



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖  
(แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ

ตามที่ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน ได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) แบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ ๑ วันศุกร์ที่ ๒๙ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๗ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ ๒ วันศุกร์ที่ ๒๙ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๗ เวลา ๑๓.๐๐ – ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ พร้อมทั้งร่วมให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของโครงการ ในการประชุมได้รับเกียรติจากนายจิรศักดิ์ แสงหอย นายอำเภอหลังสวน ประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายกรีธา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๘๘ คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นในประเด็นต่างๆซึ่งคณะผู้ศึกษาจะนำไปใช้ประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) - ถนนประชาอุทิศ จากแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๙๐.๒๔) ช่วยอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง จากการประชุมสามารถประมวลภาพบรรยากาศ ดังรูปที่ ๑ และรูปที่ ๒ และสรุปผลการรับฟัง ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังตารางที่ ๑ และตารางที่ ๒ ได้ดังนี้



นายจิรศักดิ์ แสงทอย  
นายอำเภอหลังสวน  
ประธานเปิดการประชุม



นายกริธา เดชพิณ  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร  
ผู้แทนกรมทางหลวง  
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา  
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็น

รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๑)



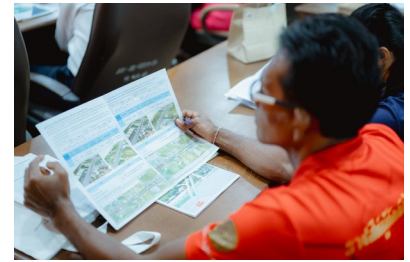
นายจิรศักดิ์ แสงหอย  
นายอำเภอหลังสวน  
ประธานเปิดการประชุม



นายกรีธา เดชพิณ  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร  
ผู้แทนกรมทางหลวง  
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา  
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็น  
รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๒)

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง**  
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก**  
**การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๑)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
<p>- <b>ทางเข้าโรงพยาบาลหลังสวน:</b> โรงพยาบาลหลังสวนปัจจุบันมีทางเลีย่วขวาเพื่อเข้าโรงพยาบาลซึ่งหากมีการปิดกั้นเส้นทางดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อ การเข้าโรงพยาบาล ดังนั้น จึงขอเสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานหรือทางลอดแทน เพื่อให้สามารถกลับรถไปฝั่งละแฉและเลีย่วลงใต้ได้ รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาการปิดกั้นทางเข้าโรงพยาบาล</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะพิจารณาปรับรูปแบบของทางต่างระดับของแยกวงตะกอกใหม่อีกครั้ง โดยพิจารณาตำแหน่งของจุดกลับรถและรูปแบบของการเดินรถเข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวนที่เหมาะสมที่สุดบนพื้นฐานของความปลอดภัย</p>
<p>- <b>จุดสิ้นสุดของโครงการบริเวณหน้าตลาดมรกต:</b> โครงการก่อสร้างมีจุดสิ้นสุดประมาณ ๒๐๐ เมตรจากหน้าตลาดมรกต โดยมีการลดช่องจราจรจาก ๕ ช่องเหลือ ๒ ช่อง ปัจจุบันบริเวณนี้เป็นจุดที่มีอันตรายสูงจากการสัญจร และยังเป็นจุดที่มีคนข้ามถนนบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การเลือกบริเวณนี้เป็นจุดสิ้นสุดโครงการอาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรและไม่มีความปลอดภัย โดยเฉพาะเมื่อปริมาณจราจรในอนาคตอาจเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของตลาด นอกจากนี้ หากการปิดทางเข้า-ออกตลาดมรกตและให้กลับรถเฉพาะแยกวงตะกอก จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง จึงเสนอให้ออกแบบจุดขึ้น-ลงสะพานเลยจากตลาดมรกตไปซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาทางเลีย่วเข้าโรงพยาบาลด้วย</p>	<p>- การออกแบบถนนโครงการของที่ปรึกษาจะออกแบบขยายช่องจราจรข้างละ ๕ ช่องจราจรต่อทิศทางเต็มเขตทางตลอดช่วงการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Limit of Construction) โดยในส่วนองหน้าตลาดมรกตจะพิจารณารูปแบบของทางแยกต่างระดับที่แยกวงตะกอกที่มีความเหมาะสมและออกแบบเรขาคณิตงานทางให้มีความต่อเนื่องจนถึงตลาดมรกตเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีอยู่และการจราจรในอนาคตที่จะเพิ่มมากขึ้น และทำความเร็วสูงขึ้นจากการใช้ทางแยกต่างระดับวงตะกอก</p>
<p>- <b>ปัญหาจากการปิดแยกเขาม่วงและตลาดอวยชัย:</b> การปิดแยกบริเวณเขาม่วงและตลาดอวยชัยจะเพิ่มปัญหาจราจรในจุดอื่น ๆ เนื่องจากรถจะต้องไปหาที่กลับรถส่งผลให้การจัดการจราจรไม่สะดวกและเพิ่มภาระในจุดอื่น ๆ จึงขอให้พิจารณาแนวทางการจัดการจราจรในอดีตร่วมด้วย เพื่อหาวิธีการที่เหมาะสมและไม่เพิ่มความยากลำบากให้แก่ผู้ใช้นน</p>	<p>- เนื่องจากปัจจุบันแยกเขาม่วงเปิดให้เดินรถอิสระไม่มีการควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และสภาพภูมิประเทศของทั้งแยกเขาม่วงและบริเวณหน้าตลาดอวยชัยมีสภาพเป็นทางขึ้นเนินและมีความโค้ง จึงต้องมีการพิจารณาการออกแบบที่มีความต่อเนื่องจากทางต่างระดับแยกวงตะกอกที่ได้ปรับปรุงใหม่ โดยที่ปรึกษาจะได้คำนึงปริมาณจราจรและความเร็วที่ใช้ในอนาคตในการปรับปรุงจุดกลับรถในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องอีกครั้งให้มีความสอดคล้องกัน</p>
<p>- <b>การเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา:</b> เสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานร่วมกับทางลอดบริเวณเขาม่วง โดยไม่ต้องทำสะพานสูงมาก เพราะบริเวณนี้มีความสูงอยู่แล้วสามารถขุดให้ต่ำลงเพื่อให้รถที่มาจากหลังสวนหรือ ตลาดอวยชัยสามารถเลีย่วขวาได้สะดวก รวมถึงรถที่มาจากชุมพรสามารถกลับรถได้ในเส้นทางนี้</p>	<p>- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาโดยจะต้องมีการตรวจสอบค่าระดับและข้อมูลการสำรวจภูมิประเทศประกอบกับผลการเจาะสำรวจดินเพื่อทราบลักษณะโครงสร้างดินและธรณีวิทยาในการประเมินการออกแบบการขุดทางลอด ทั้งนี้ จะต้องมีการคำนึงถึงการระบายน้ำและงบประมาณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานด้วย</p>

