



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006
(แยกวังตะกอก) - ถนนประชาอุทิศ

การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ณ โรงแรมบ้านกลางสวนรีสอร์ท
อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
วันพุธที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568
เวลา 09.00-12.00 น.



กรมทางหลวง
สำนักสำรวจและออกแบบ
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์: 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร: 0 2354 1034
อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com

แผ่นพับประชาสัมพันธ์
ชุดที่ **3**



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



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



LINE
41วังตะกอก-ประชาอุทิศ



FACEBOOK
ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ



เว็บไซต์โครงการ
www.ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 41 เป็นแนวเส้นทางสายหลักและสายสำคัญในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยเชื่อมต่อการเดินทางจากจังหวัดชุมพร ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปสิ้นสุดที่จังหวัดพัทลุง ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวก และเกิดความล่าช้าในการเดินทาง โดยในบริเวณสองข้างทางยังมีชุมชนตั้งอยู่อย่างหนาแน่นและมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ซึ่งเป็นพื้นที่ทางธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการก่อสร้างขยายพื้นที่ทางหลวงรวมทั้งปัญหาอื่น ๆ ในพื้นที่ เช่น ปัญหาการระบายน้ำ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

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

ประโยชน์ ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ

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

ขอบเขตการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานรากวิเคราะห์เสถียรภาพ และการถอดตัวของคันทาง
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับอาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ
- งานระบบระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า
- งานสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
- งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- การถ่ายทอดเทคโนโลยี

ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ด้านสิ่งแวดล้อม

- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

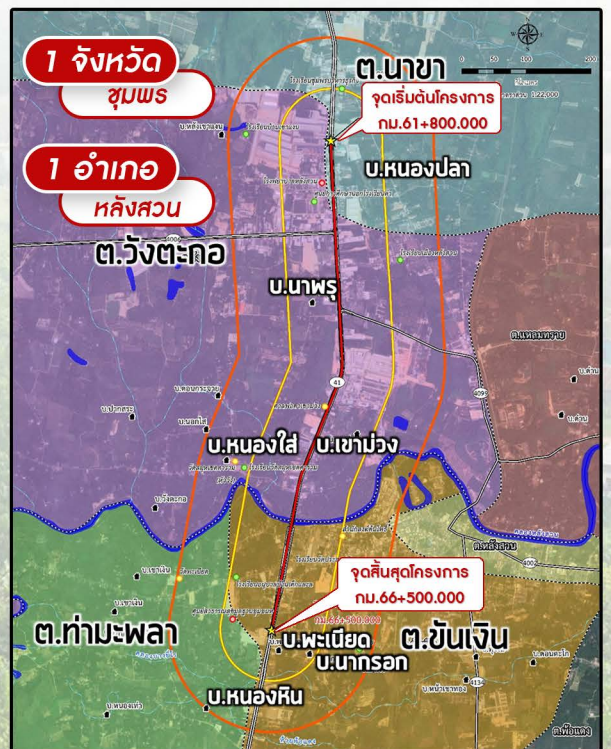
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- การประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ
- การจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาโครงการ

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

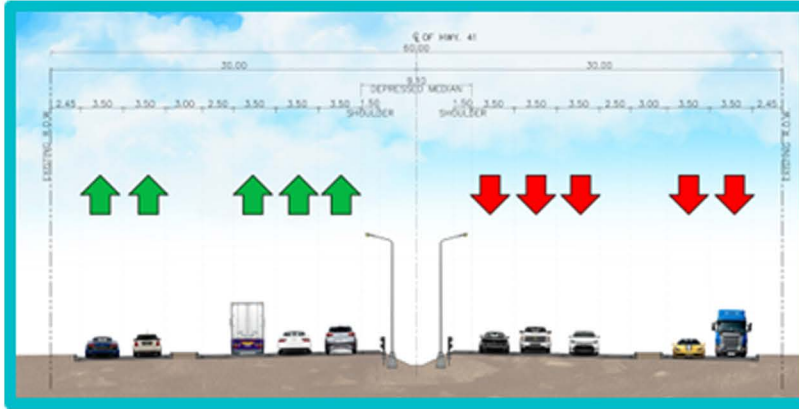
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ตำบล	หมู่บ้าน
เทศบาลเมืองหลังสวน	ขันทอง	หมู่ที่ 2 บ้านนากรอก หมู่ที่ 3 บ้านพะเนียด
เทศบาลตำบลวังตะกอก	วังตะกอก	หมู่ที่ 4 บ้านเขาม่วง หมู่ที่ 5 บ้านนาพรุ หมู่ที่ 7 บ้านหนองไผ่
เทศบาลตำบลท่ามะปลา	ท่ามะปลา	หมู่ที่ 4 บ้านหนองหิน
องค์การบริหารส่วนตำบลนาขา	นาขา	หมู่ที่ 7 บ้านหนองปลา
4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	4 ตำบล	7 หมู่บ้าน



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการคัดเลือกหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

