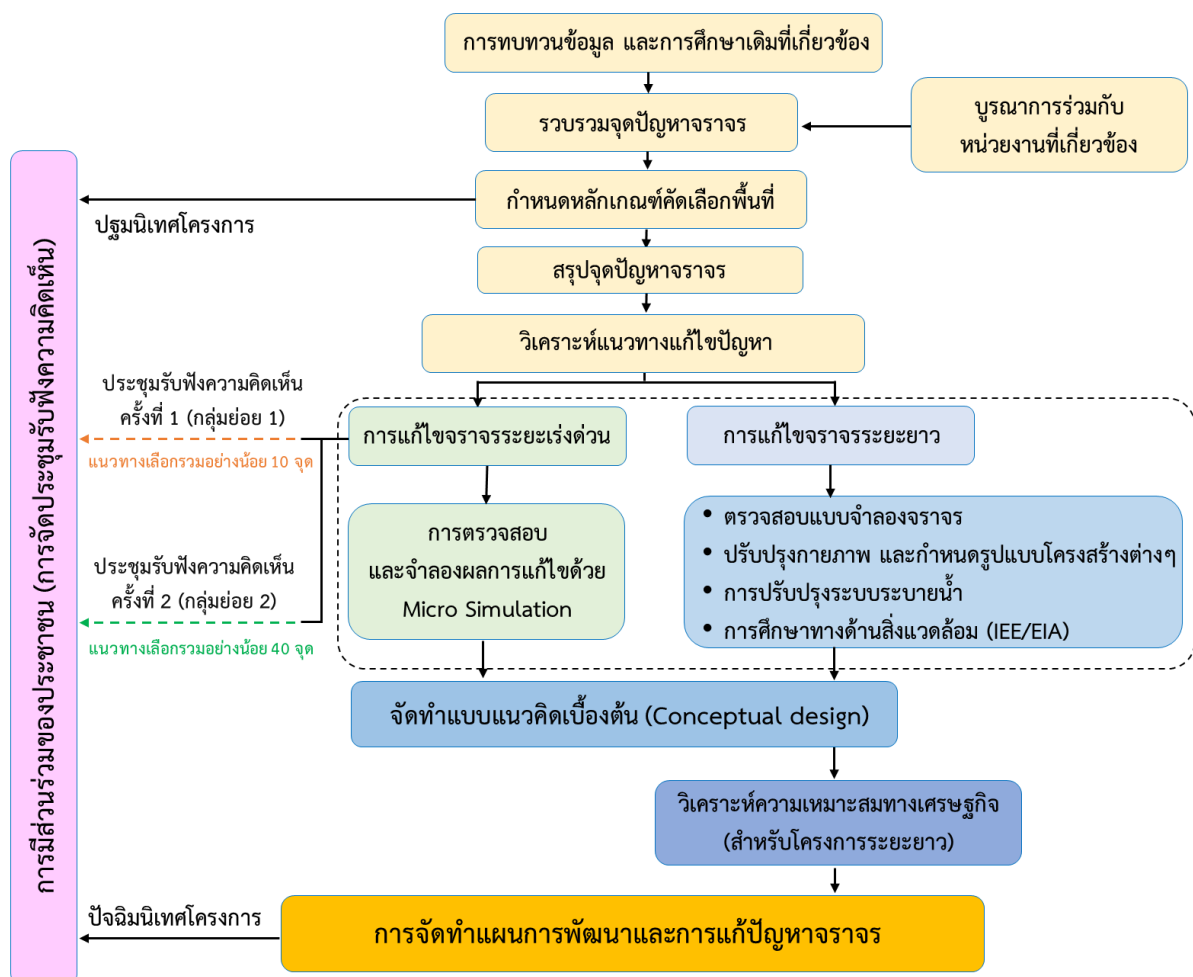
รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ



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. แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

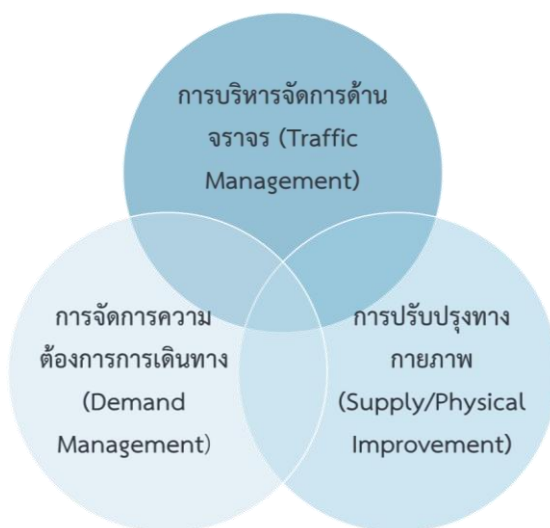
ครอบคลุม 3 องค์ประกอบด้านจราจร คือ 1) ผู้ขับขี่ 2) ยานพาหนะ และ 3) ถนน

โดยแบ่งแนวคิดการแก้ปัญหาจราจร 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

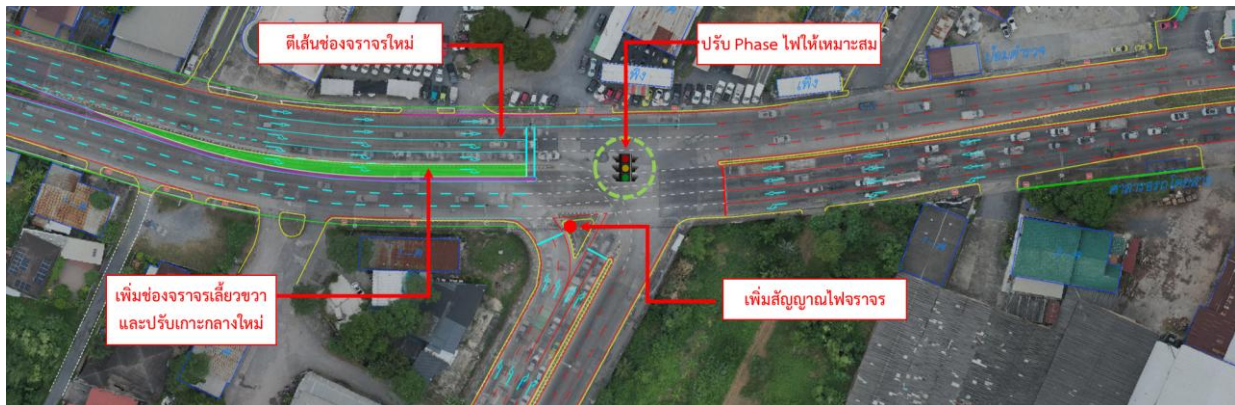
5) การจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่หรือรูปแบบการเดินทาง โดยการควบคุม การลด และการกระจายการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น ๆ รวมถึงการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล



รูปที่ 6-1 แนวคิดการแก้ปัญหาจราจร

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 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



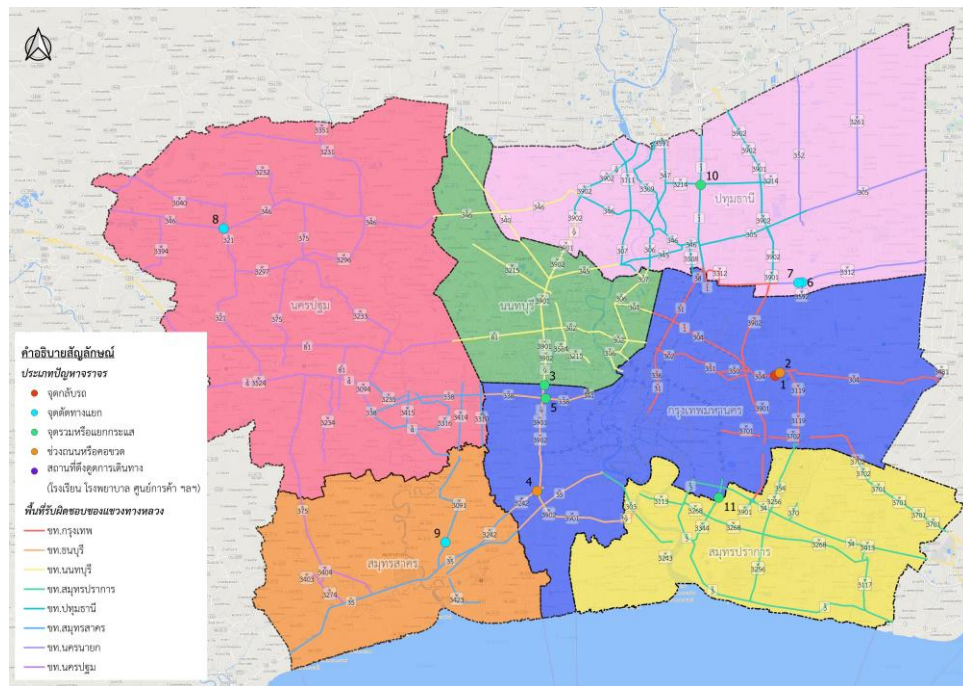
ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า

รูปที่ 6-3 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว



7. พื้นที่โครงการ

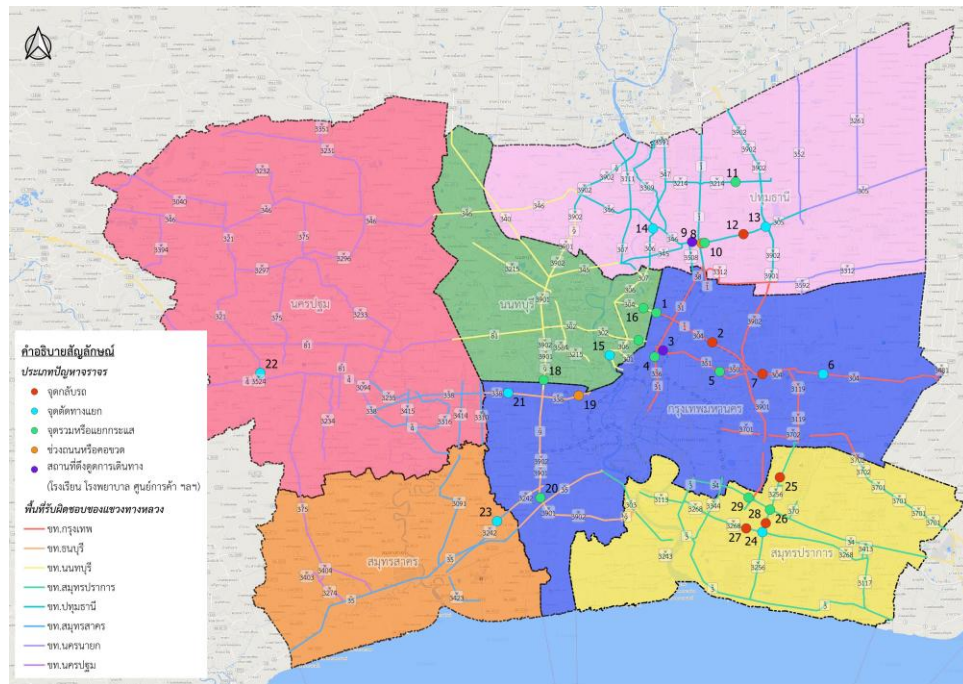
ที่ปรึกษาได้สรุปจุดปัญหาจราจร จำนวน 40 จุด (Short list) เพื่อดำเนินการศึกษาของโครงการ โดยดำเนินการศึกษานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) จำนวน 11 จุด แสดงดังรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-1 และนำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) จำนวน 29 จุด 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)	จุดกีดขวาง	26+000	ขท.กรุงเทพ	✓	-
2	304	ถนนสุวินทวงศ์ 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 และ ทล.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)