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง**  
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก**  
**การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๑) (ต่อ)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)</b>	
<p>- การเสนอแนวทางเพิ่มเติมกรณีออกแบบเป็นทรัมเป็ต (Trumpet): จะช่วยอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้พื้นที่ แต่มีค่าใช้จ่ายสูง หากออกแบบให้มีการผสมผสานโดยให้ทรัมเป็ตออกแบบให้รถตรงไปเพื่อไปลดบริเวนเขาม่วง โดยอาจแยกเป็นคนละแยกกัน และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร และจะต้องพิจารณาเส้นทางกลับรถให้สามารถเข้าโรงพยาบาลได้โดยไม่เกิดปัญหาหรือความล่าช้า</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะนำรูปแบบทางต่างระดับทรัมเป็ตของทางแยกวังตะกอมมาพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมด้วย โดยใช้เกณฑ์ด้านวิศวกรรมและการจราจร เกณฑ์ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และเกณฑ์ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในทิศทางหลัก ลดจุดตัดจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร</p>
<p>- สะพานสามแยกพะโต๊ะ: หากออกแบบให้เป็นสะพานข้ามแยกพะโต๊ะและลงใกล้โรงพยาบาล จะพบกับทางฉุกเฉินหน้าตลาดมรกต ซึ่งปัจจุบันอุบัติเหตุยังน้อยเนื่องจากมีไฟแดง แต่หากมีสะพานจะไม่สามารถกลับรถได้ทันทีหลังจากลงสะพาน ดังนั้น จึงเสนอให้การออกแบบจุดลงให้ผ่านตลาดมรกตไป</p>	<p>- โครงการจะพิจารณาจุดขึ้นลงให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่และคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้บริการที่เหมาะสมที่สุดบนพื้นฐานของความปลอดภัย</p>
<p>- การออกแบบทางเท้า: ขอทราบรายละเอียดในการออกแบบทางเท้าของโครงการ ซึ่งควรมีการจัดเตรียมและออกแบบไว้ในโครงการ และพิจารณาให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ของประชาชนให้น้อยที่สุด</p>	<p>- การออกแบบทางเท้าและเสาไฟส่องสว่างจะพิจารณาเพิ่มเติมหลังจากคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมแล้วเสร็จ โดยจะมีการรับฟังความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่ในช่วงต้นของโครงการให้แล้วเสร็จในคราวเดียว เพื่อลดผลกระทบและความเดือดร้อนที่จะเกิดจากการก่อสร้างไม่ต่อเนื่องและการเปิดพื้นที่ก่อสร้างในภายหลัง</p>
<p>- การออกแบบทางระบายน้ำ: ในการวางแผนและออกแบบทางระบายน้ำ ควรมีการสำรวจพื้นที่อย่างละเอียด รวมถึงการหารือร่วมกับเจ้าของแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อพิจารณาแผนการพัฒนาที่ดินและร่วมกันหาแนวทางในการดำเนินการที่เหมาะสม นอกจากนี้ การออกแบบคุระบายน้ำควรพิจารณาอย่างรอบคอบ เนื่องจากปัญหาน้ำท่วมที่เกิดขึ้นบริเวณแยกวังตะกอมและโรงพยาบาลได้รับผลกระทบอย่างมาก จึงขอให้พิจารณาแนวทางการระบายน้ำเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวในอนาคต</p>	<p>- งานสำรวจค่าระดับงานทางใช้ภาพถ่ายจากดาวเทียม รวมถึงการจัดทำหมุดหลักฐาน งานรังวัดและวางวงรอบเพื่อทำการวัดระดับความสูงต่ำและความโค้งของพื้นที่ รวมทั้งเส้นทางน้ำไหล จุดรับน้ำ และขนาดท่อ ซึ่งขณะนี้โครงการอยู่ระหว่างการจัดทำแผนที่เพื่อจะนำมาประกอบในการคำนวณและการออกแบบ</p> <p>- สำหรับการปิดแยก โครงการได้พิจารณาปริมาณรถที่เลี้ยวเข้า-ออก ระยะเวลาที่ใช้ และเวลาในการรอสัญญาณไฟจราจร รวมถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หากมีจุดจำเป็นต้องปิดกั้นจะมีการออกแบบจุดกลับรถที่มีความปลอดภัย หรืออาจพิจารณาออกแบบเป็นสะพานเกือกม้า ทั้งนี้ โครงการจะนำข้อมูลเหล่านี้มาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางในการออกแบบที่เหมาะสมต่อพื้นที่และผู้ใช้บริการอย่างดีที่สุด</p>