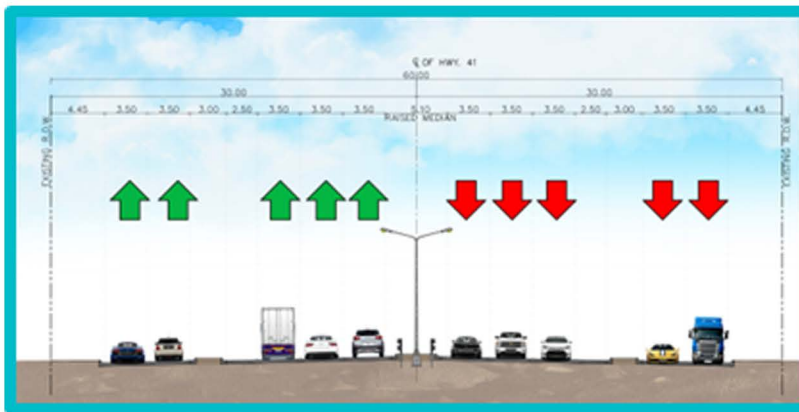
มีการกำหนดรูปแบบทางเลือกรูปหน้าตัดทางหลวงสำหรับการพัฒนาโครงการทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังนี้



รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 1 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

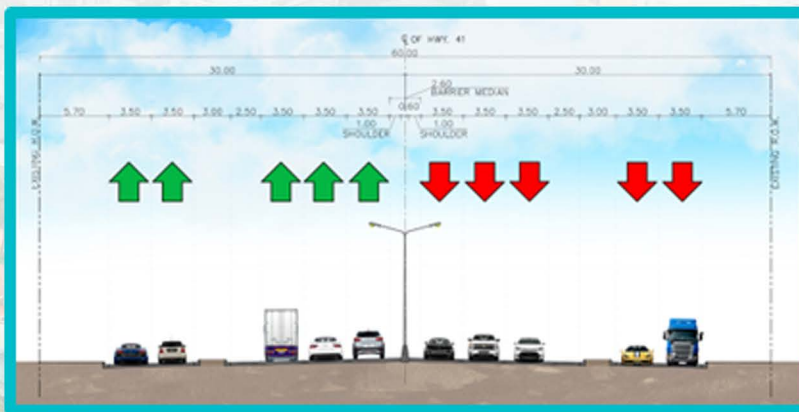
- ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร ประกอบด้วยช่องจราจรทางหลักจำนวน 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และช่องจราจรทางคู่ขนานจำนวน 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.50 เมตร
- แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร



รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 2 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median)

- ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร ประกอบด้วยช่องจราจรทางหลักจำนวน 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และช่องจราจรทางคู่ขนานจำนวน 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร
- แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร



รูปแบบที่ 3

รูปแบบที่ 3 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

- ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร ประกอบด้วยช่องจราจรทางหลักจำนวน 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และช่องจราจรทางคู่ขนานจำนวน 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.00 เมตร
- แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 0.61 - 0.62 เมตร

ข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

รูปแบบ	รูปแบบที่ 1 : เกาะกึ่งช่อง	รูปแบบที่ 2 : เกาะยก	รูปแบบที่ 3 : เกาะกำแพงคอนกรีต
ข้อดี	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรสามารถสัญจรได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย สามารถรองรับช่องจราจรสำหรับรถเดี่ยวและกลับรถได้ มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรสามารถสัญจรได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย สามารถรองรับช่องจราจรสำหรับรถเดี่ยวและกลับรถได้ ข้ามถนนได้ง่ายเนื่องจากเกาะกลางไม่สูง และไม่กว้างมากนัก มีพื้นที่ทางเท้า สามารถรองรับระบบสาธารณูปโภค และคนเดินเท้า 	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรสามารถสัญจรได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากที่สุด เกาะกลางสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถเสียหลักข้ามเกาะได้ มีพื้นที่ทางเท้า สามารถรองรับระบบสาธารณูปโภค และคนเดินเท้าได้มากกว่ารูปแบบอื่น ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย ทำให้ส่งผลกระทบต่อระหว่างการก่อสร้างน้อย
ข้อเสีย	<ul style="list-style-type: none"> อาจเกิดอุบัติเหตุในลักษณะของรถเสียหลักตกร่องเกาะกลางได้ เกิดความลำบากในการข้ามทางหลวงสำหรับคนเดินเท้า มีพื้นที่ทางเท้า สำหรับคนเดินเท้า และระบบสาธารณูปโภคน้อย มีผลกระทบต่อด้านการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่เหมาะกับการสัญจรด้วยความเร็วสูง เกาะกลางไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถเสียหลักข้ามเกาะได้ ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> กลับรถได้ยากเนื่องจากไม่มีช่องจราจรสำหรับรถเดี่ยวเพื่อกลับรถ เกิดความลำบากในการข้ามทางหลวงสำหรับคนเดินเท้า ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต

หลักเกณฑ์ การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง

- ความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง
- การรองรับความเร็วตามมาตรฐานทางหลวง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง

ด้านเศรษฐกิจ

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบต่อการใช้พลังงานของชุมชน
- สุนทรียภาพ

ผลการคัดเลือก การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

ปัจจัย	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	40	32.00	24.00	36.00
ด้านเศรษฐกิจ	30	23.50	29.67	29.03
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	10.00	16.00	20.00
รวม	100	65.50	69.67	85.03
ลำดับ		3	2	1

หมายเหตุ : การพัฒนาโครงการจะพิจารณาใช้รูปตัดที่ได้รับการคัดเลือกเป็นรูปตัดทางหลวงโดยทั่วไป ทั้งนี้ สามารถปรับรูปตัดทางหลวงให้มีความสอดคล้อง และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริงได้ อาทิ ในพื้นที่ชุมชนอาจปรับใช้รูปแบบเกาะยก หรือในบริเวณที่มีถนนรถทุกเข้า-ออก อาจพิจารณาเพิ่มช่องจราจร หรือเพิ่มความกว้างไหล่ทาง

แนวคิด การออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการศึกษาพบว่า บนทางหลวงหมายเลข 41 ในช่วงโมเมนต์มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ และหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ โดยได้กำหนดรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับในรูปแบบของโครงข่ายทางหลวง ซึ่งสามารถพิจารณาออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ **พื้นที่ตอนต้นของโครงการ** ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และ **พื้นที่ตอนท้ายของโครงการ** ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งในแต่ละช่วงได้พิจารณาทางเลือกออกเป็น 3 รูปแบบ



ในเบื้องต้นโครงการจะศึกษารูปแบบทางแยกที่มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ และหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ โดยได้กำหนดรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับในรูปแบบของโครงข่ายทางหลวง ซึ่งสามารถพิจารณาออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ **พื้นที่ตอนต้นของโครงการ** ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และ **พื้นที่ตอนท้ายของโครงการ** ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งในแต่ละช่วงได้พิจารณาทางเลือกออกเป็น 3 รูปแบบ

หลักเกณฑ์ การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ด้านวิศวกรรมและการจราจร (40 คะแนน)

- **เรขาคณิตของแนวทางตั้ง** : พิจารณาความลาดชันที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น และรองรับความเร็วที่ปลอดภัย
- **การจราจรและขนส่ง** : พิจารณาความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง และระยะเวลารวมทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทาง
- **ผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างและการระบายน้ำ** : พิจารณาผลกระทบต่อผลกระทบการคมนาคมระหว่างการก่อสร้าง และการระบายน้ำ ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้างที่อาจเกิดจากกิจกรรม การถมดิน ขุดดิน และก่อสร้างสะพาน รวมถึงการจัดการระบบระบายน้ำ หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ
- **ความปลอดภัยในการขับขี่** : พิจารณาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ และลักษณะการจราจร เช่น การจราจรแบบประสานกัน (Merging), การแยกทาง (Diverging), การตัดกัน (Crossing) และการสลับช่องทาง (Weaving)

ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (30 คะแนน)

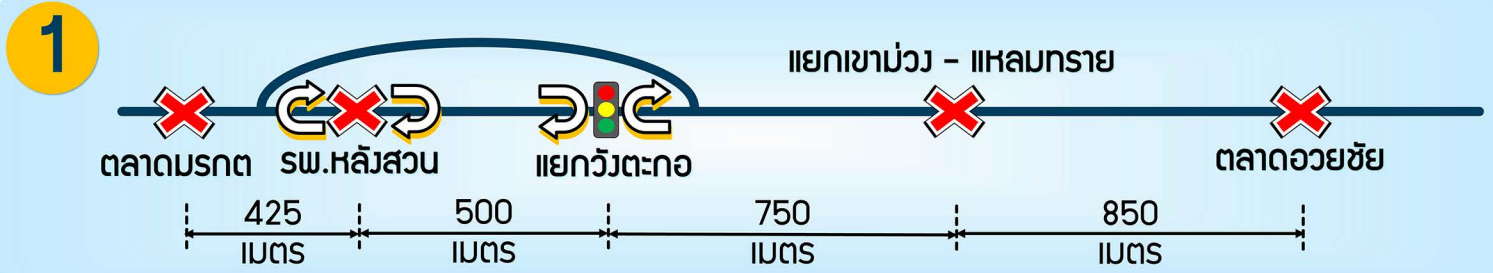
- **ราคาค่าก่อสร้าง** : พิจารณาราคาค่าก่อสร้าง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญเพื่อใช้ในการกำหนดงบประมาณโครงการ
- **การบำรุงรักษา** : พิจารณาความสะดวกในการซ่อมบำรุง เครื่องมือที่ต้องใช้ ค่าใช้จ่าย และเวลาในการบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- **ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน** : พิจารณาผลกระทบต่อผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ และระยะเวลาก่อสร้าง รวมทั้งจะพิจารณาถึงผลกระทบเมื่อโครงการเปิดให้บริการแล้วร่วมด้วย
- **ผลกระทบต่อสัตว์จรของชุมชน** : พิจารณาการปิดจุดตัด ทางเข้า-ออก หรือทางแยกบางส่วน ซึ่งอาจทำให้การสัญจรในชุมชนไม่สะดวก หรือมีระยะทางเดินทางเพิ่มขึ้น
- **ผลกระทบต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัย** : พิจารณารูปแบบการก่อสร้าง การใช้เครื่องจักรกลหนัก และวิธีการก่อสร้าง ที่อาจจะเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งต่อคนงานและประชาชนที่สัญจรไปมา
- **ผลกระทบต่อสุนทรียภาพ** : พิจารณารูปแบบโครงสร้างที่มีความสูง-ต่ำ หรือความยาวที่ก่อให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ และบดบังสายตา ซึ่งอาจเกิดการลดคุณค่าของมุมมองทั้งต่อผู้ขับขี่และประชาชนในพื้นที่

