



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006

(แยกวังตะกอก) - ถนนประชาอุทิศ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

▪ กลุ่มที่ 1 เวลา 09.00 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

▪ กลุ่มที่ 2 เวลา 13.00 – 16.30 น.

ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร



ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 41 เป็นแนวเส้นทางสายหลักและสายสำคัญในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยเชื่อมต่อการเดินทางจากจังหวัดชุมพร ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปสิ้นสุดที่จังหวัดพัทลุง ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน โดยในบริเวณสองข้างทางยังมีชุมชนตั้งอยู่อย่างหนาแน่นและมีสถานที่สำคัญหลายแห่งซึ่งเป็นพื้นที่ทางธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการก่อสร้างขยายพื้นที่ทางหลวงรวมถึงปัญหาอื่น ๆ ในพื้นที่ เช่น ปัญหาการระบายน้ำ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ทำให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย รวมถึงความล่าช้าในการเดินทาง

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมและขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้นพร้อมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาคืออื่น ๆ ของทางพื้นที่

ประโยชน์ของโครงการ

- 01** สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 และโครงข่ายทางหลวงในบริเวณใกล้เคียง
- 02** สามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางการคมนาคมและขนส่งบนทางหลวงหมายเลข 41 และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงให้สามารถเดินทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย

ขอบเขตการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิศวกรห้เสถียรภาพ และการกรวดตัวของคันทาง
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยก ต่างระดับอาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ
- งานระบบระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า
- งานสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
- งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- การถ่ายทอดเทคโนโลยี

ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ด้านสิ่งแวดล้อม

- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

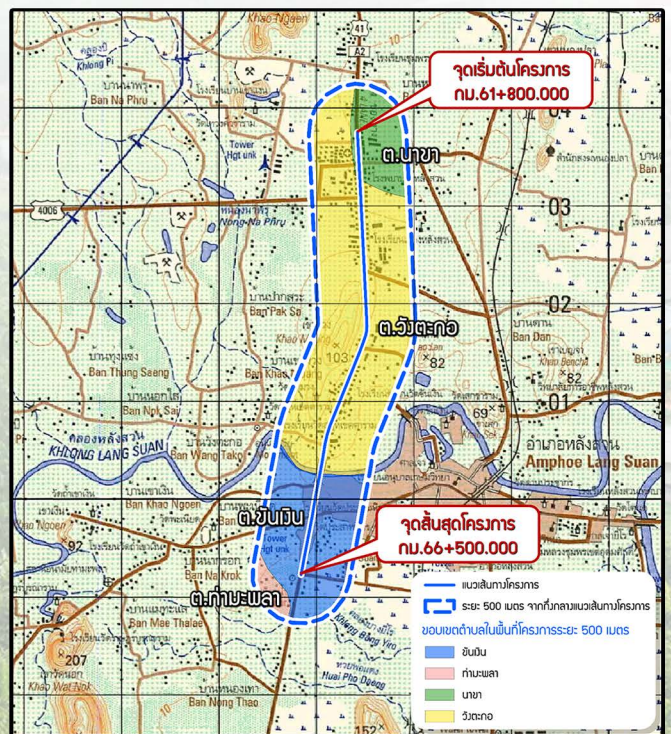
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- การประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ
- การจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 41 โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการประมาณ กม.61+800 และสิ้นสุดที่ประมาณ กม.66+500 มีระยะทางประมาณ 4.7 กิโลเมตร ในพื้นที่อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร โดยพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลขยับเงิน ตำบลวังตะกอก ตำบลท่ามะปลา และตำบลนาขา

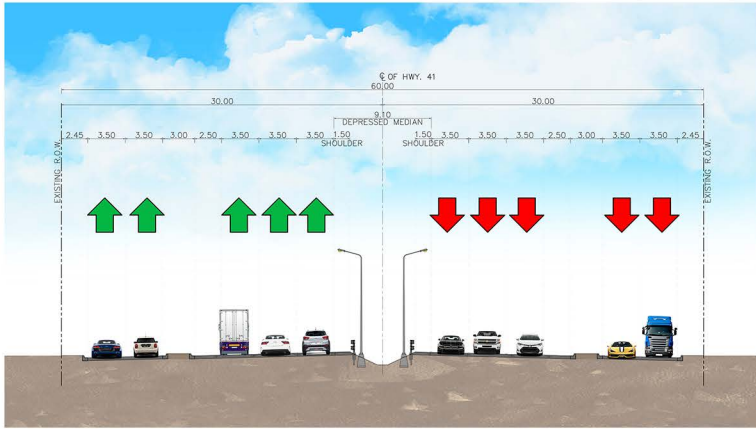
จังหวัด	อำเภอ	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ตำบล
ชุมพร	หลังสวน	เทศบาลเมืองหลังสวน	ขยับเงิน
		เทศบาลวังตะกอก	วังตะกอก
		เทศบาลท่ามะปลา	ท่ามะปลา
		องค์การบริหารส่วนตำบลนาขา	นาขา
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	4 ตำบล



รูปแบบเบื้องต้นของถนนโครงการ

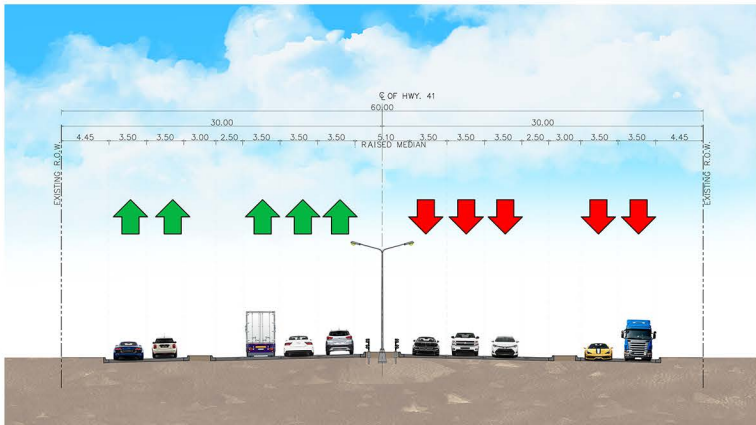
เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงมีแนวคิดในการออกแบบรูปตัดถนนแบบเต็มเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่และเป็นรูปแบบที่ใช้รองรับการขยายตัวในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการรुकล้ำพื้นที่ในเขตทาง โดยเสนอรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นของถนนโครงการ 3 รูปแบบ โดยใช้รูปตัดถนนที่มีเกาะกลางรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 1 : ทางหลวง 10 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



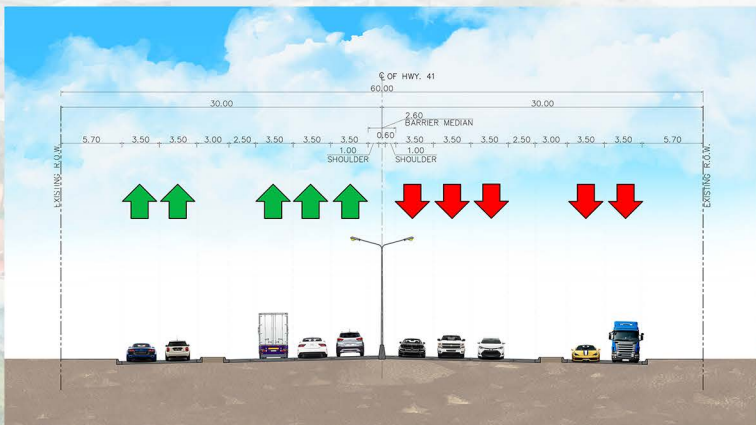
- ✓ เพิ่มจำนวนช่องจราจรหลักเป็น 10 ช่องจราจร
 - ถนนหลักข้างละ 3 ช่องจราจร/ทิศทาง
 - ทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร/ทิศทาง
- ✓ ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านนอกของถนนหลัก 2.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านในของถนนหลัก 1.50 เมตร
- ✓ แบ่งทิศทางจราจรด้วย เกาะกลางแบบร่อง
- ✓ ความกว้างเกาะกลาง 6.10 เมตร
- ✓ เพิ่มเกาะยกแยกระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน มีความกว้าง 3.00 เมตร
- ✗ ทางคู่ขนานไม่มีไหล่ทาง

รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 2 : ทางหลวง 10 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบเกาะยก (Raised Median)



- ✓ เพิ่มจำนวนช่องจราจรหลักเป็น 10 ช่องจราจร
 - ถนนหลักข้างละ 3 ช่องจราจร/ทิศทาง
 - ทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร/ทิศทาง
- ✓ ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านนอกของถนนหลัก 2.50 เมตร
- ✓ แบ่งทิศทางจราจรด้วย เกาะกลางแบบยก
- ✓ ความกว้างเกาะกลาง 5.10 เมตร
- ✓ เพิ่มเกาะยกแยกระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน มีความกว้าง 3.00 เมตร
- ✗ ไม่มีไหล่ทางด้านในของถนนหลัก
- ✗ ทางคู่ขนานไม่มีไหล่ทาง

รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 3 : ทางหลวง 10 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกำแพงกั้น (Barrier Median)

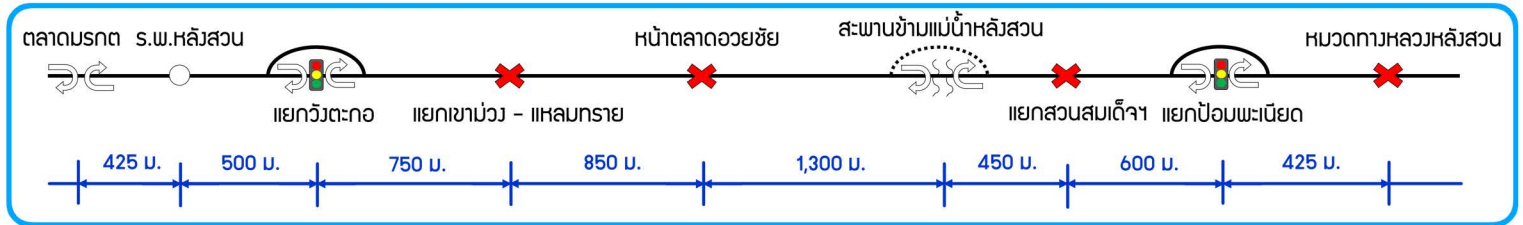


- ✓ เพิ่มจำนวนช่องจราจรหลักเป็น 10 ช่องจราจร
 - ถนนหลักข้างละ 3 ช่องจราจร/ทิศทาง
 - ทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร/ทิศทาง
- ✓ ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านนอกของถนนหลัก 2.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านในของถนนหลัก 1.00 เมตร
- ✓ แบ่งทิศทางจราจรด้วย เกาะกลางแบบกำแพงกั้น
- ✓ เพิ่มเกาะยกแยกระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน มีความกว้าง 3.00 เมตร
- ✗ ทางคู่ขนานไม่มีไหล่ทาง

รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นในการปรับปรุงทางแยกของโครงการ

จากการศึกษาและสำรวจแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า มีจุดที่สามารถปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรอยู่จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ทางแยก 4 แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำ 1 แห่ง บริเวณพื้นที่ชุมชนที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ 1 แห่ง และจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง 1 แห่ง มีตำแหน่งตามแนวเส้นทาง และรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นในการปรับปรุงทางแยกโครงการ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 1 สะพานข้ามแยกวังตะกอบร่วมกับสัญญาณไฟจราจร ปิดแยกข้ามวง-วัดแหลมทราย ปิดแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร สะพานข้ามแยกป้อมพะเนียด โดยมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม และปิดจุดกลับรถหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน



ทางเลือก	แยกวังตะกอบ	แยกข้ามวง-วัดแหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จพระเจ้า	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
1	สะพานข้ามแยก	ปิดแยก	ปิดเกาะกลางทางเข้าตลาด	คงเดิม	ปิดแยก	สะพานข้ามแยกพร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	ปิดจุดกลับรถที่เกาะกลาง



สะพานข้ามแยกวังตะกอบ

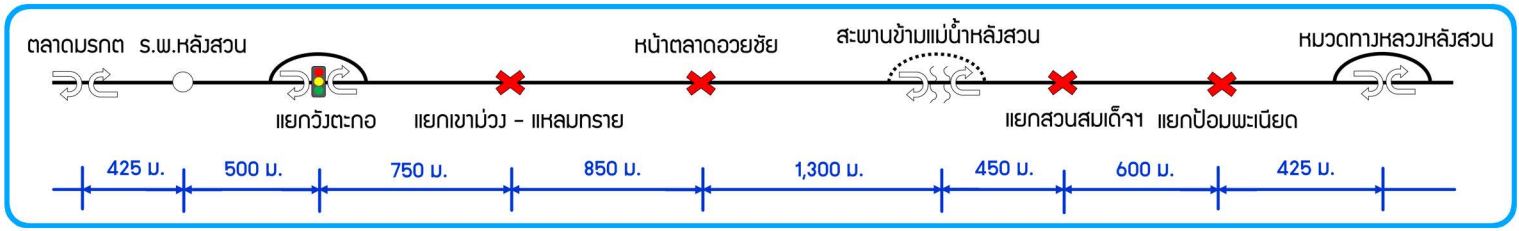


สะพานข้ามแยกป้อมพะเนียด

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าก่อสร้างน้อย • ค่าบำรุงรักษาต่ำ • ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อย • ระยะทางในการกลับรถจากแยกสวนสมเด็จพระเจ้า น้อย 	<ul style="list-style-type: none"> • บดบังทัศนียภาพ • ระยะทางที่ใช้ในการกลับรถของชุมชนถัดจากแยกป้อมพะเนียดไปยังหมวดทางหลวงหลังสวนเพิ่มขึ้นอีก 2 กิโลเมตร



รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 2 สะพานข้ามแยกวงตะกอร่วมกับสัญญาณไฟจราจร ปิดแยกขาม่วง-วัดแหลมทราย ปิดแยกสวนสมเด็จฯพระศรีนครินทร์ชุมพร ปิดแยกป้อมพะเนียด และสะพานบกหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน



ทางเลือก	แยกวงตะกอ	แยกขาม่วง-วัดแหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จฯ	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
2	สะพานข้ามแยก	ปิดแยก	ปิดเกาะกลางทางเข้าตลาด	คงเดิม	ปิดแยก	คงเดิม (ปิดแยก)	สะพานบก

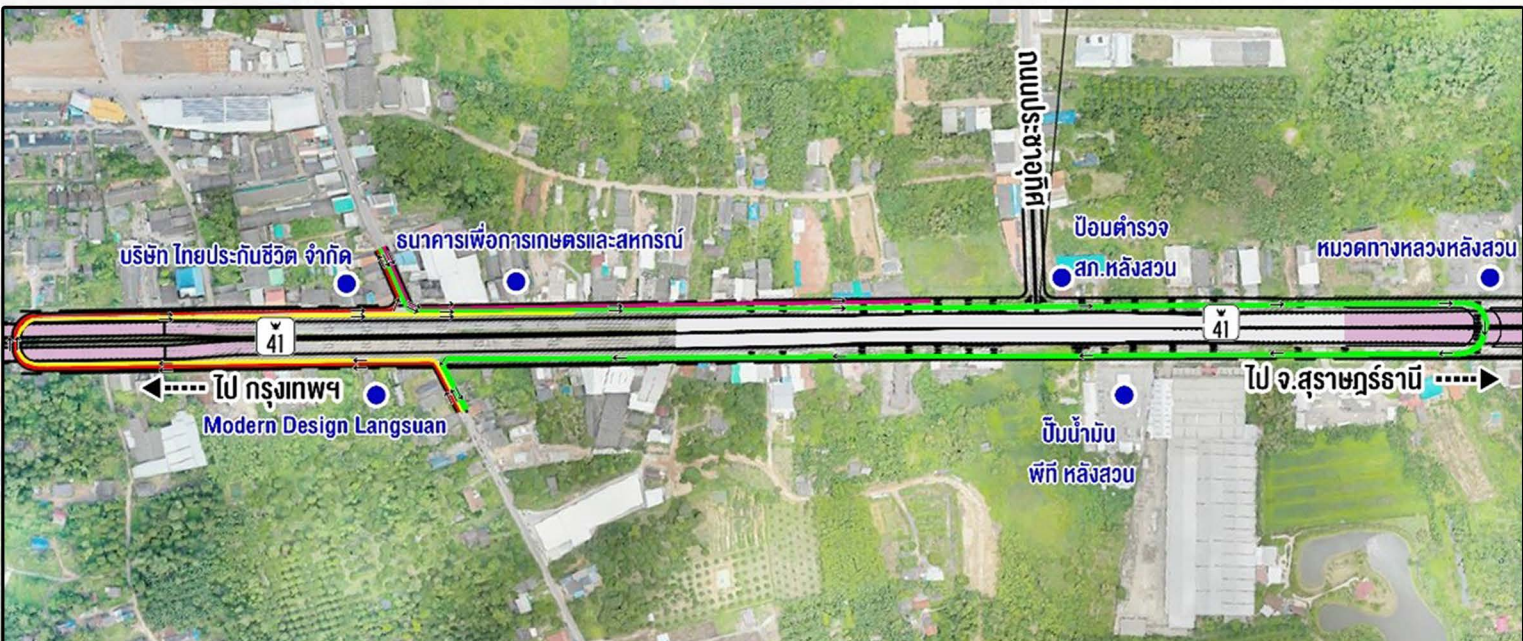


สะพานข้ามแยกวงตะกอ



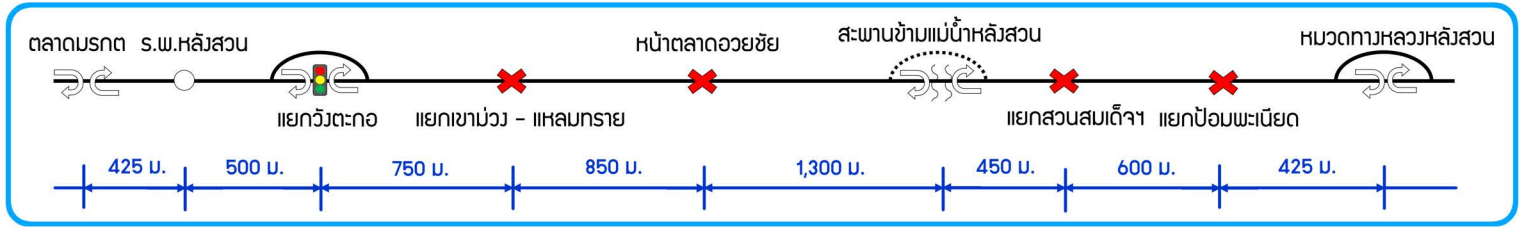
สะพานบกหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าก่อสร้างน้อย • ค่าบำรุงรักษาน้อย • ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> • บดบังทัศนียภาพ • ระยะทางในการกลับรถจากแยกสวนสมเด็จฯ เพิ่มขึ้น



ปิดแยกสวนสมเด็จฯพระศรีนครินทร์ชุมพร ปิดแยกป้อมพะเนียด และสะพานบกหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน

รูปแบบเบื้องต้นทางเลือกที่ 3 สะพานข้ามแยกวงตะก่องร่วมกับสัญญาณไฟจราจรปิดแยกขาม่วง-วัดแหลมทราย สะพานยกระดับ คร่อมสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนเดิมและข้ามแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร คงสัญญาณไฟจราจรที่แยกสวนสมเด็จพระฯ และปิดแยกป้อมพะเนียด



ทางเลือก	แยกวงตะกอก	แยกขาม่วง-วัดแหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จพระฯ	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
3	สะพานข้ามแยก	ปิดแยก	ปิดเกาะกลางทางเข้าตลาด	สะพานยกระดับคร่อมสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนเดิมและข้ามแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร	ควดิม (ปิดแยก)		ควดิม (กลับรถเกาะกลาง)



สะพานข้ามแยกวงตะกอก



สะพานยกระดับเหนือสะพานเดิมและข้ามแยกสวนสมเด็จพระฯ

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> สะดวกในการเดินทางผ่านแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพรในทุกทิศทาง เนื่องจากไม่จำเป็นต้องกลับรถ 	<ul style="list-style-type: none"> ค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากสะพานมีความยาวมาก บดบังทัศนียภาพในพื้นที่เมืองหลังสวน



สะพานยกระดับคร่อมสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนเดิมและข้ามแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร คงสัญญาณไฟจราจรที่แยกสวนสมเด็จพระฯ และปิดแยกป้อมพะเนียด

หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกโครงการเบื้องต้น

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกโครงการในเบื้องต้น พิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ดังนี้

ด้านวิศวกรรมและการจราจร

40 คะแนน

ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

30 คะแนน

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

30 คะแนน

การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการจะดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 กรมทางหลวง และแนวทางการจัดการทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ พ.ศ. 2567 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยขอบเขตการศึกษา คือ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) เพื่อศึกษาถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อนการก่อสร้างระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการพร้อมนำเสนอมติการและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดจนแผนจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม

ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการร่วมกัน กำหนดแนวทางการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการรวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

ประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาดำเนินการศึกษาช่องทางเว็บไซต์โครงการ

- 1 การประชุมปฏิบัติการโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (วันที่ 24 กันยายน 2567)
- 2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางศีกษาการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (วันที่ 29 พฤศจิกายน 2567)
- 3 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ประมาณเดือนมกราคม 2568)
- 4 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ประมาณเดือนพฤษภาคม 2568)
- 5 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) (ประมาณเดือนสิงหาคม 2568)



กรมทางหลวง
สำนักสำรวจและออกแบบ
 ชั้น 6 อาคารเฉลิมขวัญระมุกต์ ถนนพระรามที่ 6
 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
 โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
 โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด
 โทรศัพท์ : 0-2116-9796 โทรสาร : 0-2116-9775
 ด้านงานออกแบบวิศวกรรมและการจราจร และ
 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
 โทรศัพท์ : 0-2329-8000-99 โทรสาร : 0-2329-8160
 ด้านสิ่งแวดล้อม