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง**  
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก**  
**การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๑) (ต่อ)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)</b>	
- ผลกระทบจากการปิดแยกวังตะกอก : หากมีการปิดแยกวังตะกอก ผู้ป่วยที่มาจากนาขาหรือชุมพรจะต้องมีเส้นทางสำรองเพื่อเข้าโรงพยาบาลอย่างสะดวกและปลอดภัย	- ที่ปรึกษาไม่ได้มีการออกแบบปิดทางแยกวังตะกอก แต่จะมีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ โดยจะได้พิจารณาตำแหน่งของจุดกลับรถและรูปแบบของการเดินรถเข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวนที่เหมาะสมที่สุดบนพื้นฐานของความปลอดภัย
- การออกแบบทางคู่ขนาน : ทางคู่ขนานสามารถออกแบบให้เป็น ๓ ช่องจราจรได้หรือไม่ เนื่องจากเส้นทางนี้มีรถหัวลากและรถเทรลเลอร์จำนวนมากที่มาจากสถานประกอบการ ซึ่งต้องใช้รัศมีในการเลี้ยวมาก รวมทั้งควรมีการจัดการร่วมกับการปรับปรุงท่อระบายน้ำ โดยการออกแบบเหล่านี้ควรคำนึงถึงการรองรับโครงการ Land Bridge ในอนาคต	- การปิดหรือเปิดช่องทางกลับรถ/ทางเข้า-ออก จะได้รับการพิจารณาอีกครั้งโดยอาจมีการปรับจำนวนและขนาดของช่องจราจรเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและรัศมีวงเลี้ยวของรถ และความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนของทางคู่ขนาน - รูปตัดถนนที่โครงการออกแบบสามารถนำมาผสมผสานกันได้เพื่อให้เหมาะสมกับพื้นที่ เช่น บริเวณหน้าตลาด อาจพิจารณาปรับแนวช่องจราจรพิเศษเป็นจุดๆ ไป หรือในพื้นที่ที่ยังไม่มีความจำเป็นต้องมีทางเท้า อาจพิจารณาปรับขยายถนนเพื่อให้มีความสะดวกและเหมาะสมต่อการใช้งาน
- การพิจารณาสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน : ในพื้นที่ที่ข้ามแม่น้ำหลังสวน บริเวณแยกพะเนียด ซึ่งเคยมีการปิดแยกและได้รับการต่อต้าน เสนอให้สร้างสะพานเพิ่มเติมทางซ้ายขวา ๒ ช่องทาง รวมเป็นทั้งหมด ๔ ช่องทาง ข้ามแม่น้ำหลังสวน พร้อมทางเบี่ยงเข้าซ้ายเพื่อเข้าเมืองหลังสวน และช่องทางตรงกลางระหว่างสองช่องทางเป็นอุโมงค์ลอดข้ามแยกพะเนียด เพื่อรักษาภูมิทัศน์และเมืองหลังสวนไว้ และเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าไปร่วมพิธีกรรมทางศาสนาที่วัดราชบูรณะได้สะดวกยิ่งขึ้น	- กรมทางหลวงเคยมีการนำเสนอแนวคิดการออกแบบสะพานโดยใช้พื้นที่ด้านข้างสำหรับการเดินทางในพื้นที่และบริเวณตรงกลางสำหรับการเดินทางระยะไกลหรือการเดินทางผ่านพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นคือข้อจำกัดระดับน้ำของแม่น้ำบางส่วน ซึ่งในช่วงฤดูน้ำหลากทำให้น้ำล้นตลิ่ง
- พื้นที่บริเวณเส้นทางวังตะกอก มีตลาดมรดกซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการค้าของจังหวัด และโรงพยาบาล ทำให้เกิดปัญหาจราจรหนาแน่นและน้ำท่วมบ่อยครั้ง ดังนั้น ขอให้พิจารณาเรื่องการออกแบบระบบระบายน้ำร่วมกับการออกแบบโครงการ ทั้งในระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้างเสร็จ เพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วมและการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการพิจารณาปรับปรุงการออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ดีที่สุด โดยพิจารณาการสัญจรเข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวน และตลาดมรดก ให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยให้มีแนวทางการออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วมขังและลดอุบัติเหตุทางถนน