จุด ที่	ทาง หลวง	ชื่อตำแหน่งจุดปัญหาด้านจราจร	ประเภทปัญหา	หลัก กม.	แขวงที่ รับผิดชอบ	ปรับปรุง ระยะเร่งด่วน	ปรับปรุง ระยะยาว
1	304	ถนนแจ้งวัฒนะ (ช่วงสะพานข้ามคลองประปา)	จุดรวม/แยกกระแส	6+230	ขท.กรุงเทพ	✓	-
2	304	ถนนรามอินทรา (จุดกลับรถซอยรามอินทรา 20)	จุดกลับรถ	15+370		✓	✓
3	302	ทล.302 ม.เกษตร ประตุ 2	หน้าสถานีที่	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/แยก กระแส	0+000		✓	-
6	304	ถนนสุวินทวงศ์ (แยกคู้เม็ก)	จุดตัดทางแยก	33+150		✓	✓
7	304	ถนนรามอินทรา (สามแยกตัดถนนพระยา สุเรนทร์)	จุดกลับรถ	24+000		✓	✓
8	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางออกฟิวเจอร์ พาร์ค ประตุ 4)	ช่วงถนน/คอขวด	0+311	ขท.ปทุมธานี	✓	-
9	346	ถนนปทุมธานี-บางเลน (บริเวณตลาด 200 ปี รังสิต)	หน้าสถานีที่	1+000		✓	-
10	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดแยกกระแส บนสะพานคลอง 1)	จุดรวม/แยกกระแส	0+750		✓	✓
11	3214	ถนนคลองหลวง (จุดตัดทางแยกเลียบคลอง 3)	จุดรวม/แยกกระแส	10+000		✓	✓
12	305	ถนนรังสิต-นครนายก (จุดกลับรถหน้า การไฟฟ้าอัญบุรี)	จุดกลับรถ	6+416		✓	✓
13	305	ถนนรังสิต-นครนายก (ทางแยกคลองห้า เข้ามอเตอเวย์)	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

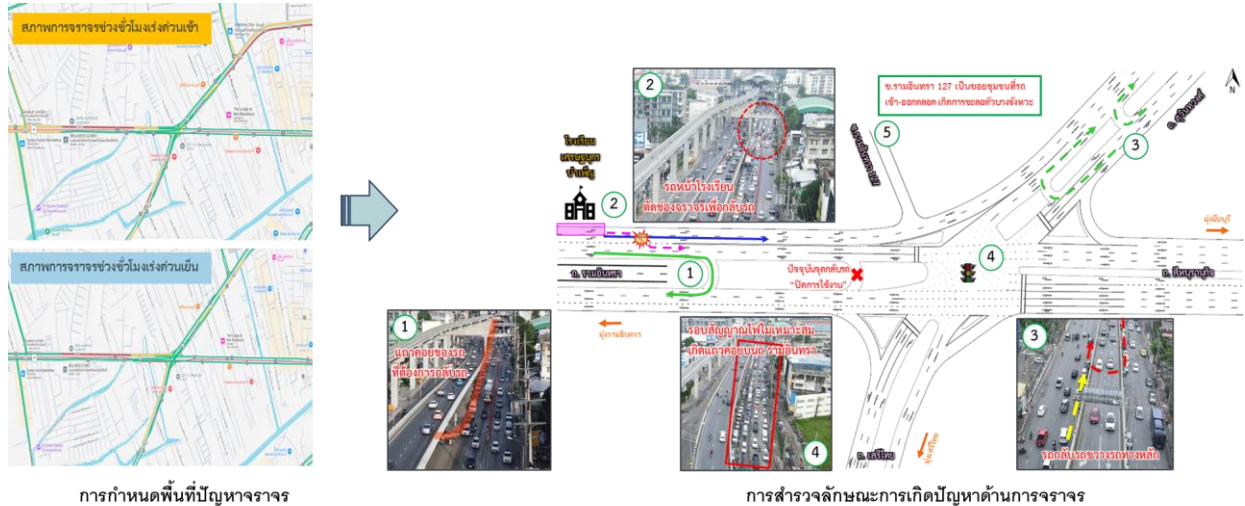
1) การวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

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

สำหรับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจรตามหลักวิชาการของ Highway Capacity Manual (HCM 2016) เป็นแนวทางมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสภาพการจราจรของถนนและโครงข่าย ซึ่งทราบถึงผลการ



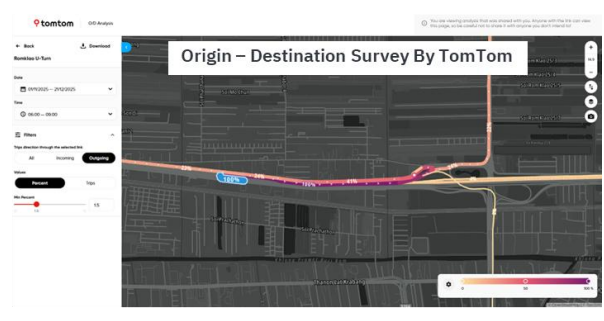
วิเคราะห์สภาพการจราจร อาทิ ความจุถนน (Capacity Analysis) ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเงื่อนไขต่าง ๆ ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เวลาหน่วงและความล่าช้า (Delay Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุปัญหาจราจร รวมถึงขอบเขตของการแก้ไขปัญหา



รูปที่ 8-1 แนวทางการวิเคราะห์และกำหนดขอบเขตปัญหา

2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจะต้องทำการสำรวจกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน และข้อมูลด้านการจราจร ให้เพียงพอสำหรับการวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร 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



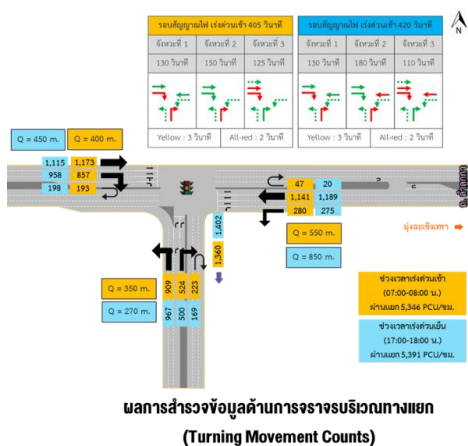
รูปที่ 8-3 การลงพื้นที่สำรวจปริมาณจราจร

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



การใช้แบบจำลองด้านการจราจร (Micro Simulation)



รูปที่ 8-4 การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 8-1 ดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพจุดปัญหาจราจร

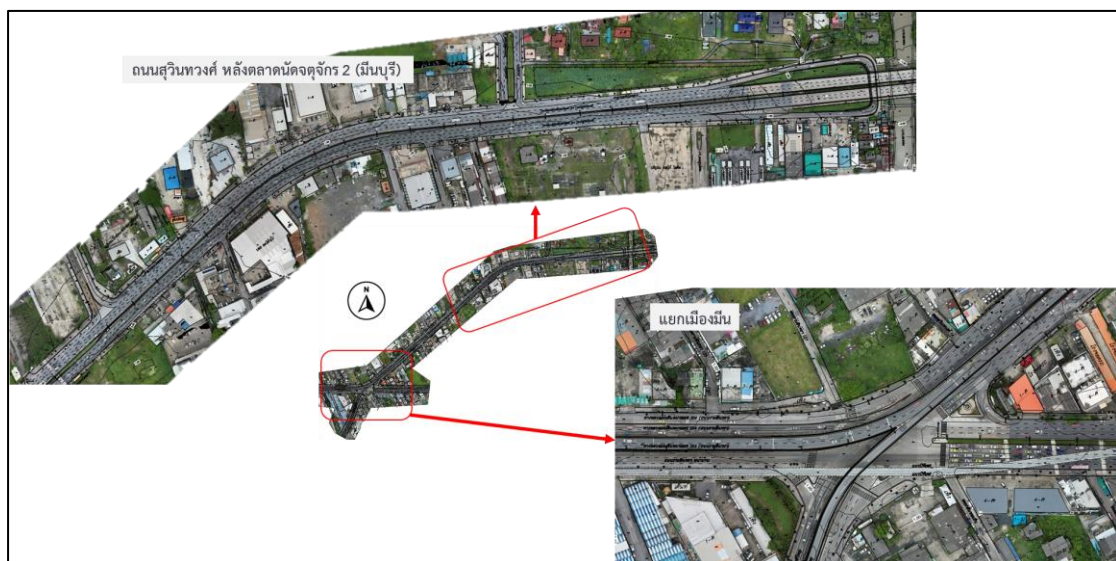
ดัชนีตัวชี้วัด	ประเภทจุดปัญหาจราจร				
	จุดกลับรถ	ช่วงถนน/คอขวด	จุดตัดทางแยก	จุดรวม/แยกกระแส	หน้าสถานี
ดัชนีเชิงปริมาณ					
ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/Capacity)	✓	✓		✓	✓
ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation)			✓		✓
อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate)		✓	✓	✓	✓
ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)			✓	✓	✓
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)

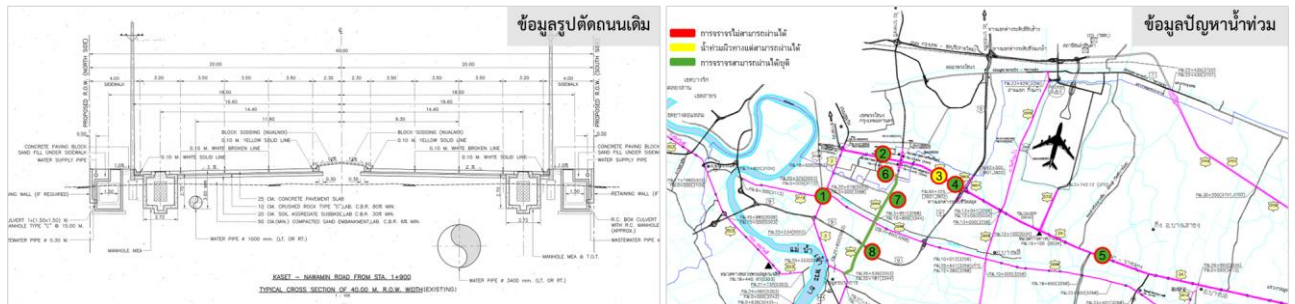
การศึกษาด้านวิศวกรรมจะประกอบไปด้วย การวิเคราะห์แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรซึ่งจะพิจารณาร่วมกับการศึกษาด้านจราจร การดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลกายภาพของพื้นที่โครงการ การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างชั้นทาง ข้อมูลระบายน้ำ (กรณีมีปัญหาหน้าท่วม) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแบบเบื้องต้น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



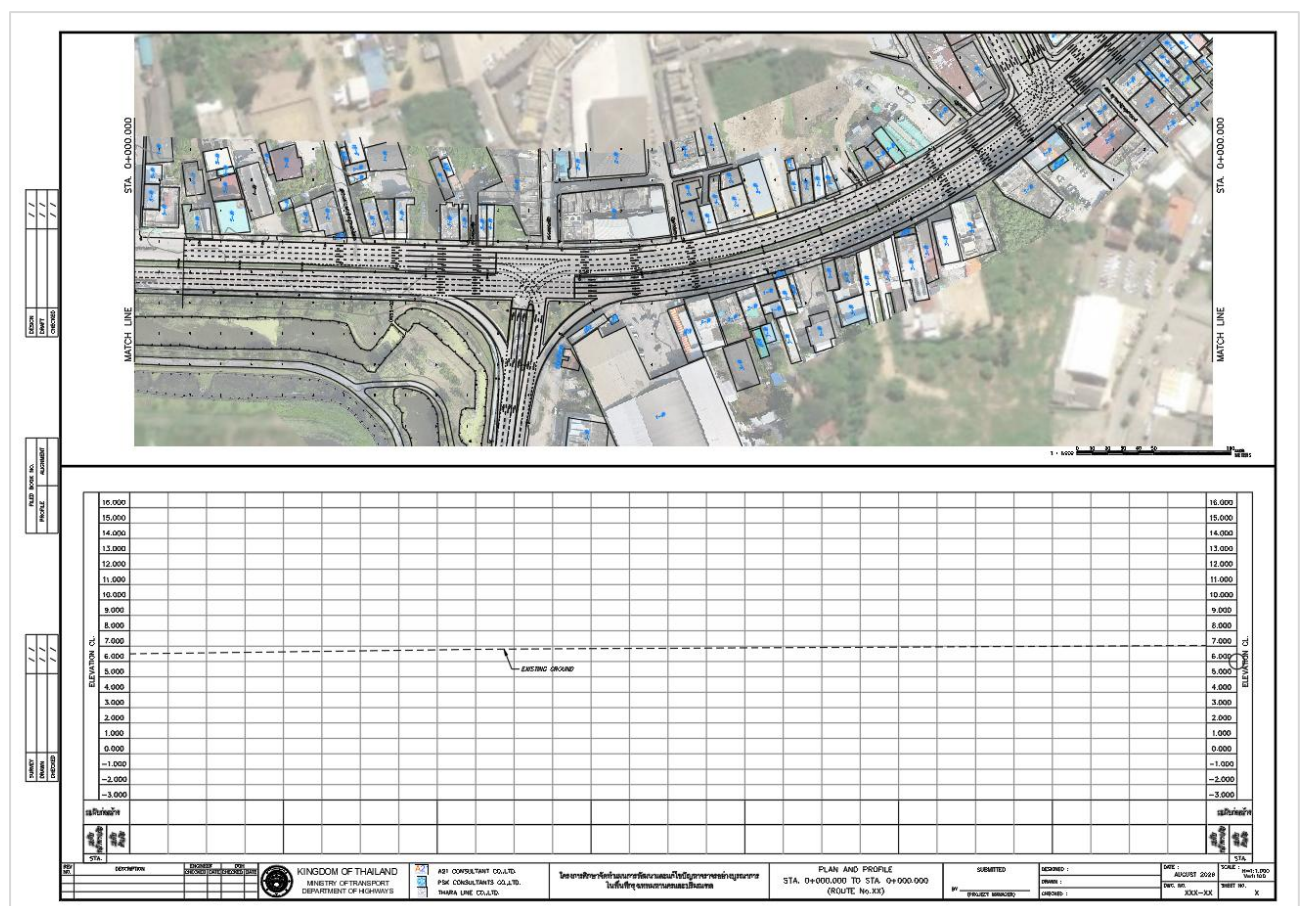
รูปที่ 8-5 ตัวอย่างการสำรวจจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยการบินโดรน บริเวณพื้นที่แยกเมืองมีน