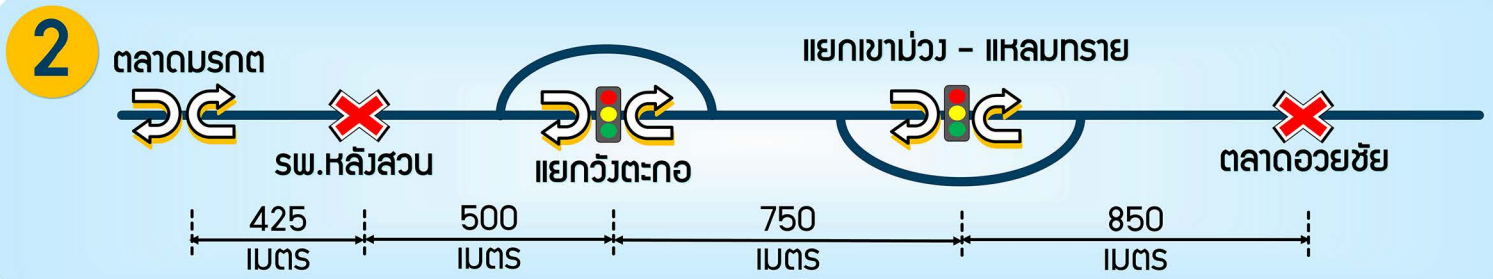
รูปแบบ ทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

รูปแบบทางเลือกที่ 1



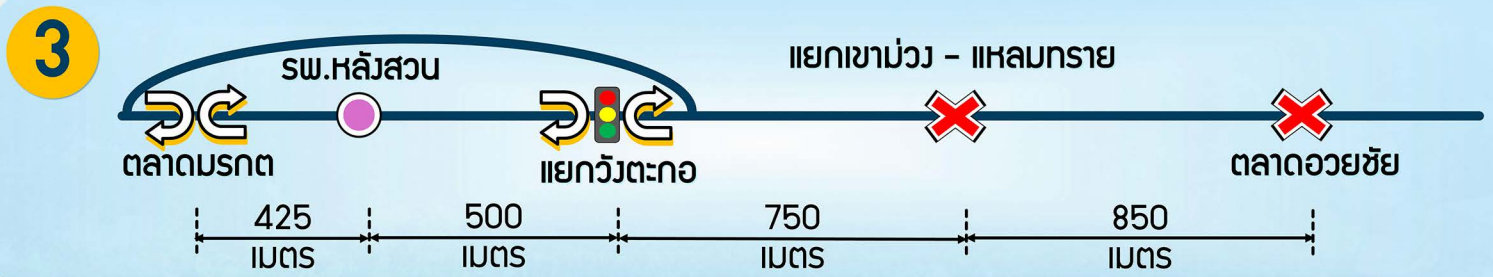
ทางเลือก	หน้าตลาดมรกต	หน้า SW. หลังสวน	แยกวงเวียน	แยกข้ามวง-แหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย
1	ปิดจุดกลับรถหน้าตลาดมรกต	ปิดจุดที่เปิดเกาะกลางและสร้างจุดกลับรถเล็กใต้สะพานทดแทน	สร้างสะพานข้ามแยกยกระดับข้ามหน้า SW.หลังสวน	ปิดทางแยก	ปิดจุดกลับรถหน้าตลาดอวยชัย

รูปแบบทางเลือกที่ 2



ทางเลือก	หน้าตลาดมรกต	หน้า SW. หลังสวน	แยกวงเวียน	แยกข้ามวง-แหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย
2	คงไว้	ปิดจุดที่เปิดเกาะกลาง	สร้างสะพานข้ามแยกบริเวณทางแยก	สร้างทางลอดผ่านทางแยกและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	ปิดจุดกลับรถหน้าตลาดอวยชัย

รูปแบบทางเลือกที่ 3



ทางเลือก	หน้าตลาดมรกต	หน้า SW. หลังสวน	แยกวงเวียน	แยกข้ามวง-แหลมทราย	หน้าตลาดอวยชัย
3	คงไว้	คงไว้	สร้างสะพานข้ามแยกยกระดับข้ามหน้าตลาดมรกต	ปิดทางแยก	ปิดจุดกลับรถหน้าตลาดอวยชัย