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง**  
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก**  
**การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๑) (ต่อ)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอการออกแบบสะพานคู่ทางเข้าหลังสวน: ในช่วงฤดูน้ำหลาก สี่แยกหลังสวนมักเกิดน้ำท่วมจึงขอเสนอให้มีสะพาน คู่ทางเข้า หลังสวน โดยออกแบบเป็นถนนวันเวย์แยกมาจากหน้าตลาดอวยชัยมาถึงหลังสวน โดยที่บริเวณดินสะพานสามารถขยายถนนได้ รวมทั้งมีทางเท้าด้านข้างและสามารถเข้าออกหลังสวนได้สะดวก</li> <li>- ข้อเสนอทางลอดหรือสะพานที่สี่แยกหลังสวน: สำหรับสี่แยกหลังสวน ขอเสนอให้พิจารณาออกแบบเป็นทางลอดหรือสร้างสะพานอีกด้านเพื่อเป็นทางออกไปยังกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดจากรถที่เดินทางระยะไกล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางแยกหลังสวนในกรณีที่ไม่มีทางแยกดังกล่าวที่มีรูปแบบเหมาะสมที่สุด เพื่อให้ลดผลกระทบต่อ การสัญจรเข้า-ออกเมืองหลังสวน และการดำเนินธุรกิจ การใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนพื้นที่หลังสวน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้เน้นพิจารณาแยกทางเข้าหลังสวน ไม่ควรมีการปิดแยกทางเข้าเมืองหลังสวน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางแยกหลังสวนในกรณีที่ไม่มีทางแยก ดังกล่าวที่มีรูปแบบเหมาะสมที่สุด เพื่อให้ลดผลกระทบต่อ การสัญจรเข้า-ออกเมืองหลังสวน และการดำเนินธุรกิจ การใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนพื้นที่หลังสวน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองหลังสวนเป็นเมืองเก่า ควรมีการออกแบบให้มีทางข้ามจากกรุงเทพมหานคร เพื่อเข้าหลังสวนได้ง่าย เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางแยกหลังสวนที่มีรูปแบบเหมาะสมที่สุด เพื่อให้เข้ากับโครงสร้างของสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และการเชื่อมกับเมืองหลังสวน เพื่อให้ลดผลกระทบต่อ การสัญจรเข้า-ออกเมืองหลังสวน และการดำเนินธุรกิจ การใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่หลังสวน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางที่จะเข้าสวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช หรือมาจากชุมพรและเลี้ยวเข้าสวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ไม่ได้เชื่อมต่อเข้ากับหลังสวนเท่านั้น แต่ยังเชื่อมต่อกับหลายตำบล ได้แก่ ตำบลท่ามะปลา ตำบลหาดยาย ตำบลบ้านควน ตำบลปังหวาน และตำบลพะโต๊ะ ใช้เส้นทางนี้ทั้งหมด ดังนั้น หากจะปิดเส้นทางนี้จะส่งผลกระทบต่ออย่างมาก ดังนั้น เสนอให้ทำสะพานข้ามแยกเพื่อให้รถทางตรงไม่ต้องมาติดไฟแดง ซึ่งเป็นรูปแบบที่ ๓ ที่ทางโครงการนำเสนอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางแยกหลังสวนในกรณีที่ไม่มีทางแยกดังกล่าวที่มีรูปแบบเหมาะสมที่สุด เพื่อให้ลดผลกระทบต่อ การสัญจรเข้า-ออกเมืองหลังสวน และการดำเนินธุรกิจ การใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนพื้นที่หลังสวน สำหรับในรูปแบบที่ ๓ ที่มีการก่อสร้างสะพานเพิ่มอีกระดับที่ข้ามแม่น้ำหลังสวนและสี่แยกหลังสวนนั้น ที่ปรึกษาฯ จะใช้เกณฑ์ด้านวิศวกรรม และการจราจร เกณฑ์ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และเกณฑ์ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในทิศทางหลัก ลดจุดตัดของกระแสจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร และนำเสนอรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘</li> </ul>