และถนนสุวินทวงศ์ หลังตลาดนัดจตุจักร 2 (มีนบุรี)



รูปที่ 8-6 ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบจัดทำแบบเบื้องต้น



รูปที่ 8-7 ตัวอย่างการจัดทำแบบเบื้องต้น (Plan & Profile)

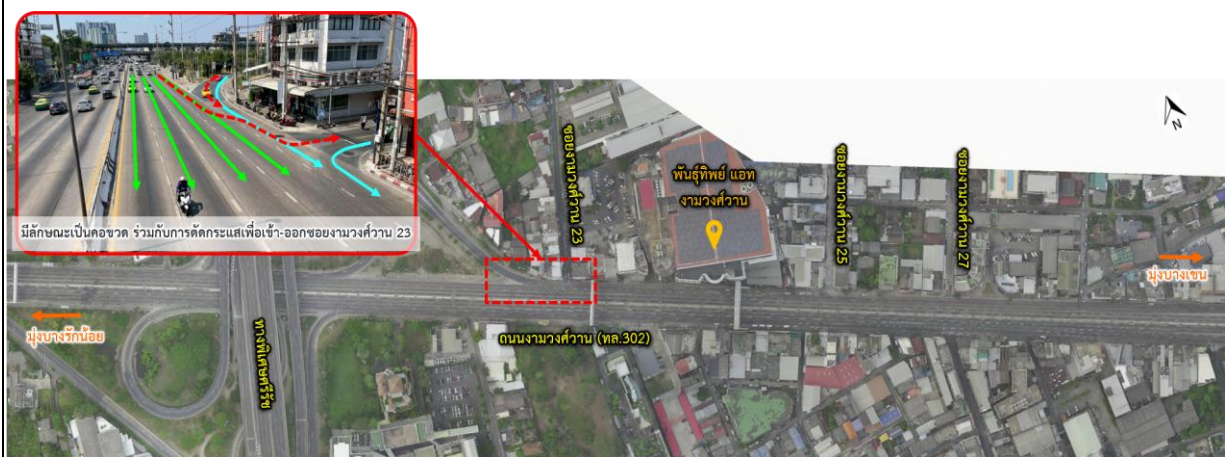
9. ตัวอย่างผลการศึกษา

9.1 ทางหลวงหมายเลข 302 : ซอยงามวงศ์วาน 23

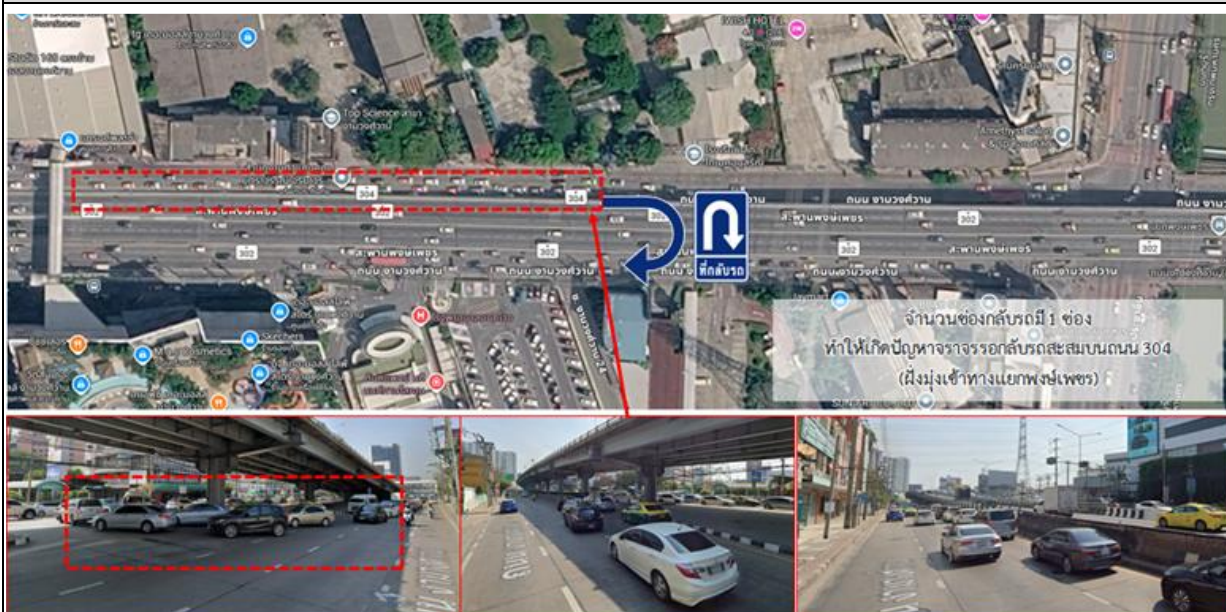
1.ประเภทจุดปัญหา จุดรวมกระแสน้ำจราจร พื้นที่รับผิดชอบ แขวงทางหลวงธนบุรี ที่ตั้ง ตำบลบางเขน อำเภอเมือง
นนทบุรี นนทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 4+900 ตอนควบคุม 201 พิกัด (13.8574, 100.5358)

2. **สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน :** ปริมาณจราจรจากทางด่วนพิเศษศรีรัชต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนงามวงศ์วานในช่วงเวลาเร่งด่วน และปริมาณจราจรบนทางถนนงามวงศ์วานมีจำนวนมากทำให้เกิดการชะลอตัวของปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน และตรงจุดกัลป์รถใต้สะพานพงษ์เพชร พบว่ามีปริมาณจราจรกัลป์รถหนาแน่น ซึ่งลักษณะกายภาพจุดกัลป์รถมีช่องกัลป์รถมี 1 ช่อง จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรกัลป์รถสะสมบนถนน 302 (ฝั่งมุ่งเข้าทางแยกพงษ์เพชร)

ถนนงามวงศ์วานมีปริมาณจราจรมากและทางด่วนพิเศษศรีรัชต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนงามวงศ์วานในช่วงเวลาเร่งด่วน



สภาพปัญหาจราจรตรงจุดกลับรถใต้สะพานพงษ์เพชร





3. ผลการสำรวจสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

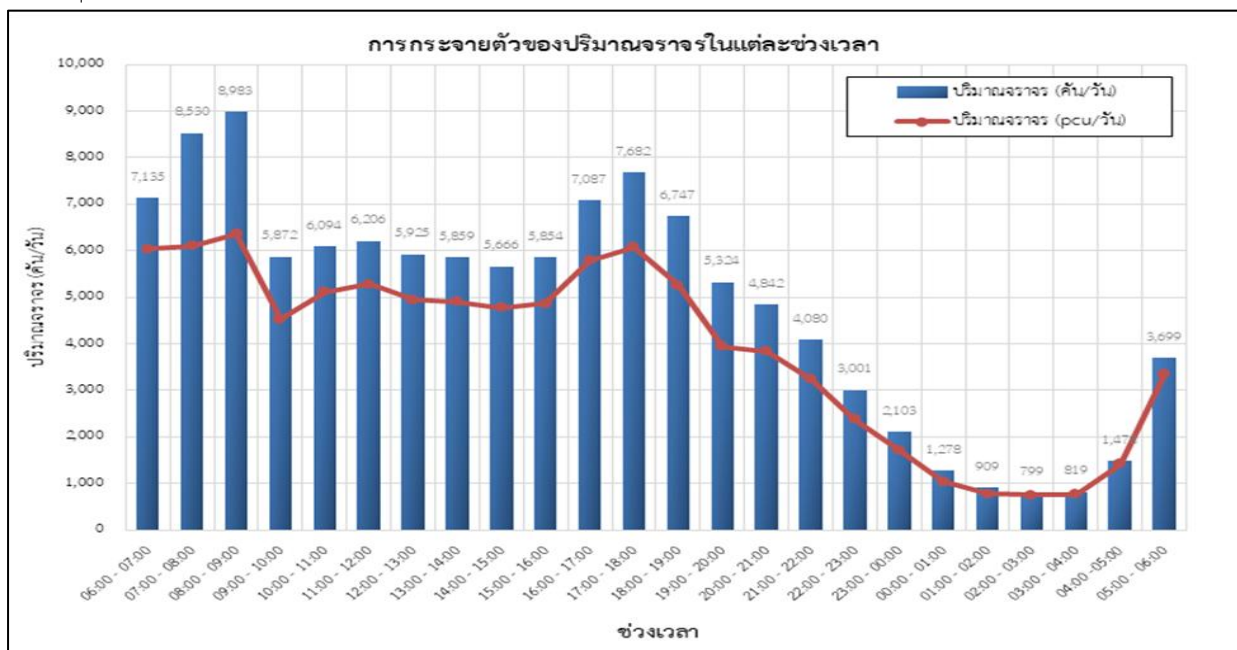
จากการลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจร พบว่าความต้องการในการเดินทางผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษาและพฤติกรรม การกระจายตัวของปริมาณการจราจรบนช่วงทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนงามวงศ์วาน) มีปริมาณจราจรหนาแน่นในวัน ทำงาน ซึ่งจากสภาพจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบจุดปัญหา จะสังเกตได้ว่าวันที่มีสภาพจราจรติดขัดวิกฤติมากที่สุด และมีความยาวแถวคอยสูงสุดคือวันทำงาน กลางสัปดาห์ ดังนั้นจึงเลือกใช้ปริมาณจราจรในวันอังคารเป็นปริมาณจราจร ตัวแทนสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

สำหรับการกระจายตัวของปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดได้พิจารณาจากวันอังคาร (วันทำงาน กลางสัปดาห์) เนื่องจากปริมาณจราจรที่เข้าทางแยกสูงสุดที่สุด ซึ่งพบว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าอยู่ในช่วง 07.00-08.00 น. ปริมาณจราจรรวม 6,106 PCU/ชั่วโมง และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นอยู่ในช่วง 17.00-18.00 น. ปริมาณจราจรรวม 6,082 PCU/ชั่วโมง สัดส่วน ประเภทยานพาหนะส่วนใหญ่คือรถยนต์ ร้อยละ 62.01 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28.34 ซึ่งปริมาณจราจรดัง ข้างต้นจะใช้เป็นตัวแทนสำหรับใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรและวิเคราะห์ผลแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป

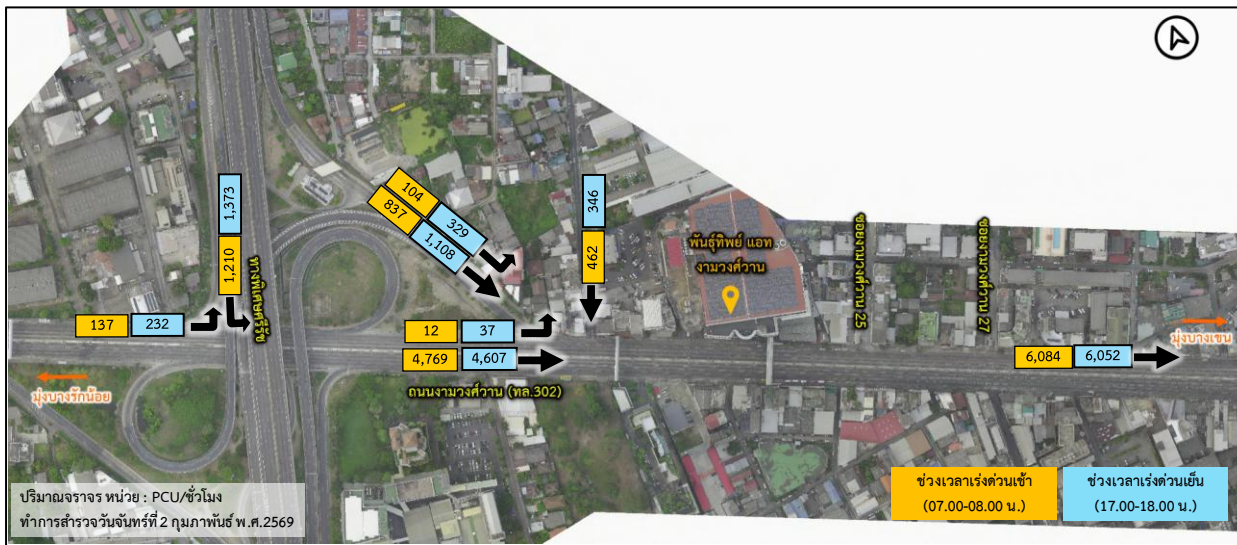
ตารางที่ 9.1-1 การเปรียบเทียบปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนทางหลวงหมายเลข 302

วันสำรวจ	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (PCU/ชั่วโมง)		ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)
	ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น	
วันอาทิตย์ (01-02-69) (วันหยุด)	4,383 (500 m) (07.00-08.00 น.)	5,731 (350 m) (17.00-18.00 น.)	89,124
วันจันทร์ (02-02-69) (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)	4,624 (500 m) (07.00-08.00 น.)	4,545 (200 m) (17.00-18.00 น.)	86,331
วันอังคาร (03-02-69) (วันทำงาน กลางสัปดาห์)	6,106 (500 m) (07.00-08.00 น.)	6,082 (250 m) (17.00-18.00 น.)	93,268

หมายเหตุ : (xxx) หมายถึง (ความยาวแถวคอย) หน่วย เมตร



รูปที่ 9.1-1 การกระจายตัวของปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนวันอังคาร (วันทำงาน กลางสัปดาห์)



รูปที่ 9.1-2 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบัน ช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น

จากข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันจะเห็นว่าจากปัญหาการรวมกระแสจราจรเนื่องจากปริมาณจราจรที่มาจากทางพิเศษศรีรัชไม่สามารถเข้าไปรวมกระแสกับทางหลักเนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนงามวงศ์วานหนาแน่น ช่วงเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจรจากถนนงามวงศ์วานเข้าเมือง 6,084 PCU/ชั่วโมง จากถนนงามวงศ์วาน 4,769 PCU/ชั่วโมง จากทางด่วนศรีรัช 837 PCU/ชั่วโมง และจากซอยงามวงศ์วาน 23 462 PCU/ชั่วโมง แล้วยกยสูงประมาณ 500 เมตร ส่วนช่วงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณจราจรจากถนนงามวงศ์วานเข้าเมือง 6,052 PCU/ชั่วโมง จากถนนงามวงศ์วาน 4,607 PCU/ชั่วโมง จากทางด่วนศรีรัช 1,108 PCU/ชั่วโมง และจากซอยงามวงศ์วาน 23 346 PCU/ชั่วโมง มีแล้วยกยสูงประมาณ 250 เมตร โดยในช่วงเร่งด่วนเช้าจะมีสภาพการจราจรที่ติดขัดมากกว่า

4. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน





5. สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง

ตารางที่ 9.1-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเช้า

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	02:14	02:08	02:20
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	28.04	29.24	27.2
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	7,646	7,639	8,171
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	150	115	100
ระดับการให้บริการ	-	C	B	C

ตารางที่ 9.1-3 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเย็น

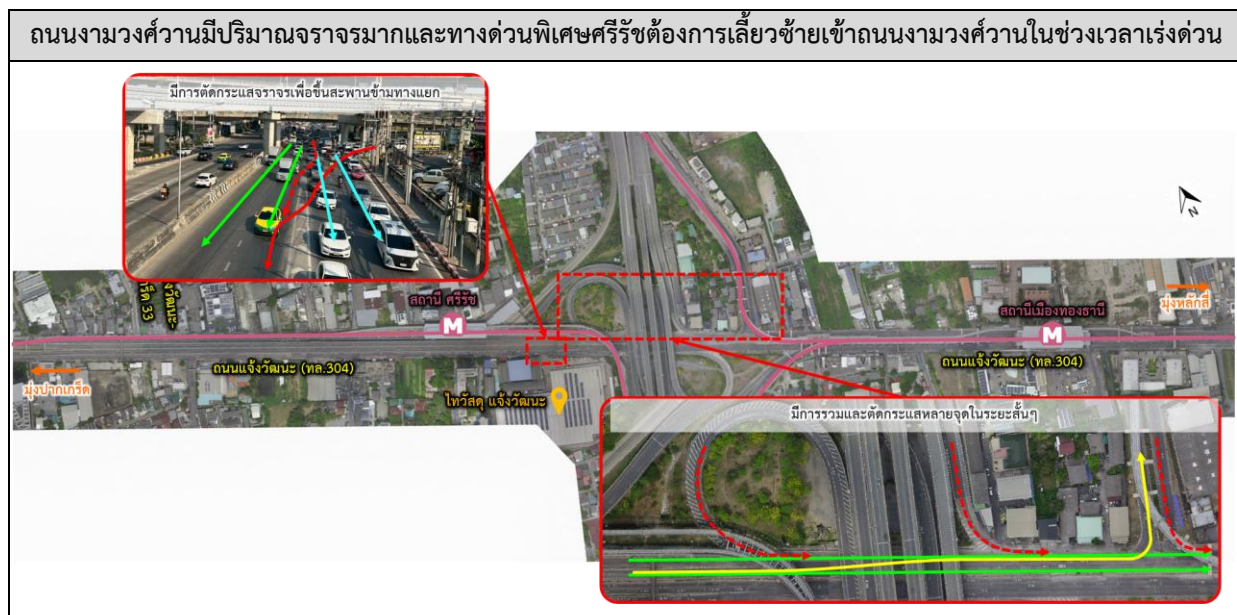
ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	02:18	02:03	02:14
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	27.30	30.02	28.0
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	8,434	8,446	9,135
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	180	85	105
ระดับการให้บริการ	-	D	C	C

จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรหลังการปรับปรุงกายภาพโดยการเพิ่มเส้นทาง 1 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมโยงไปยังทางยกระดับไปยังทางแยกแคราย พบว่า เมื่อเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ปัจจุบันกับรูปแบบปรับปรุง ความยาวแถวคอยจะลดลงประมาณ 90 เมตร ความเร็วเฉลี่ย เพิ่มขึ้น 3 กิโลเมตร/ชั่วโมง และจากผลการคาดการณ์ ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากผลการสำรวจในปีปัจจุบันเนื่องจากการเติบโตของชุมชนและเมือง และการปรับปรุงแก้ไขจากแนวทางแก้ไขปัญหานี้ในระยะเร่งด่วนนั้นยังมีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้

9.2 ทางหลวงหมายเลข 304 : ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช

1.ประเภทจุดปัญหา จุดรวมกระแส/จุดตัดกระแสจราจร พื้นที่รับผิดชอบ แขวงทางหลวงนนทบุรี ที่ตั้ง ตำบลคลองเกลือ อำเภอบางเกร็ง นนทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 4+200 ตอนควบคุม 100 พิกัด (13.8997, 100.5422)

2. สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน : ปริมาณจราจรจากทางพิเศษศรีรัชต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนแจ้งวัฒนะเป็นจำนวนมาก ซึ่งปริมาณจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะมีความหนาแน่นสูง อีกทั้งยังมีการตัดกระแสจราจรเข้า-ออกเพื่อขึ้นสะพานข้ามทางแยก ทำให้เกิดการชะลอตัวของปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน



3. ผลการสำรวจสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจร พบว่าความต้องการในการเดินทางผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษาและพฤติกรรม การกระจายตัวของปริมาณการจราจรบนช่วงทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนแจ้งวัฒนะ) มีปริมาณจราจรหนาแน่นในวันทำงาน ซึ่งจากสภาพจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบจุดปัญหา จะสังเกตได้ว่าวันที่มีสภาพจราจรติดขัดวิกฤติมากที่สุด และมีความยาวแถวคอยสูงสุดคือวันทำงาน กลางสัปดาห์ ดังนั้นจึงเลือกใช้ปริมาณจราจรในวันอังคาร เป็นปริมาณจราจร ตัวแทนสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

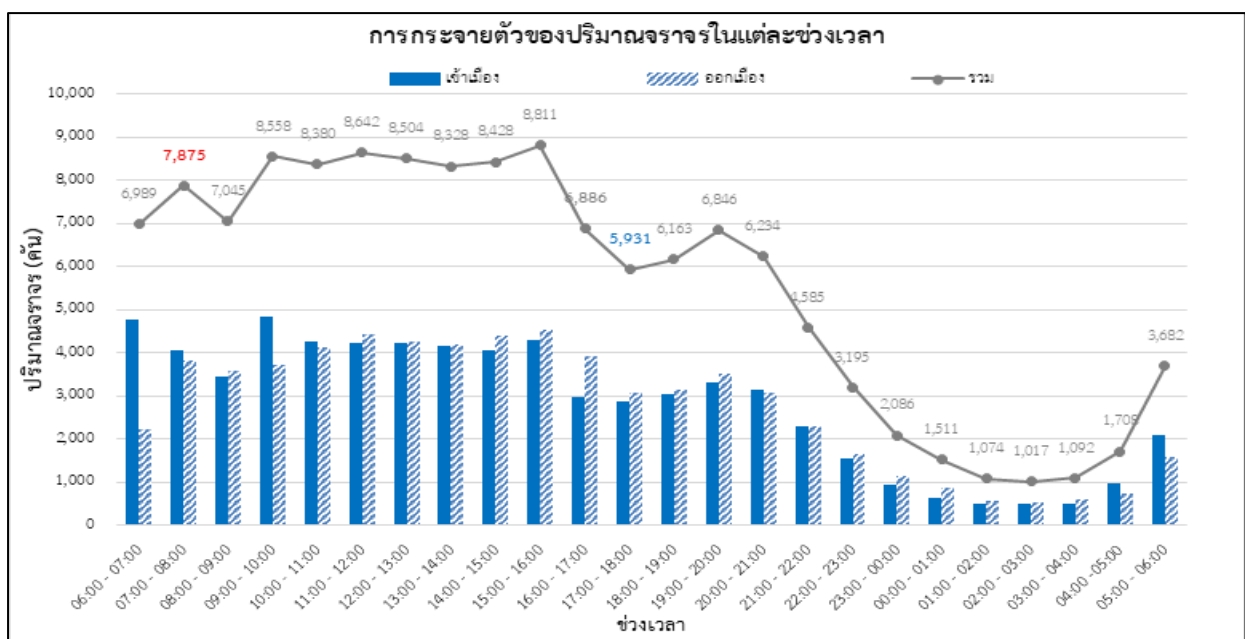
สำหรับการกระจายตัวของปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดที่ปรึกษาได้พิจารณาจากวันอังคาร (วันทำงาน กลางสัปดาห์) เนื่องจากปริมาณจราจรที่รวมกระแสจราจร ซึ่งพบว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าอยู่ในช่วง 07.00-08.00 น. ปริมาณจราจรรวม 7,875 PCU/ชั่วโมง และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นอยู่ในช่วง 17.00-18.00 น. ปริมาณจราจรรวม 5,931 PCU/ชั่วโมง สัดส่วนประเภทยานพาหนะส่วนใหญ่คือรถยนต์ ร้อยละ 58.82 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 27.44 ซึ่งปริมาณจราจรดังกล่าวข้างต้นจะใช้เป็นตัวแทนสำหรับการวิเคราะห์สภาพการจราจรและวิเคราะห์ผล ของแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป



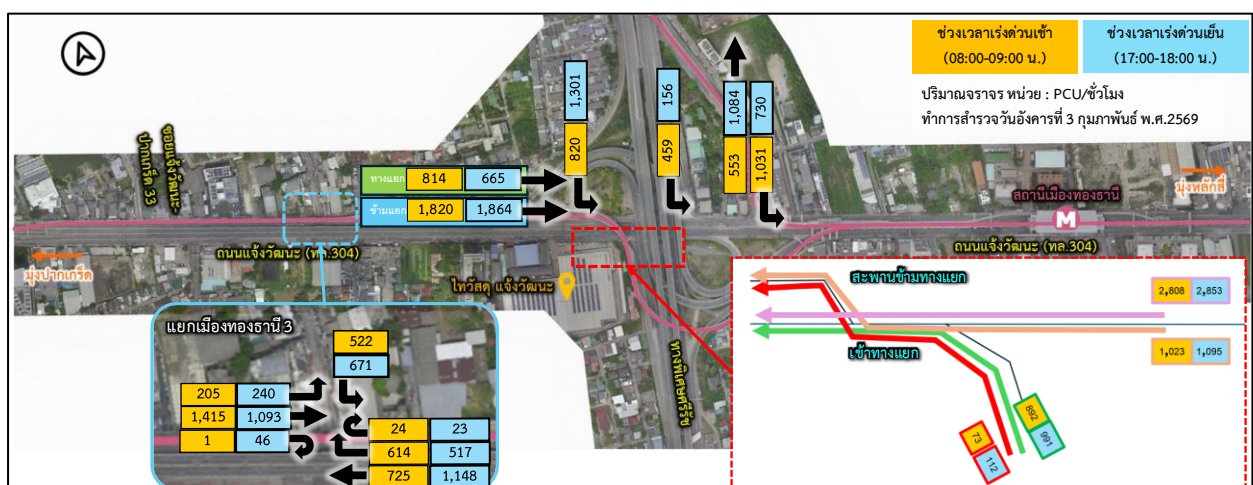
ตารางที่ 9.2-1 การเปรียบเทียบปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนทางหลวงหมายเลข 304

วันสำรวจ	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (PCU/ชั่วโมง)		ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)
	ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น	
วันอาทิตย์ (01-02-69) (วันหยุด)	5,220 (0 m) (17.00-18.00 น.)	8,442 (0 m) (17.00-18.00 น.)	135,941
วันจันทร์ (02-02-69) (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)	7,054 (400 m) (07.00-08.00 น.)	8,049 (420 m) (17.00-18.00 น.)	134,520
วันอังคาร (03-02-69) (วันทำงานกลางสัปดาห์)	7,875 (520 m) (07.00-08.00 น.)	5,931 (560 m) (17.00-18.00 น.)	133,571

หมายเหตุ : (xxx) หมายถึง (ความยาวแถวคอย) หน่วย เมตร



รูปที่ 9.2-1 การกระจายตัวของปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนวันจันทร์ (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)



รูปที่ 9.2-2 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบัน ช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น

จากข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าจากปัญหาการรวมกระแสจราจร เนื่องจากปริมาณจราจรที่มาจากทางด่วนศรีรัชไม่สามารถเข้าไปรวมกระแสกับถนนแจ้งวัฒนะได้เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะมีปริมาณจราจรหนาแน่นสูง ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เวลาเดินทางเฉลี่ยของโครงข่ายคือ 0:24 นาที ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อทำการพิจารณาระยะเวลาการเดินทางแบ่งตามแต่ละเส้นทางจะมีระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยอยู่ที่ 1:00 นาที ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เวลาเดินทางเฉลี่ยของโครงข่ายคือ 0:26 นาที ความเร็วเฉลี่ย 38 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อทำการพิจารณาระยะเวลาการเดินทางแบ่งตามแต่ละเส้นทางจะมีระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยอยู่ที่ 1:10 นาที

4. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

การปรับปรุงจราจรและติดตั้งเสาจราจรล้มลุก

1.ด้านเหนือ : ติดตั้งเสาจราจรล้มลุก Traffic Pole ตามแนวเส้นจราจรเพื่อลดการตัดกระแสจราจร

2.ด้านใต้ : ปรับช่องจราจรจากทางด่วนให้เหลือขนาด 1 ช่องจราจร เพื่อลดการตัดกระแสเข้าถนนหลัก และติดตั้งเสาจราจรล้มลุก Traffic Pole ตามแนวเส้นจราจรเพื่อลดการตัดกระแสจราจร

5. สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง

ตารางที่ 9.2-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเช้า

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	0:24	0:02	0:02	0:02
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	40	53	53	53
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	9,298	9,422	9,634	9,846
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	132	6	8	11
ระดับการให้บริการ	-	E	A	A	A



ตารางที่ 9.2-3 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเย็น

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	0:26	0:02	0:02	0:02
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	38	51	51	51
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	8,927	9,143	9,472	9,800
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	138	6	8	11
ระดับการให้บริการ	-	E	A	A	A

จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรหลังการปรับปรุงกายภาพโดยการปรับทางด้านใต้ด้วยการติดตั้งเสาจราจรล้มลุก Traffic Pole ตามแนวเส้นจราจรเพื่อลดการตัดกระแสจราจร และทางด้านทิศเหนือด้วยการเพิ่มช่องจราจรและติดตั้งเสาจราจรล้มลุก โดยไม่มีการเวนคืนที่ดิน พบว่า ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ย ลดลง ประมาณ 0:20 นาที ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 38 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 51 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย ลดลง ประมาณ 0:30 นาที และจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากผลการสำรวจในปัจจุบันเนื่องจากการเติบโตของชุมชนและเมือง และการปรับปรุงแก้ไขจากแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วนนั้นยังมีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้

9.3 ทางหลวงหมายเลข 306 : ทางแยกเลี้ยวเมืองนนทบุรี

1. ประเภทจุดปัญหา จุดทางแยก พื้นที่รับผิดชอบ แขวงทางหลวงนนทบุรี ที่ตั้ง ตำบลสวนใหญ่ อำเภอนนทบุรี นนทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 3+400 ตอนควบคุม 101 พิกัด (13.83763, 100.49784)

2. สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน : ปริมาณจราจรจากทางเลี้ยวเมืองนนทบุรีต้องการเลี้ยวซ้ายในตอนเช้า เพื่อมุ่งหน้าไปยังถนนนครอินทร์เป็นจำนวนมาก และถนนทางหลวงหมายเลข 306 ช่วงหน้าโรงเรียนการันต์ศึกษา มีการจอดรับ-ส่งนักเรียนในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการชะลอตัวของปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน



3. ผลการสำรวจสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจร พบว่าความต้องการในการเดินทางผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษาและพฤติกรรม การกระจายตัวของปริมาณการจราจรบนช่วงทางหลวงหมายเลข 306 (ถนนพิบูลสงคราม) และทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี) มีปริมาณจราจรหนาแน่นในวันทำงาน ซึ่งจากสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบจุดปัญหา จะสังเกตได้ว่าวันที่มีสภาพการจราจรติดขัดวิกฤติมากที่สุดและมีความยาวแถวคอยสูงสุดคือวันทำงาน ต้นสัปดาห์ ดังนั้น จึงเลือกใช้ปริมาณการจราจรในวันจันทร์เป็นปริมาณการจราจรตัวแทนสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

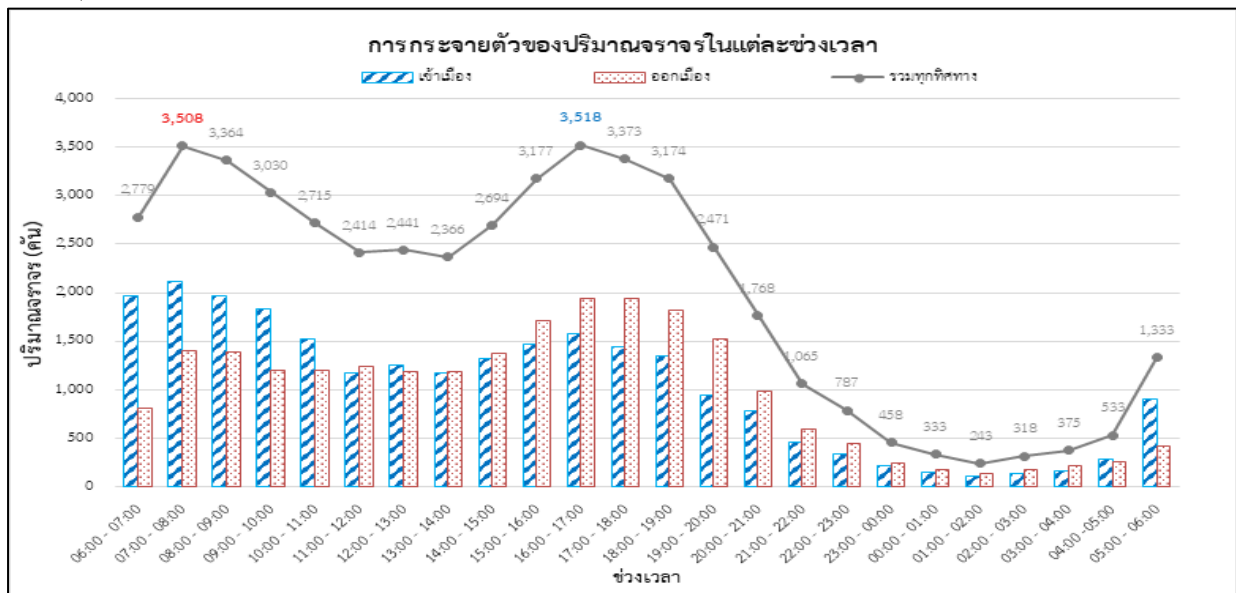
สำหรับการกระจายตัวของปริมาณการจราจรรายชั่วโมงสูงสุดได้พิจารณาจากวันจันทร์ (วันทำงาน ต้นสัปดาห์) พบว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าอยู่ในช่วง 07.00-08.00 น. ปริมาณการจราจรรวม 3,508 PCU/ชั่วโมง และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น อยู่ในช่วง 16.00-17.00 น. ปริมาณการจราจรรวม 3,518 PCU/ชั่วโมง สัดส่วนประเภทยานพาหนะส่วนใหญ่ คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.35 รองลงมาคือรถยนต์ ร้อยละ 44.82 ซึ่งปริมาณการจราจรดังกล่าวจะใช้เป็นตัวแทน สำหรับการวิเคราะห์สภาพการจราจรและวิเคราะห์ผลของแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร



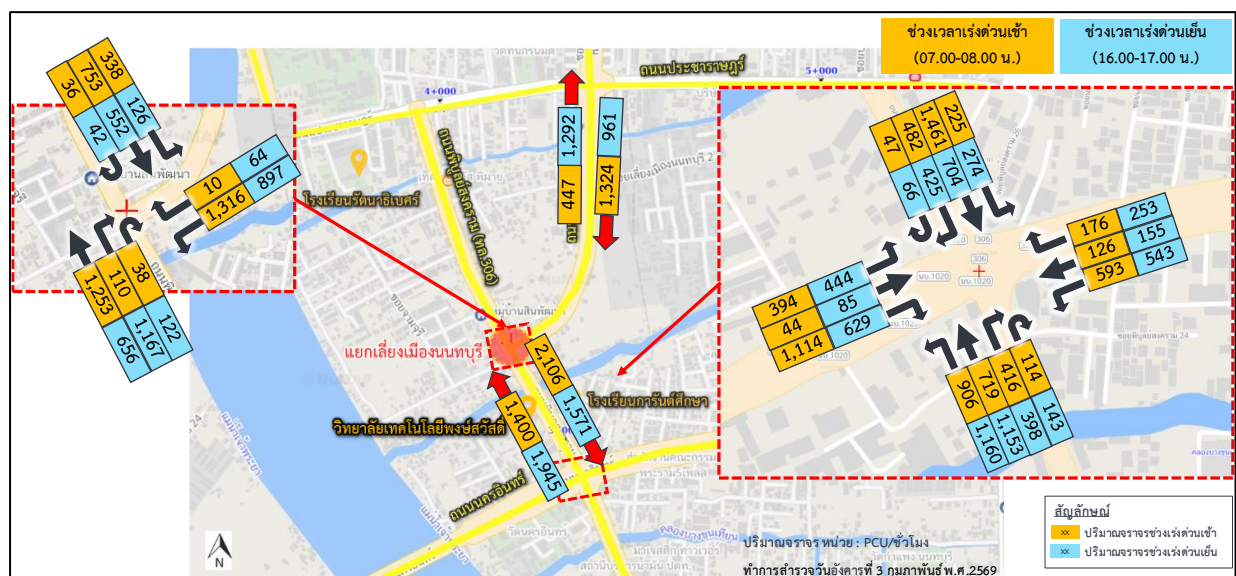
ตารางที่ 9.3-1 การเปรียบเทียบปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนทางหลวงหมายเลข 306

วันสำรวจ	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (PCU/ชั่วโมง)		ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)
	ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น	
วันอาทิตย์ (01-02-69) (วันหยุด)	2,798 (11.00-12.00 น.)	3,064 (17.00-18.00 น.)	42,216
วันจันทร์ (02-02-69) (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)	3,508 (550) (07.00-08.00 น.)	3,518 (16.00-17.00 น.)	48,235
วันอังคาร (03-02-69) (วันทำงาน กลางสัปดาห์)	3,639 (400) (07.00-08.00 น.)	3,430 (16.00-17.00 น.)	46,377

หมายเหตุ : (xxx) หมายถึง (ความยาวแถวคอย) หน่วย เมตร



รูปที่ 9.3-1 การกระจายตัวของปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนวันจันทร์ (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)

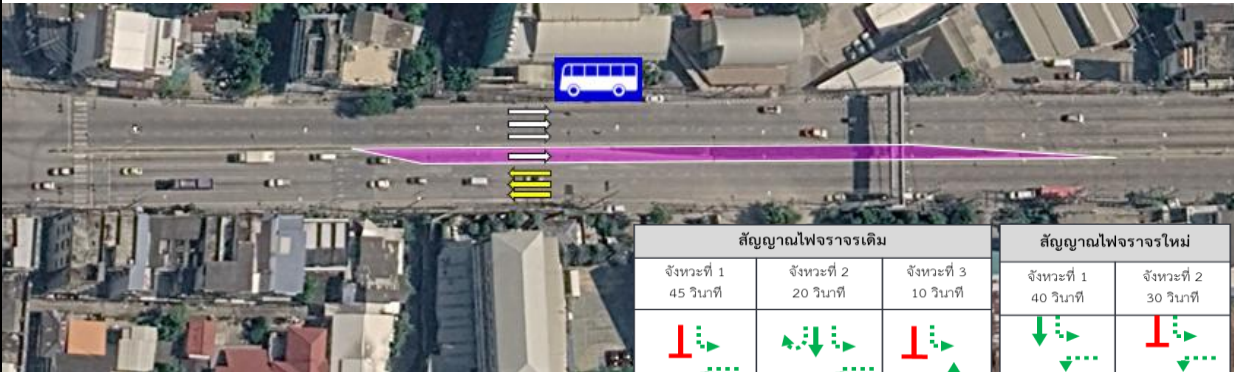


รูปที่ 9.3-2 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบัน ช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น



จากข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าจากปัญหาการตัดทางร่วมทางแยกเนื่องจากปริมาณจราจรที่มาจากทางเลี้ยวเมืองนนทบุรี ไม่สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังทางหลัก เนื่องจากมีปริมาณจราจรบนทางหลักหนาแน่น อีกทั้งยังมีป้ายรถประจำทางบริเวณหน้าโรงเรียนการันต์ศึกษาทำให้มีการรับ-ส่งนักเรียน และการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถประจำทาง ทำให้ช่องจราจรไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่ต้องการใช้เส้นทาง ทำให้เกิดการชะลอตัวแล้วเกิดเป็นแถวคอยสะสมไปยังถนนทางเลี้ยวเมืองนนทบุรี และถนนพิบูลย์สงคราม (ถนนเส้นทางหลัก) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า อีกทั้งปริมาณจราจรบนทางแยกสะพานพระราม 5 มีปริมาณจราจรหนาแน่นจึงทำให้เกิดสภาพจราจรติดขัดสะสมในช่วงเวลาเร่งด่วน

4. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

ปรับเกาะกลางหน้าโรงเรียน เพื่อเพิ่มช่องจราจร																								
1.ปรับลดเฟสสัญญาณบริเวณแยกเลี้ยวเมืองนนทบุรี และปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร 2.ปรับเกาะกลางหน้าโรงเรียน เพื่อเพิ่มช่องจราจร																								
																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="3">สัญญาณไฟจราจรเดิม</th> <th colspan="2">สัญญาณไฟจราจรใหม่</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 1 45 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 2 20 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 3 10 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 1 40 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 2 30 วินาที </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center; padding: 5px;">Yellow 3 วิ All-red 2 วิ</td> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">Yellow 3 วิ All-red 2 วิ</td> </tr> </tbody> </table>					สัญญาณไฟจราจรเดิม			สัญญาณไฟจราจรใหม่		จังหวะที่ 1 45 วินาที	จังหวะที่ 2 20 วินาที	จังหวะที่ 3 10 วินาที	จังหวะที่ 1 40 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที						Yellow 3 วิ All-red 2 วิ			Yellow 3 วิ All-red 2 วิ	
สัญญาณไฟจราจรเดิม			สัญญาณไฟจราจรใหม่																					
จังหวะที่ 1 45 วินาที	จังหวะที่ 2 20 วินาที	จังหวะที่ 3 10 วินาที	จังหวะที่ 1 40 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที																				
Yellow 3 วิ All-red 2 วิ			Yellow 3 วิ All-red 2 วิ																					
ปรับเฟสสัญญาณจราจรใหม่พร้อมปรับปรุงจุดกลับรถ																								
1.ปรับลดเฟสสัญญาณไฟจราจรบนทางแยกสะพานพระราม 5 ไม่ให้รถจากถนนนครอินทร์เลี้ยวขวาเข้าถนนพิบูลย์สงคราม ให้ใช้จุดกลับรถเพื่อเลี้ยวเข้า 2.ปรับรอบสัญญาณไฟบนทางแยกสะพานพระราม 5 ให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="4">สัญญาณไฟจราจรเดิม</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 1 30 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 2 30 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 3 30 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 4 15 วินาที </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center; padding: 5px;">Yellow 3 วิ All-red 2 วิ</td> </tr> </tbody> </table>					สัญญาณไฟจราจรเดิม				จังหวะที่ 1 30 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที	จังหวะที่ 3 30 วินาที	จังหวะที่ 4 15 วินาที					Yellow 3 วิ All-red 2 วิ							
สัญญาณไฟจราจรเดิม																								
จังหวะที่ 1 30 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที	จังหวะที่ 3 30 วินาที	จังหวะที่ 4 15 วินาที																					
Yellow 3 วิ All-red 2 วิ																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="3">สัญญาณไฟจราจรใหม่</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 1 40 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 2 30 วินาที </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> จังหวะที่ 3 15 วินาที </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 10px;"> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center; padding: 5px;">Yellow 3 วิ All-red 2 วิ</td> </tr> </tbody> </table>					สัญญาณไฟจราจรใหม่			จังหวะที่ 1 40 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที	จังหวะที่ 3 15 วินาที				Yellow 3 วิ All-red 2 วิ										
สัญญาณไฟจราจรใหม่																								
จังหวะที่ 1 40 วินาที	จังหวะที่ 2 30 วินาที	จังหวะที่ 3 15 วินาที																						
Yellow 3 วิ All-red 2 วิ																								
 ปรับให้เป็นจุดกลับรถเพิ่มเติม ระยะทางประมาณ 1.3 กม.																								



5. สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง

ตารางที่ 9.3-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเช้า

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	4:39	1:47	1:54	1:58
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	7.67	30.27	28.80	26.18
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	5,003	7,058	7,447	7,539
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	618	120	123	120
ระดับการให้บริการ	-	F	C	D	D

ตารางที่ 9.3-3 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเย็น

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	4:24	1:52	1:52	1:51
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	8.09	31.91	29.75	27.60
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	5,052	7,128	7,371	7,614
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	651	127	120	114
ระดับการให้บริการ	-	F	C	C	D

จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรหลังการปรับปรุงกายภาพโดยการปรับเกาะกลางหน้าโรงเรียน เพื่อเพิ่มช่องจราจรอีก 1 ช่องจราจร บริเวณหน้าโรงเรียน พร้อมปรับเพสสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกสะพานพระราม 5 และปรับปรุงจุดกลับรถใหม่บริเวณแยกติวานนท์ โดยไม่มีการเวนคืนที่ดิน พบว่าหลังการปรับปรุงในระยะเร่งด่วน ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย ลดลง ประมาณ 3 นาที ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 8 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยจากถนนพหลโยธินลดลง ประมาณ 0:30 นาที ซึ่งจะเห็นได้ว่าสภาพการจราจรของโครงข่ายถนนหลังการปรับปรุงจะมีผลที่ดีขึ้นกว่าเดิมอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากผลการสำรวจปริมาณจราจรในปัจจุบัน และการปรับปรุงแก้ไขจากแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนยังพอมีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้

9.4 ทางหลวงหมายเลข 3901 : หน้าไทรสุมบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)

1. ประเภทจุดปัญหา จุดทางแยก พื้นที่รับผิดชอบ แขวงทางหลวงธนบุรี ที่ตั้ง ตำบลบางคูเวียง อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 32+800 ตอนควบคุม 201 พิกัด (13.8050, 100.4108)

2. สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน : ปริมาณจราจรจากทางหลวงหมายเลข 3901 ช่วงโครงการหนาแน่นตลอดทั้งวัน ช่วงโครงการหนาแน่นตลอดทั้งวัน อีกทั้งยังมีจุดกลับรถและซอยต่าง ๆ อยู่ตลอดแนว ทำให้เกิดการชะลอตัวของปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน



3. ผลการสำรวจสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการลงพื้นที่สำรวจสภาพการจราจร พบว่าความต้องการในการเดินทางผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษาและพฤติกรรม การกระจายตัวของปริมาณการจราจรบนช่วงทางหลวงหมายเลข 3901 มีปริมาณจราจรหนาแน่นในวันทำงาน ซึ่งจาก สภาพจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบจุดปัญหา จะสังเกตได้ว่าวันที่มีสภาพจราจรติดขัดวิกฤติมากที่สุดและมีความยาว แถวคอยสูงสุดคือวันทำงาน ต้นสัปดาห์ ดังนั้นจึงเลือกใช้ปริมาณจราจรในวันจันทร์เป็นปริมาณจราจรตัวแทนสำหรับการ วิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

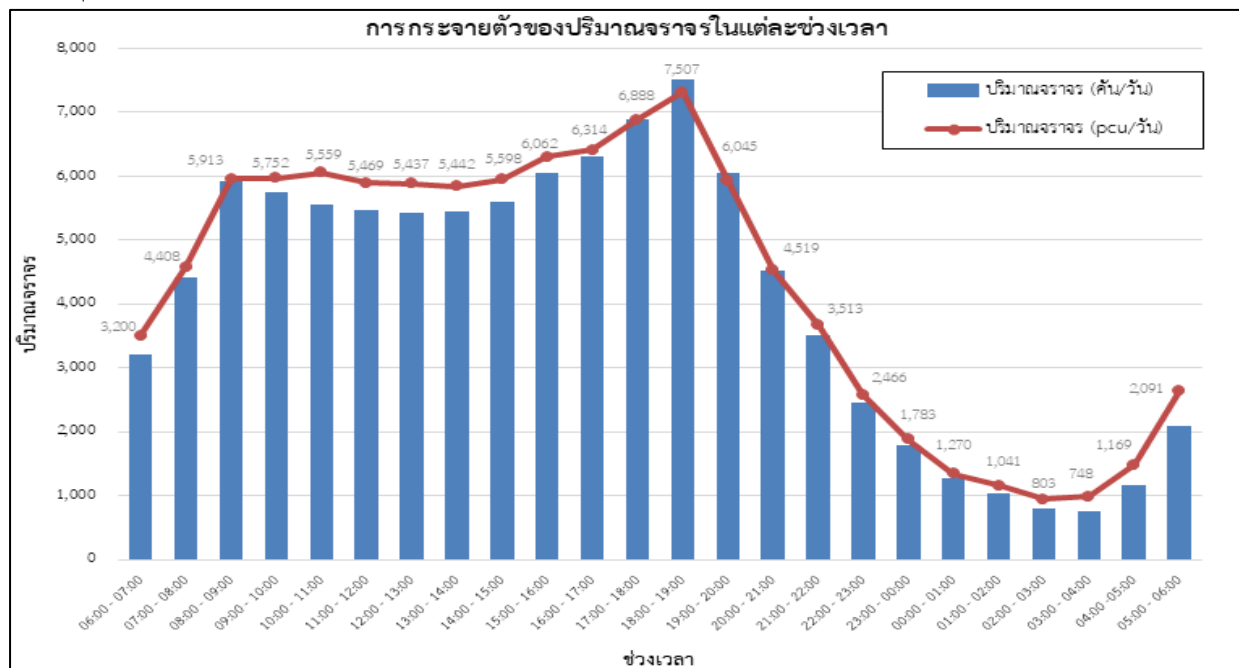
สำหรับการกระจายตัวของปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดได้พิจารณาจากวันจันทร์ (วันทำงาน ต้นสัปดาห์) เนื่องจากปริมาณจราจรที่เข้าทางแยกสูงที่สุด ซึ่งพบว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าอยู่ในช่วง 08.00-09.00 น. ปริมาณจราจรรวม 5,963 PCU/ชั่วโมง และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นอยู่ในช่วง 18.00-19.00 น. ปริมาณจราจรรวม 7,318 PCU/ชั่วโมง สัดส่วน ประเภทยานพาหนะส่วนใหญ่คือรถยนต์ ร้อยละ 63.71 รองลงมาคือรถบรรทุกขนาดเล็กร้อยละ 12.75 ซึ่งปริมาณจราจร ดังข้างต้นจะใช้เป็นตัวแทนสำหรับใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรและวิเคราะห์ผลของแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ต่อไป



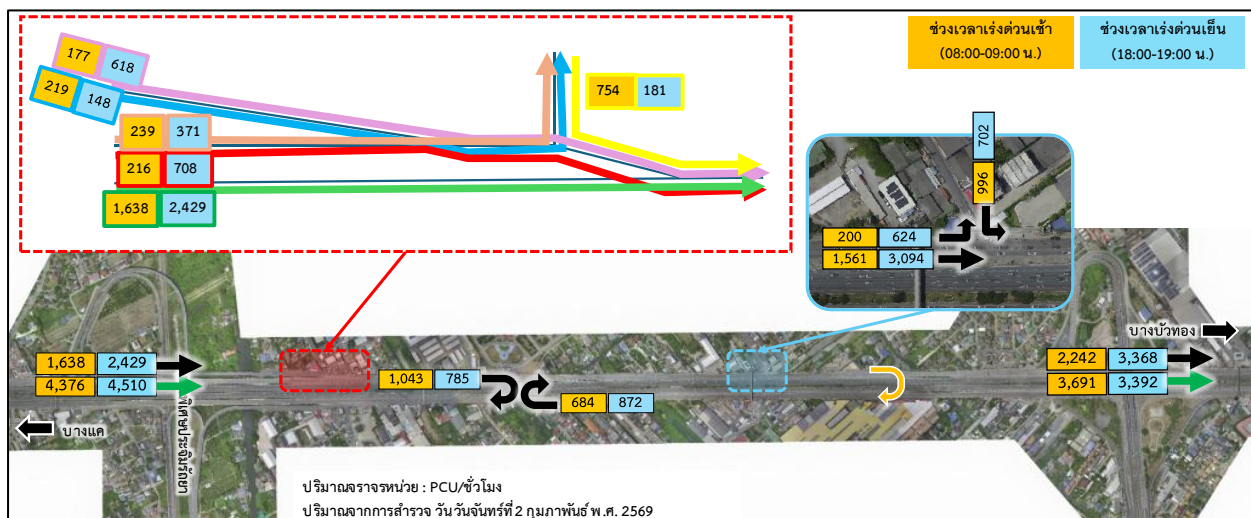
ตารางที่ 9.4-1 การเปรียบเทียบปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนทางหลวงหมายเลข 3901

วันสำรวจ	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (PCU/ชั่วโมง)		ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)
	ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น	
วันอาทิตย์ (01-02-69) (วันหยุด)	4,589 (17.00-18.00 น.)	5,546 (18.00-19.00 น.)	91,941
วันจันทร์ (02-02-69) (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)	5,963 (08.00-09.00 น.)	7,318 (18.00-19.00 น.)	103,722
วันอังคาร (03-02-69) (วันทำงาน กลางสัปดาห์)	6,408 (08.00-09.00 น.)	6,571 (18.00-19.00 น.)	105,023

หมายเหตุ : (xxx) หมายถึง (ความยาวแถวคอย) หน่วย เมตร



รูปที่ 9.4-1 การกระจายตัวของปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนวันจันทร์ (วันทำงาน ต้นสัปดาห์)



รูปที่ 9.4-2 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบัน ช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น



จากข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันจะเห็นว่าจากปัญหาการรวมกระแสจราจรระหว่างทางหลักและทางขนาน จุดกลับรถและทางแยกเข้าออกซอยบริเวณโครงการซึ่งมีหลายจุด และมีปริมาณจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ทำให้เกิดแกวคอยและการชะลอตัวในบริเวณดังกล่าว ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า โครงข่ายถนนมีสภาพจราจรหนาแน่นบนช่วงหน้าปากซอยสำเร็จพัฒนา เวลาเดินทางเฉลี่ยของโครงข่ายคือ 1:42 นาที ความเร็วเฉลี่ย 37.1 กิโลเมตร/ชั่วโมง เนื่องจากมีตัดกระแสบริเวณหน้าปากซอยสำเร็จพัฒนา เช่นเดียวกับช่วงเร่งด่วนเย็น โครงข่ายถนนมีสภาพจราจรหนาแน่นบนช่วงหน้าปากซอยสำเร็จพัฒนา เวลาเดินทางเฉลี่ยของโครงข่ายคือ 2:05 นาที ความเร็วเฉลี่ย 37.1 กิโลเมตร/ชั่วโมง เนื่องจากมีตัดกระแสบริเวณหน้าปากซอยสำเร็จพัฒนา

4. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

ปรับช่องจราจรให้เป็น 2 ช่องจราจร ถัดจากซอยสำเร็จพัฒนา	ปรับช่องชะลอรถช่วงสะพานลอยตรงข้ามโรงเรียน เทพศิรินทร์เพื่อความสะดวกในการรับ-ส่งนักเรียน

5. แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะยาว

เบี่ยงช่องจราจร/เพิ่มช่องจราจร
1.เบี่ยงช่องจราจรของถนนทางด่วนฯ เชื่อมกับถนน ทล. 3901 2.เพิ่มช่องจราจรทางขึ้นสะพานพระราม 5 เป็น 2 ช่องจราจร



6. สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง

ตารางที่ 9.4-2 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเช้า

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2580	
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะยาว
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	01:43	01:42	1:44	2:00
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	36.73	36.63	36.3	34.7
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	3,175	3,174	3,583	5,291
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	75	35	60	50
ระดับการให้บริการ	-	01:43	01:42	B	C

ตารางที่ 9.4-3 ตารางสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับปรุง ช่วงเร่งด่วนเย็น

ตัวชี้วัดด้านการจราจร	หน่วย	พ.ศ. 2570		พ.ศ. 2580	
		ไม่ปรับปรุง	ระยะเร่งด่วน	ระยะเร่งด่วน	ระยะยาว
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย	นาที/คัน	2:05	1:56	3:55	1:44
ความเร็วเฉลี่ย	กม./ชม.	34.4	35.8	24.7	36.3
ปริมาณจราจรที่ไหลผ่าน	คัน/ชม.	4,685	4,687	4,545	3,584
ความยาวแถวคอยสูงสุด	เมตร	315	35	220	40
ระดับการให้บริการ	-	D	B	F	B

จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการจราจรหลังการปรับปรุงกายภาพโดยปรับแนวช่องจราจร เพื่อให้มีความเหมาะสมกับปริมาณจราจรเพื่อลดปริมาณจราจรทางตรงผ่านทางหน้าซอยสำเร็จพัฒนาโดยไม่มีการเวนคืนที่ดิน จะเห็นได้ว่าสภาพการจราจรของโครงข่ายถนนหลังการปรับปรุงจะมีผลที่ดีขึ้นกว่าเดิมอย่างมีนัยสำคัญ และจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ปี พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากผลการสำรวจในปัจจุบันเนื่องจากการเติบโตของชุมชนและเมือง ทำให้สังเกตได้ว่าในป้อนาคตการปรับปรุงแก้ไขจากแนวทางแก้ไขปัญหในระยะเร่งด่วนไม่มีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในป้อนาคตได้ จึงเสนอแนวทางการแก้ไขในระยะยาว โดยเบี่ยงช่องจราจรของถนนทางด่วนฯ เชื่อมกับถนน ทล. 3901 และเพิ่มช่องจราจรทางขึ้นสะพานพระราม 5 เป็น 2 ช่องจราจร ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหารถติดให้อยู่ในระดับการให้บริการที่ C ได้

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

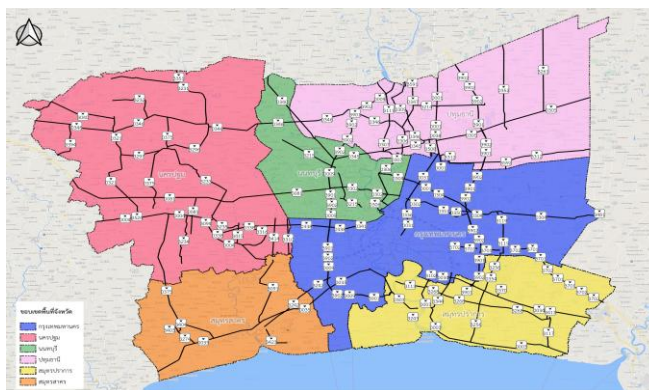
2) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS)

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

4) เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจและการจัดทำแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

10.2 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวมครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังรูปที่ 10.2-1 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทั้งหมด 6 จังหวัด ได้แก่ (1) กรุงเทพมหานคร (2) จังหวัดนนทบุรี (3) จังหวัดปทุมธานี (4) จังหวัดสมุทรปราการ (5) จังหวัดสมุทรสาคร และ (6) จังหวัดนครปฐม



รูปที่ 10.2-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวม

10.3 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

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

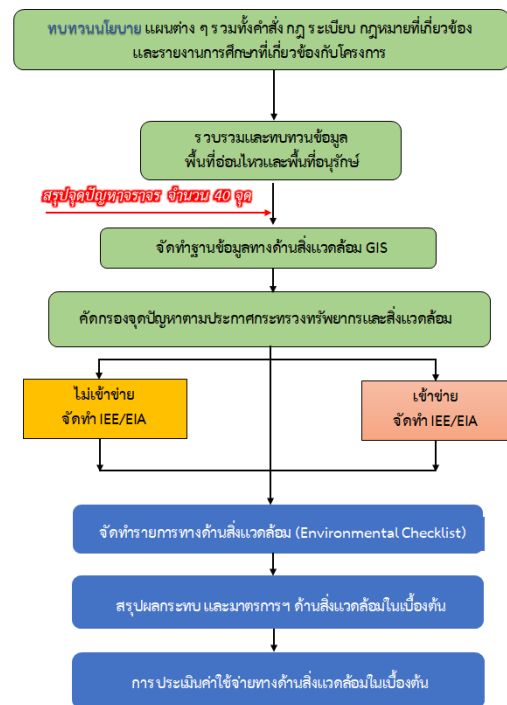
2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), สิงหาคม 2567

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

10.4 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ จะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการที่ได้จากการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่จะนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา และแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม 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 (เขตพื้นที่แขวงทางหลวงนนทบุรี)

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

1) พื้นที่ศึกษา

1.1) บริเวณจุดปัญหาบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ ทล.304 (ถนนแจ้งวัฒนะ) บริเวณจุดตัดถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช วางตัวตามแนวเส้นตรงตะวันออก-ตะวันตก

พื้นที่ศึกษาของโครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลบางตลาด และตำบลคลองเกลือ อำเภopakเกร็ด จังหวัดนนทบุรี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี

ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ใน 2 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลบางตลาด และตำบลคลองเกลือ อำเภopakเกร็ด จังหวัดนนทบุรี



รูปที่ 10.6-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ
(ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางด่วนศรีรัช)

1.2) บริเวณจุดปัญหาบริเวณ ทล.302 ซอย 23

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ ทล.302 (ถนนงามวงศ์วาน) บริเวณปากซอยงามวงศ์วาน 23 วางตัวตามแนวเส้นตรง ตะวันออก-ตะวันตก

พื้นที่ศึกษาของโครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลบางเขน และตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ในปริมณฑล 2 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลบางเขนและตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี



รูปที่ 10.6-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณ ทล.302 ซอย 23

1.3) บริเวณจุดปัญหาบริเวณ ทล.3901 หน้าไท้สศบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับ บางคูเวียง)

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ ทล.3901 บริเวณตั้งแต่ คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง วางตัวตามแนว เส้นตรงเหนือ-ใต้

พื้นที่ศึกษาของโครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร ตำบลบางคูเวียง ตำบลปลายบาง อำเภอบางกรวย และตำบลบางม่วง อำเภอบางใหญ่ อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ใน 2 แขวง 2 เขต 4 ตำบล 2 อำเภอ 2 จังหวัด คือ แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร ตำบลบางคูเวียง ตำบลปลายบาง ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอบางกรวย และตำบลบางม่วง อำเภอบางใหญ่ อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี



รูปที่ 10.6-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณ ทล.3901 หน้าไท้สศบางใหญ่
(ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึงทางต่างระดับบางคูเวียง)

1.4) บริเวณจุดปัญหาบริเวณวัดศรีเรืองบุญตัดขึ้นทางด่วน

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ บริเวณวัดศรีเรืองบุญตัดขึ้นทางด่วน ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลบางคูเวียงและตำบลปลายบาง อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี

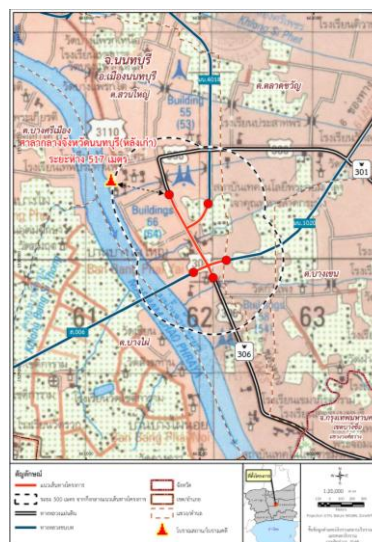
ทั้งนี้ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ในปริมณฑล 3 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลบางคูเวียง ตำบลปลายบาง และตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร 2 แขวง 2 เขต คือ แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา และแขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 10.6-4 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณวัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน

1.5) บริเวณจุดปัญหาบริเวณ ทล.306 แยกเลี้ยงเมืองนนทบุรี

พื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 306 (แยกเลี้ยงเมืองนนทบุรี) พื้นที่ซึ่งมีทางแยกและจุดตัด ที่ส่งผลทางด้านความปลอดภัยของชุมชนผู้ใช้รถใช้ถนน พื้นที่ศึกษาดังอยู่ในเขตพื้นที่ตำบลสวนใหญ่ อำเภอมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงกรุงเทพมหานคร โดยมีพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลสวนใหญ่ ตำบลตลาดขวัญ ตำบลบางไผ่ ตำบลบางเขน อำเภอมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี



รูปที่ 10.6-5 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณ ทล.306 แยกเลี้ยงเมืองนนทบุรี

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 เขตพื้นที่แขวงทางหลวงนนทบุรี

ROUTE No.		จุดตัดปัญหา	พื้นที่ แขวงทางหลวง	การประเมินจากข้อจำกัดทางด้านพื้นที่									การประเมินจากรายละเอียด โครงการ	
				การตรวจสอบข้อจำกัดพื้นที่ ^{1/ 2/ 3}										
				IEE ^{1/}	EIA ^{2/ 3}								ระยะเร่งด่วน	ระยะยาว
				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		
1.	304-NON01	ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับ ทางด่วนศรีรัช)	ขท.นนทบุรี	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	ไม่มีกิจกรรม ในระยะนี้
2.	302-NON02	ทล.302 ซอย 23	ขท.นนทบุรี	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✓	✖	✖	ไม่มีกิจกรรม ในระยะนี้
3.	3901-NON03	ทล.3901 หน้าไทรสาคูบางใหญ่ (ตั้งแต่คลองมหาสวัสดิ์ ถึง ทางต่างระดับบางคูเวียง)	ขท.นนทบุรี	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✓	✖	✖	ไม่มีกิจกรรม ในระยะนี้
4.	3902-NON04	วัดศรีเรืองบุญ ตัดขึ้นทางด่วน	ขท.นนทบุรี	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✓	✖	✖	✖
5.	306-NON05	ทล.306 แยกเลี้ยวเมือง นนทบุรี	ขท.นนทบุรี	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	✖	ไม่มีกิจกรรม ในระยะนี้

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 ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง³
- 33 คือ โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 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

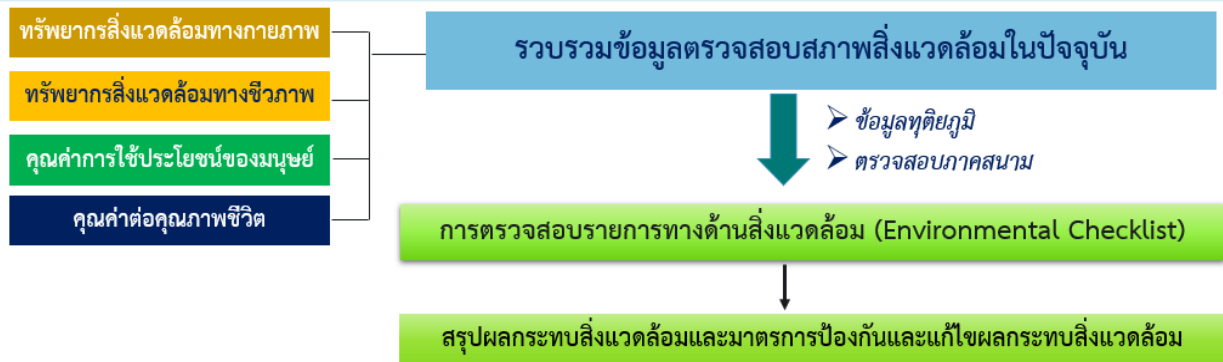
ตารางที่ 10.7-1 ปัจจัยและประเด็นการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment)	สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (Biological Environment)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values)
1.1 ภูมิทัศน์ฐาน 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 ระบุงบโครงการ 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 ใช้ทางเบี่ยง - จัดการจราจรให้สอดคล้องกับช่วงการก่อสร้าง - ก่อนเปิดใช้เส้นทางต้องติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง - ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง



ตารางที่ 10.7-2 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)

ตัวอย่างผลกระทบที่สำคัญ	ตัวอย่างมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น
ผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ความสะดวกสบาย เตือรื้อน รำคาญ กิจกรรมระยะก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดการกีดขวาง หรือเป็นอุปสรรคในการสัญจร เพื่อติดต่อธุรกิจ ค้าขาย การต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการเดินทาง แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้น เฉพาะในช่วงการก่อสร้างเท่านั้น 	เศรษฐกิจและสังคม
	  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

การประชาสัมพันธ์โครงการ

ประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มเป้าหมาย

ได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดโครงการในด้านต่าง ๆ

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





- การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**
 เพื่อนำเสนอแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่ จำนวน 7 กลุ่ม ดังนี้
 - กลุ่มที่ 1 : แขวงทางหลวงนครปฐม**
 วันจันทร์ที่ 9 มีนาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.
 ณ ม.เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม



 - กลุ่มที่ 2 : แขวงทางหลวงกรุงเทพ**
 วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.
 ณ สนง.เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร



 - กลุ่มที่ 3 : แขวงทางหลวงปทุมธานี และ แขวงทางหลวงนครนายก**
 วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น.
 ณ ทน.รังสิต จังหวัดปทุมธานี



 - กลุ่มที่ 4 : แขวงทางหลวงสมุทรปราการ**
 วันพุธที่ 11 มีนาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.
 ณ อบต.บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ



 - กลุ่มที่ 5 : แขวงทางหลวงสมุทรสาคร**
 วันพฤหัสบดีที่ 12 มีนาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.
 ณ อบต.ท่าทราย จังหวัดสมุทรสาคร



 - กลุ่มที่ 6 : แขวงทางหลวงธนบุรี**
 วันศุกร์ที่ 13 มีนาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.
 ณ วท.โกลีกรุงเทพ กรุงเทพมหานคร



 - กลุ่มที่ 7 : แขวงทางหลวงนนทบุรี**
 วันศุกร์ที่ 13 มีนาคม 2569 เวลา 13.30 - 16.30 น.
 ณ ทม.บางกร่าง จังหวัดนนทบุรี



- การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)**
 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร จำนวน 7 กลุ่ม ดังนี้

พื้นที่รับผิดชอบ	วัน	เวลา	สถานที่
กลุ่มที่ 1 แขวงทางหลวงนครปฐม	17 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	เทศบาลเมืองสามกวางเยือก
กลุ่มที่ 2 แขวงทางหลวงกรุงเทพ	18 สิงหาคม 2569	09.00 - 12.00 น.	ITDS มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
กลุ่มที่ 3 แขวงทางหลวงปทุมธานี และแขวงทางหลวงนครนายก	18 สิงหาคม 2569	14.00 - 17.00 น.	เทศบาลนครรังสิต
กลุ่มที่ 4 แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	19 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	อบต.บางพลีใหญ่ (อาคารเก่า)
กลุ่มที่ 5 แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	20 สิงหาคม 2569	13.00 - 16.00 น.	อบต.ท่าทราย
กลุ่มที่ 6 แขวงทางหลวงธนบุรี	21 สิงหาคม 2569	09.00 - 12.00 น.	วิทยาลัยเทคโนโลยีโกลีกรุงเทพ
กลุ่มที่ 7 แขวงทางหลวงนนทบุรี	21 สิงหาคม 2569	13.30 - 16.30 น.	เทศบาลเมืองบางกร่าง
- การประชุมปัจฉิมฤกษ์โครงการ**
 เพื่อนำเสนอผลการศึกษา
 จำนวน 1 ครั้ง (พื้นที่กรุงเทพมหานคร)

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 ธารา ไลน์ จำกัด

113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 0-2017-7281

โทรศัพท์มือถือ : 091-870-8870

โทรศัพท์สาร : 0-2017-7282

Email : doh.trafplan2568@gmail.com

ผู้ประสานงาน : นางสาววรรณิศา ปัทมะภูษิต



เว็บไซต์โครงการ

“www.แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล.com”



เพจเฟซบุ๊กโครงการ

“แผนแก้ไขจราจรทางหลวงกทม-ปริมณฑล”



บัญชีไลน์ทางการโครงการ

“ทล.จราจร กทม-ปริมณฑล”