ข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

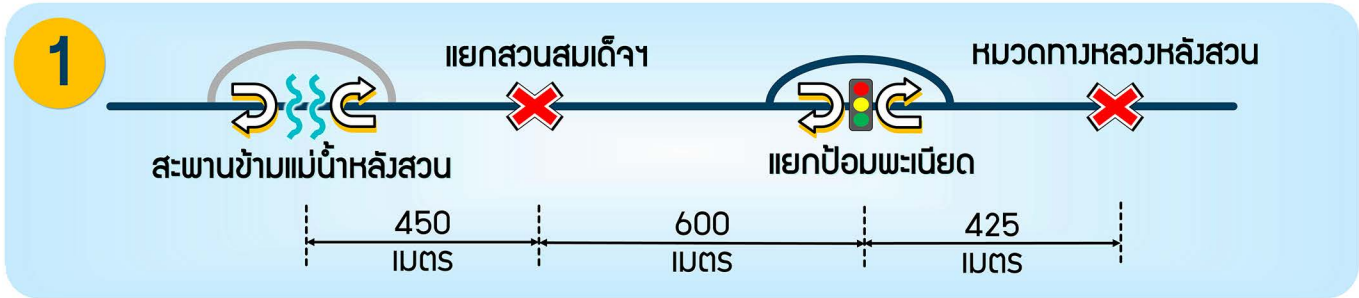
รูปแบบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ข้อดี	<ul style="list-style-type: none"> มีระยะมองเห็น และระยะหยุดที่ปลอดภัย เมื่อมีการสัญจรลงจากสะพานข้ามทางแยกวงจรถะกอบ มีการลดจุดตัดบนทางหลวงมากที่สุดทำให้สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยมากที่สุด มีราคาค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษาถูกที่สุด การเดินทางเข้า-ออก รพ. หลังสวนสามารถเดินทางด้วยระยะใกล้เคียงเดิมแต่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> มีทางแยกเชื่อมต่อกับ ทล.4099 สะพานมีความยาวสั้นที่สุดทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพน้อยที่สุด การจราจรบน ทล.41 ทิศมุ่งไป จ.ชุมพร ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดอวยชัยสามารถกลับรถที่ทางแยกชาม่วง-วัดแหลมทรายได้ซึ่งมีระยะทางสั้นที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรที่ต้องการขับขึ้นทางแยกวงจรถะกอบ และผ่านตลาดมรดกสามารถสัญจรได้รวดเร็ว และปลอดภัย มีระยะการมองเห็นและระยะหยุดที่ปลอดภัยของการจราจรที่สัญจรลงจากสะพานข้ามทางแยก การเดินทางเข้า-ออก รพ.หลังสวนสามารถสัญจรได้เหมือนในปัจจุบัน
ข้อเสีย	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรที่ต้องการกลับรถบริเวณตลาดมรดกเดิมต้องไปกลับรถที่บริเวณโรงแรมชุมทอง และจุดกลับรถขนาดเล็กใต้สะพานข้ามแยกวงจรถะกอบโดยรถขนาดใหญ่ต้องไปกลับรถที่ทางแยกวงจรถะกอบ การจราจรบน ทล.41 ที่ต้องการเข้า-ออก ทล.4099 ต้องกลับรถที่ทางแยกวงจรถะกอบ และจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน การจราจรบน ทล.41 ทิศมุ่งไป จ.ชุมพร ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดอวยชัยต้องไปกลับรถที่ทางแยกวงจรถะกอบ 	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรที่ลงจากสะพานฝั่งตลาดมรดกจะมีระยะมองเห็น และระยะหยุดปลอดภัยค่อนข้างน้อย มีข้อจำกัดด้านความเร็วและความปลอดภัยเมื่อเดินทางผ่านทั้งทางลอดและสะพานต่อเนื่องกัน การเดินทางเข้า-ออก รพ. หลังสวนต้องไปกลับรถที่ตลาดมรดกหรือทางแยกวงจรถะกอบแทน มีค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลให้เกิดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างมาก ไม่สามารถลดการตัดกระแสนจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าตลาดมรดกได้ 	<ul style="list-style-type: none"> สะพานมีความยาวมากทำให้มีระยะเวลาในการก่อสร้างนานส่งผลให้เกิดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างมาก มีการบดบังทัศนียภาพมาก ทั้งต่อผู้ขับขี่และประชาชนในพื้นที่ การจราจรบน ทล.41 ในทิศมุ่งไปชุมพร ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดอวยชัยต้องไปกลับรถที่ทางแยกวงจรถะกอบ การจราจรบน ทล.41 ที่เข้า-ออก ทล.4099 ต้องกลับรถที่ทางแยกวงจรถะกอบ และจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน ไม่สามารถเพิ่มความปลอดภัยและลดจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่หน้า รพ.หลังสวน และตลาดมรดกได้

ผลการคัดเลือก รูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

ลำดับ	ปัจจัยในการเปรียบเทียบ	คะแนนเต็ม	คะแนนทางแยกต่างระดับ		
			รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1	ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	37.80	28.48	36.99
2	ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30	30.00	17.10	20.40
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	23.00	22.00	23.00
	รวม	100	90.80	67.58	80.39
	ลำดับ		1	3	2

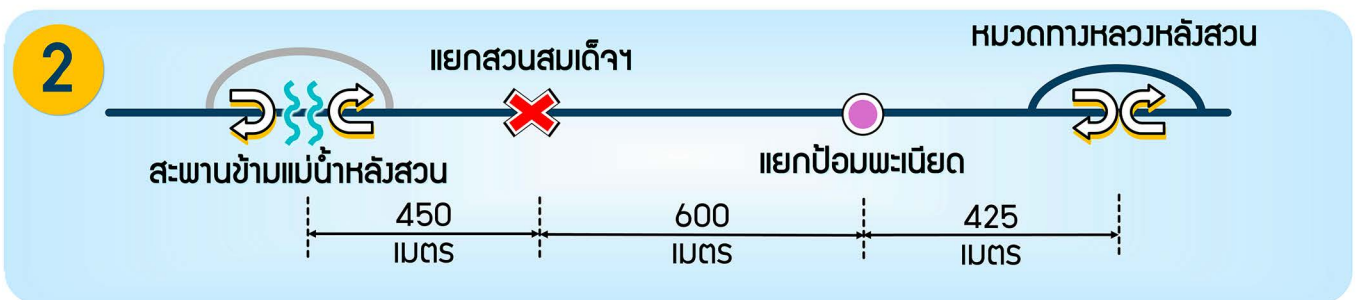
จากผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการ พบว่ารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ **ทางเลือกที่ 1** มีคะแนนรวม 90.80 คะแนน ซึ่งจะพัฒนาโดยก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกวงจรถะกอบข้ามหน้าโรงพยาบาลหลังสวนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง พร้อมปิดจุดที่ปิดเกาะกลางบริเวณโรงพยาบาลหลังสวน แล้วปรับปรุงเป็นจุดกลับรถเล็กใต้สะพานสำหรับการเข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวน ปิดทางแยกชาม่วง-วัดแหลมทราย และปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดอวยชัย และตลาดมรดก

รูปแบบทางเลือกที่ 1



ทางเลือก	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จฯ	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
1	คงไว้	ปิดทางแยก	เปิดเกาะกลางถนนเป็นทางแยก พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก	ปิดจุดกลับรถ

รูปแบบทางเลือกที่ 2



ทางเลือก	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จฯ	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
2	คงไว้	ปิดทางแยก	คงไว้	สร้างสะพานยกระดับข้ามจุดกลับรถ

รูปแบบทางเลือกที่ 3



ทางเลือก	สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน	แยกสวนสมเด็จฯ	แยกป้อมพะเนียด	หมวดทางหลวงหลังสวน
3	รื้อสะพานเดิมบางส่วนเพื่อสร้างเชื่อมต่อกับสะพานข้ามแยกสวนสมเด็จฯ	สร้างสะพานข้ามแยก	คงไว้	คงไว้

ข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

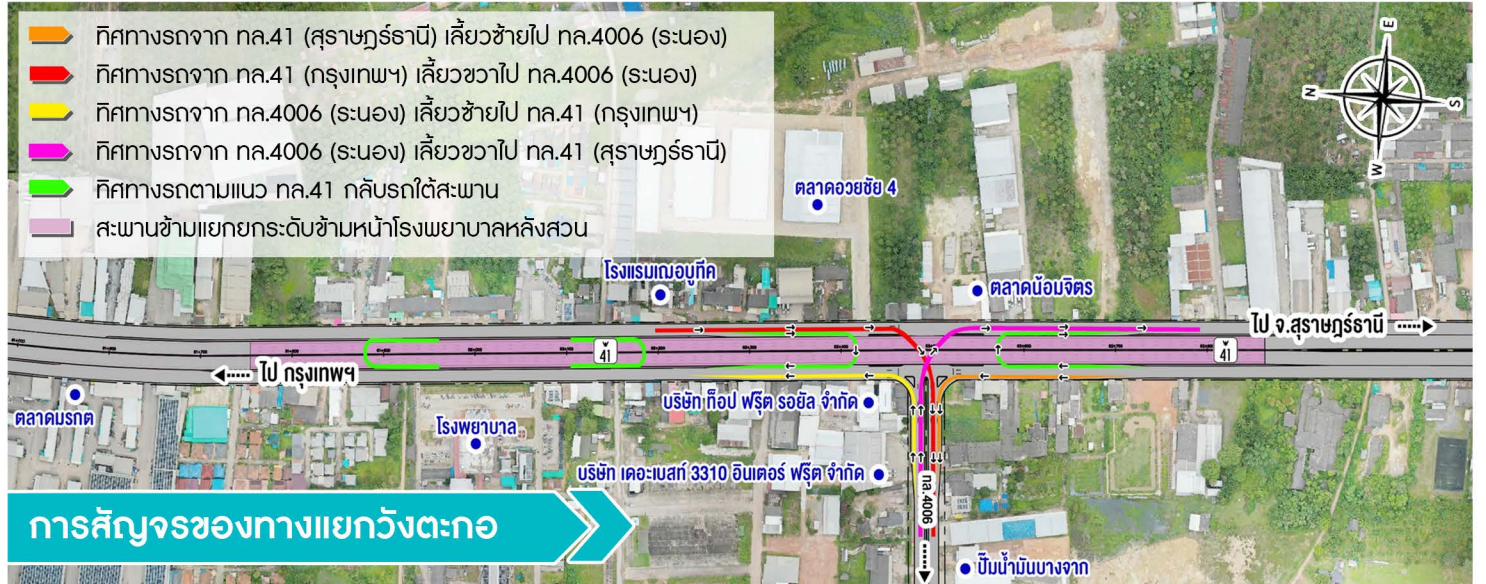
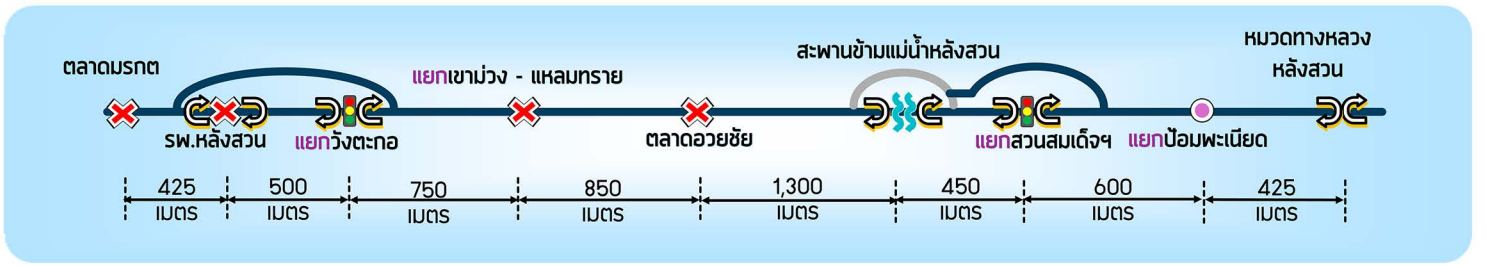
รูปแบบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ข้อดี	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรทางหลักสามารถเดินทางได้รวดเร็วและปลอดภัย ชุมชนหลังสวนสามารถสัญจรเข้า-ออกผ่านทางแยกป้อมพะเนียด ซึ่งควบคุมจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร สอดคล้องกับแผนการพัฒนาของกรมโยธาธิการและผังเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรบนทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย เนื่องจากไม่มีจุดตัดกันของกระแสจราจรบนทางสายหลัก ระยะห่างของสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนกับสะพานบกบริเวณหมวดทางหลวงหลังสวนมีระยะห่างกัน ทำให้มีความเหมาะสมมากที่สุดในด้านความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> สามารถคงรูปแบบการเดินทางในปัจจุบันได้ โดยการก่อสร้างสะพานช่วยอำนวยความสะดวกต่อการสัญจรของรถทางตรงสามารถลดระยะเวลาการเดินทางและลดการติดขัดบริเวณทางแยก มีราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาถูกที่สุด ไม่ปรับเปลี่ยนกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ชุมชน 2 ฝั่ง สามารถเดินทางไปมาหาสู่ได้อย่างสะดวก ปริมาณจราจร และความล่าช้าบนทางคู่ขนานน้อย
ข้อเสีย	<ul style="list-style-type: none"> เกิดการติดขัดและมีความล่าช้าจากทางแยกสัญญาณไฟจราจร ระยะห่างของสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนและสะพานข้ามแยกป้อมพะเนียดมีความใกล้เคียงกันมีผลต่อความเร็ว และระยะหยุดที่ปลอดภัย มีการปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ส่งผลให้การจราจรที่ต้องการเชื่อมต่อของชุมชน 2 ฝั่ง ต้องไปกลับรถบริเวณทางแยกป้อมพะเนียด และหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน ส่งผลให้มีระยะทาง และเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น มีราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> มีการปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ส่งผลให้การจราจรที่ต้องการเชื่อมต่อของชุมชน 2 ฝั่ง ต้องไปกลับรถบริเวณหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน ส่งผลให้มีระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> เกิดการติดขัดและมีความล่าช้าจากทางแยกสัญญาณไฟจราจร ด้วยสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนและสะพานข้ามแยกสวนสมเด็จฯ มีรูปแบบการก่อสร้างที่ติดกัน ทำให้อาจส่งผลกระทบต่อความเร็วในการสัญจรและความปลอดภัย เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรม

ผลการคัดเลือก รูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

ลำดับ	ปัจจัยในการเปรียบเทียบ	คะแนนเต็ม	คะแนนทางแยกต่างระดับ		
			รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1	ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	34.95	38.00	32.90
2	ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30	23.50	25.50	30.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	23.00	21.00	27.00
	รวม	100	81.45	84.50	89.90
	ลำดับ		3	2	1

จากผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ พบว่ารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ **ทางเลือกที่ 3** มีคะแนนรวม 89.90 คะแนน ซึ่งจะพัฒนาโดยก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ พระศรีนครินทร์ชุมพรให้เชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และบริเวณทางแยกสวนสมเด็จฯ พระศรีนครินทร์ชุมพรยังคงสัญญาณไฟจราจรไว้ แต่มีการปรับปรุงรอบและระยะเวลาของสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร

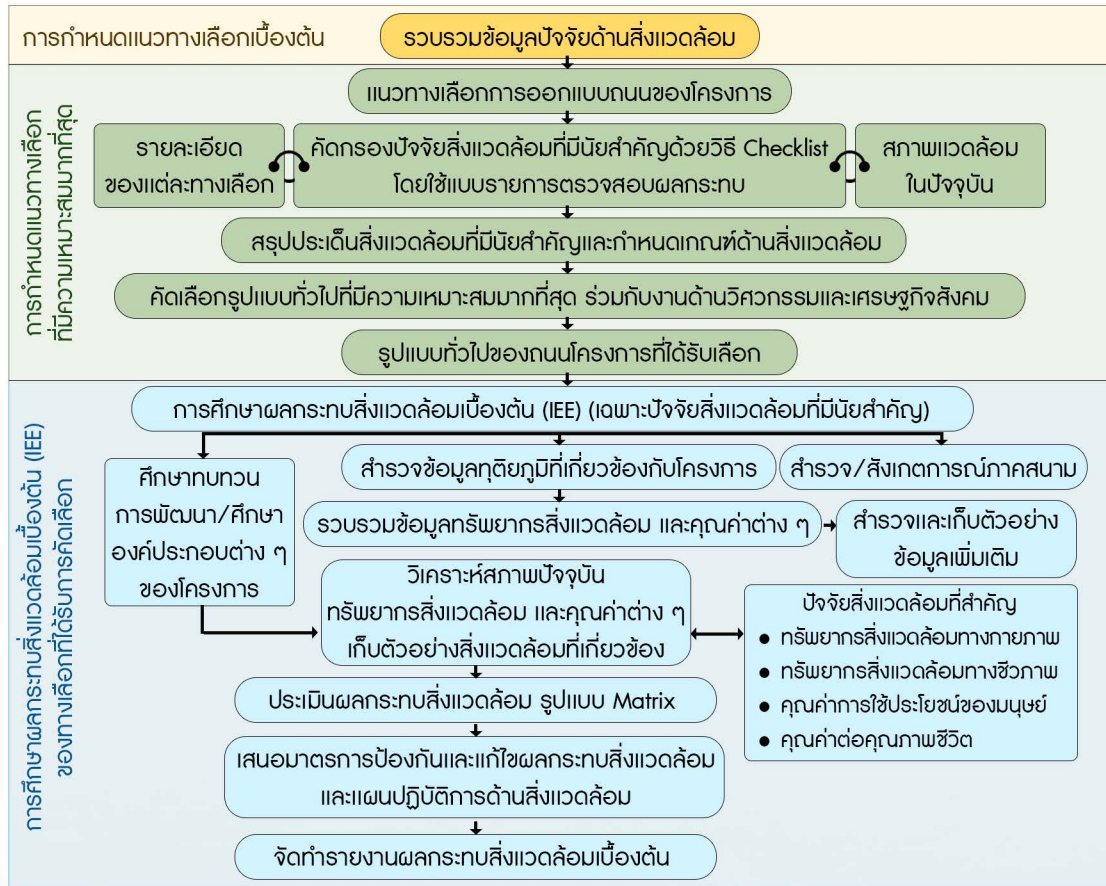
สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการจะดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พุทธศักราช พ.ศ. 2567 จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง โดยขอบเขตการศึกษา คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) เพื่อศึกษาถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ พร้อมนำเสนอมาตรการและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดจนแผนจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม

ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ผลจากการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) จำนวน 29 ปัจจัย มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 26 ปัจจัย ที่มีนัยสำคัญเพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
<ol style="list-style-type: none"> ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ * เสียง * ความสั่นสะเทือน * 	<ol style="list-style-type: none"> นิเวศวิทยาทางบก นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ol style="list-style-type: none"> น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การคมนาคมขนส่ง * สาธารณสุขและสาธารณสุขการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การเกษตรกรรม นันทนาการ การใช้ที่ดิน 	<ol style="list-style-type: none"> เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีพอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย * ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพและทัศนียภาพ *
<p>หมายเหตุ : * ปัจจัยที่นำไปเป็นปัจจัยคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ</p>			

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็น ต่อการดำเนินโครงการร่วมกัน กำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ โคมโครงการ ไลน์โครงการ และป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
วันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2567



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567



การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568
ณ บ้านกลางสวนรีสอร์ท อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

เพื่อนำเสนอรูปแบบของการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสม

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
(ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568)

เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
(ประมาณเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2568)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาโครงการ