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง**  
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก**  
**การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) (กลุ่มที่ ๒)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
- รูปแบบที่ ๓ เป็นทางเลือกที่เหมาะสมเพื่อเลี่ยงการจราจรติดขัด และไม่ปิดกั้นการเข้าเมืองหลังสวน ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น	- สำหรับในรูปแบบที่ ๓ ที่มีการก่อสร้างสะพานเพิ่มอีกระดับที่ข้ามแม่น้ำหลังสวน และสี่แยกหลังสวนนั้น ที่ปรึกษาจะใช้เกณฑ์ด้านวิศวกรรมและการจราจร เกณฑ์ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และเกณฑ์ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในทิศทางหลัก ลดจุดติดขัดของกระแสจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร และนำเสนอรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

ผู้สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษา สอบถามข้อมูลและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์โครงการ : <https://ทล๔๑วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com> และทำการ Scan QR CODE



**สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม**

**หน่วยงานเจ้าของโครงการ**

- ❖ **กรมทางหลวง**  
 สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
 ชั้น ๖ อาคารเฉลิมยว วัชรพุกก์ ถนนพระรามที่ ๖ แขวงทุ่งพญาไท  
 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐  
 โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘-๗๕ ต่อ ๒๔๐๓๘ โทรสาร : ๐ ๒๓๕๔ ๑๐๓๔

**บริษัทที่ปรึกษา**

- ❖ **บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด**  
 โทรศัพท์ : ๐-๒๑๑๖-๙๗๙๖ โทรสาร : ๐-๒๑๑๖-๙๗๗๕  
 ด้านวิศวกรรม : นายนราชัย ตันติวรวิทย์ วิศวกรขนส่งและจราจร  
 นายอริย์ธัช เจนวนิชยานนท์ วิศวกรงานทาง  
 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน  
 : นางสาวศศิธร หล้าศักดิ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ❖ **สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**  
 โทรศัพท์ : ๐-๒๓๒๙-๘๐๐๐ โทรสาร : ๐-๒๓๒๙-๘๑๐๖  
 ด้านสิ่งแวดล้อม : รศ.ดร.ภาสกร ชื่นทองทิพย์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 นายนเรศ จ้อยอ่ำ ผู้ช่วยผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจสังคม