



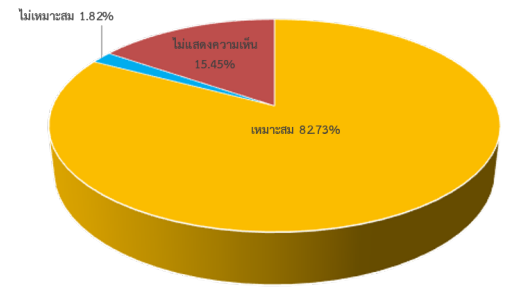
สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖
(แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ

ตามที่ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) ในวันพุธที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ บ้านกลางสวนรีสอร์ท อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ พร้อมทั้งร่วมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาคือของโครงการ ซึ่งในการประชุมได้รับเกียรติจากนายอภิชาติ สาราบรรณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายกริธา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น ๒๑๖ คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆของโครงการ ซึ่งกรมทางหลวงและคณะผู้ศึกษาจะนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุดต่อไป

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) ของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖(แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมมีความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยมีความคิดเห็นต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ๑๑๐ คน จากผู้เข้าร่วมประชุม ๒๑๖ คน และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๑ และสามารถประมวลภาพบรรยากาศ ดังรูปที่ ๑

ความคิดเห็นต่อโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) – ถนนประชา ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มีความเห็นต่อ ดังนี้

- เหมาะสม (ร้อยละ ๘๒.๗๓)
- ไม่เหมาะสม(ร้อยละ ๑.๘๒)
- ไม่แสดงความเห็น (ร้อยละ ๑๕.๔๕)



นายอภิชาติ สาราบรรณ
รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
ประธานเปิดการประชุม



นายกรีธา เดชพิณ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร
ผู้แทนกรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



นายจิรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน



บรรยายภาคการประชุม



บรรยายภาคการประชุม และผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ ๑ บรรยายภาคการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒)

**ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒)**

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
• ตำบลวังตะกอกได้จัดการประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบของโครงการที่มีความเหมาะสม โดยที่ประชุมมีความเห็นว่ารูปแบบที่ ๒ ซึ่งเสนอให้มีการก่อสร้างสะพานบริเวณแยกวังตะกอก และเพิ่มสะพานข้ามแยกอีก ๑ จุด บริเวณแยกเขาม่วง-วัดแหลมทรายเป็นแนวทางที่เหมาะสม ทั้งนี้ คาดว่ารูปแบบดังกล่าวจะช่วยบรรเทาปริมาณการจราจรที่มุ่งหน้าไปยังแยกสวนสมเด็จ และอำนวยความสะดวกให้การจราจรขาเข้า-ขาออกบริเวณตลาดอวยชัยสามารถแบ่งออกเป็นสองช่องทาง ซึ่งจะเพิ่มความสะดวกในการสัญจรมากยิ่งขึ้น	• รูปแบบที่ ๒ หากพิจารณาลักษณะทางกายภาพและภูมิประเทศเหมาะสำหรับที่จะก่อสร้างเป็นทางลอดมากกว่า พร้อมทั้งสามารถเปิดทางเลี้ยวสำหรับเข้าและออกบริเวณแยกเขาม่วง-วัดแหลมทรายได้ อย่างไรก็ตาม จากผลการเปรียบเทียบในมิติต่างๆ ทุกด้านในลักษณะภาพรวมของโครงข่ายทางหลวง พบว่า รูปแบบการปิดทางแยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย มีความเหมาะสมมากกว่า ทั้งนี้ จะมีการพิจารณาแนวทางในการลดผลกระทบต่อการสัญจรที่อาจได้รับจากรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือกเป็นรูปแบบในการพัฒนาโครงการต่อไป
• สำหรับหมู่บ้านในเขตตำบลวังตะกอกที่ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำหลังสวน ซึ่งมีจำนวนประมาณ ๘ หมู่บ้าน ประชากรประมาณ ๗,๐๐๐ คน ปัจจุบันประชาชนที่เดินทางด้วยรถยนต์ต้องไปกลับรถที่แยกวังตะกอก ซึ่งมีระยะทางเกือบ ๑๐ กิโลเมตร ส่งผลให้มีต้นทุนการเดินทางที่สูง ดังนั้น ชาวบ้านมีความประสงค์ให้มีการเปิดช่องกลับรถหรือจัดสร้างอุโมงค์บริเวณแยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการดำเนินชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ บริเวณตลาดอวยชัยในพื้นที่ตำบลแหลมทราย ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดชุมพร หากมีการจัดการจราจรให้สามารถแยกออกมาใช้เส้นทางดังกล่าวได้ จะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่และเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจร	• จากการศึกษา พบว่าแยกเขาม่วง-วัดแหลมทรายมีลักษณะทางกายภาพที่อาจก่อให้เกิดปัญหาทางด้านอุบัติเหตุสูง จึงมีความจำเป็นจะต้อง ปิดทางแยกดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนในพื้นที่อีกทั้งการก่อสร้างในรูปแบบทางลอดจะมีปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเกิดปัญหาเป็นประจำ ดังนั้น ผู้ที่จะเดินทางเข้าทางหลวงหมายเลข ๔๐๙๙ ที่มาจากทิศใต้สามารถกลับรถได้ทางต่างระดับที่แยกวังตะกอกซึ่งมีระยะทางไม่ไกล และผู้ที่จะออกจากทางหลวงหมายเลข ๔๐๙๙ ไปทางแยกวังตะกอก สามารถใช้ถนนสาธารณะไปออกทางหลวงหมายเลข ๔๑ บริเวณใกล้ปั้มน้ำมัน ปตท. ฝั่งตรงข้ามโรงพยาบาลหลังสวนได้
• บริเวณตลาดมรกต หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามหรือการปิดทางแยก คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อรถขนาดใหญ่ที่ต้องเข้า-ออกในบริเวณดังกล่าว	• กรมทางหลวงและที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบไปพิจารณาแนวทางเพิ่มเติมสำหรับรองรับการกลับรถและการเข้า-ออกตลาดมรกตของรถขนาดใหญ่ โดยจะเสนอในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งถัดไป

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอหลังสวนในปัจจุบันอยู่ในภาวะถดถอยอย่างมาก ทั้งนี้บริเวณด้านหลังตลาดมรกตมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และมีโครงการก่อสร้างตลาดขนาดใหญ่อีกหลายแห่งในอนาคต จึงขอให้พิจารณาปัจจัยดังกล่าวในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากพื้นที่เหล่านี้ด้วย	เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในพื้นที่โครงการ ทำให้เกิดปัจจัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินโครงการภายใต้ปัจจัยดังกล่าว เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ กรมทางหลวงและที่ปรึกษารับไปพิจารณาแนวทางเพิ่มเติมสำหรับรองรับการกลับรถและการเข้า-ออกตลาดมรกตของรถขนาดใหญ่ โดยจะเสนอในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งถัดไป
บริเวณตลาดมรกต หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามหรือการปิดทางแยก คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อรถขนาดใหญ่ที่ต้องเข้า-ออกในบริเวณดังกล่าว	กรมทางหลวงและที่ปรึกษารับไปพิจารณาแนวทางเพิ่มเติมสำหรับรองรับการกลับรถและการเข้า-ออกตลาดมรกตของรถขนาดใหญ่ โดยจะเสนอในการประชุมหารือร่างมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) ประมาณเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๘
สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอหลังสวนในปัจจุบันอยู่ในภาวะถดถอยอย่างมาก ทั้งนี้บริเวณด้านหลังตลาดมรกตมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และมีโครงการก่อสร้างตลาดขนาดใหญ่อีกหลายแห่งในอนาคต จึงขอให้พิจารณาปัจจัยดังกล่าวในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากพื้นที่เหล่านี้ด้วย	เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในพื้นที่โครงการ ทำให้เกิดปัจจัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินโครงการภายใต้ปัจจัยดังกล่าว เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ กรมทางหลวงและที่ปรึกษารับไปพิจารณาแนวทางเพิ่มเติมสำหรับรองรับการกลับรถและการเข้า-ออกตลาดมรกตของรถขนาดใหญ่ โดยจะเสนอในการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งถัดไป
ขอเสนอให้ไม่ปิดทางเข้าหลังสวนและสวนสมเด็จ เพื่อไม่ให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชน	สำหรับทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ ไม่ปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ ๓ โดยจะคงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไว้ และมีการรื้อโครงสร้างบางส่วนเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯให้สามารถ คงรูปแบบการสัญจรได้ดังในปัจจุบัน และจะมีการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบริเวณทางแยก

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
● ข้อเสนอให้พิจารณาไม่ปิดทางเข้าหลังสวน เนื่องจากการปิดทางเข้าดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนจากตำบลอื่นๆ ซึ่งอาจสร้างความไม่สะดวกและเพิ่มปัญหาการจราจรในพื้นที่อื่นๆ	● สำหรับทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ ไม่ปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ ๓ โดยจะคงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไว้และ มีการรื้อโครงสร้างบางส่วนเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ ให้ยังสามารถ คงรูปแบบการสัญจรได้ดังในปัจจุบัน และจะมีการปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม มากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบริเวณทางแยก
● ข้อเสนอให้มีการสร้างสะพานใหม่ทั้งฝั่งขาขึ้นและขาล่อง เพื่อแยกปริมาณ การจราจรที่ต้องการผ่านอำเภอลำปาง ซึ่งจะช่วยลดความแออัดบนถนนด้านล่าง ทำให้การสัญจรคล่องตัว ส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่ และเอื้อต่อการขยายตัวของอาคารพาณิชย์ในอนาคต	● สำหรับทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ ไม่ปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ ๓ โดยจะคงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไว้และ มีการรื้อโครงสร้างบางส่วนเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ ให้ยังสามารถ คงรูปแบบการสัญจรได้ดังในปัจจุบัน และจะมีการปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม มากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบริเวณทางแยกโดยคำนึงถึงความคล่องตัวของการจราจรและการพัฒนาในอนาคต
● สำหรับบริเวณแยกหลังสวน คือ รูปแบบที่ ๓ มีความน่าสนใจอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตาม ควรมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น พร้อมทั้งควรให้คณะกรรมการจากเทศบาลเมืองหลังสวน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรง เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาและตัดสินใจในเรื่องนี้อย่างเต็มที่	● จากการศึกษาพบว่า รูปแบบที่เหมาะสม คือ รูปแบบที่ ๓ การก่อสร้างสะพานข้ามแยกสวนสมเด็จฯ ให้เชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนสำหรับการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน ● จะมีการศึกษาในขั้นตอนต่อไป พร้อมทั้งจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการจัดการจราจรในระหว่างการศึกษาโครงการโดยจะมีการนำรายละเอียดที่ได้จากการศึกษามาชี้แจงในการประชุม การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งต่อไป เพื่อเป็นการ รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนภายในพื้นที่

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
ปัญหาหลักที่ทำให้การจราจรติดขัดบริเวณสามแยกพะโต๊ะเกิดจากปริมาณรถฝั่งขาขึ้นเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีสัญญาณไฟจราจร ๓ ช่วง โดยในช่วงขาล่องลงใต้จะมีสัญญาณไฟเขียวและสามารถเลี้ยวขวาได้ ซึ่งมีระยะเวลาไฟเขียวนานกว่า ในขณะที่ฝั่งขาขึ้นมีระยะเวลาไฟเขียวน้อย ส่งผลให้เกิดการสะสมของกระแสจราจร ดังนั้น ขอเสนอให้พิจารณาการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกเฉพาะฝั่งขาขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมีประสิทธิภาพ	จากการศึกษาบริเวณทางแยกวังตะกอก พบว่าการจราจรที่ทิศทางมุ่งเหนือมีจำนวนมากกว่าฝั่งทิศมุ่งใต้ในระดับหนึ่งแต่ไม่มากนัก โดยเฉพาะในช่วงเย็นจะเกิดการจราจรติดขัดจึงจำเป็นต้องทำสะพานต่างระดับสำหรับการจราจรทั้งสองทิศทางเพื่อรองรับปริมาณจราจร ทั้ง ๒ ทิศทางได้อย่างเพียงพอมาทั้งรูปแบบสะพานขาเดียว จะเกิดการตัดกันของกระแสจราจร (Weaving) ระหว่างรถที่มุ่งใต้ รถทางตรงและรถที่จะเลี้ยวขวาหรือกลับรถได้สะพาน ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าวได้
สำหรับฝั่งขาล่องจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดชุมพรลงมา ควรมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณที่ต้องการเลี้ยวขวาจากจังหวัดชุมพรไปจังหวัดระนอง รวมถึงควรจัดให้มีช่องทางสำหรับรถคู่ขนานในฝั่งขาขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ต้องการเข้าถึงร้านค้าที่อยู่บริเวณฝั่งขาขึ้นของจังหวัดชุมพร	รูปแบบบริเวณทางแยกวังตะกอก จะมีการก่อสร้างสะพาน ยกกระดานข้ามทางแยกเพื่อให้รถทางตรงไม่ปิดสัญญาณไฟจราจร พร้อมก่อสร้างทางคู่ขนานขนาด ๒ ช่องจราจรเป็นอย่างน้อย เพื่อรองรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวา กลับรถ และรถที่สัญจร เพื่อเข้า-ออก หรือต้องการเข้าถึงร้านค้าในชุมชน ทั้งนี้ จะมีการปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบริเวณทางแยก ช่วยควบคุมการสัญจรและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการเลี้ยวขวาจากจังหวัดชุมพรไปยังจังหวัดระนอง
ในส่วนของรถที่มาจากจังหวัดระนอง เมื่อเลี้ยวซ้ายเข้ามาประมาณ ๘๐-๑๐๐ เมตร บริเวณบ้านด่าน ขอเสนอให้มีจุดกลับรถเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและลดความแออัดของการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว	กรมทางหลวงและที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาในรายละเอียดร่วมกัน
เสนอให้โครงการพิจารณาการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน การเชื่อมต่ออำเภอหลังสวนไปยังตำบลหรือพื้นที่รอบนอก โดยจัดทำเส้นทางทางเลือกในการเดินทางที่ประชาชนสามารถใช้ได้ และต้องไม่เกิดปัญหาการแบ่งแยกชุมชนทั้งสองฝั่ง	รูปแบบของโครงการที่ปรึกษาได้คำนึงถึงการเชื่อมต่อระหว่างอำเภอหลังสวนและพื้นที่รอบนอก เป็นหลักโดยการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนจะมีการกำหนดการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม ทางคู่ขนาน และการออกแบบจุดตัดที่ปลอดภัย เพื่อให้ประชาชนยังสามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่ทั้งสองฝั่งได้อย่างสะดวกและปลอดภัยต่อไป

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
ในช่วงต้นโครงการ ขอเสนอให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการรวมรูปแบบที่ ๒ และ ๓ และดำเนินการก่อสร้างพร้อมกัน ซึ่งคาดว่าจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น	ในการดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันรูปแบบที่ ๒ และ ๓ จำเป็นต้องใช้งบประมาณที่สูงมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาระของงบประมาณสำหรับการพัฒนาทั้งโครงข่ายของโครงการ ทั้งนี้ รูปแบบที่ ๒ จะมีปัญหาในเรื่องการบริหารจัดการน้ำและปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งมีผลกระทบค่อนข้างมากต่อพื้นที่บริเวณดังกล่าว
การให้คะแนนแต่ละรูปแบบมีความสอดคล้องกับความเป็นจริงหรือไม่ ขอให้มีการตรวจสอบและพิจารณาอย่างรอบคอบ	- การให้คะแนนแต่ละรูปแบบที่ปรึกษาได้พิจารณาจากเกณฑ์ ๓ ด้านทั้งมิติภายนอกและภายใน ได้แก่ ๑. ด้านวิศวกรรมและการจราจร ๒. ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน ๓. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยได้รับพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญ รวมทั้งเสนอให้คณะกรรมการฯ กรมทางหลวงพิจารณาเห็นชอบแล้ว
ขอให้มีการเพิ่มพื้นที่ทางเท้า โดยเฉพาะในบริเวณที่ประชาชนไม่ค่อยใช้ยานพาหนะ เพื่อส่งเสริมการสัญจรของคนเดินเท้าและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทางสาธารณะ ไม่ต้องการให้ปิดทางเข้าหลังสวน	กรมทางหลวงและที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาและ ตรวจสอบโดยคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก
จากสไลด์หน้า ๓๗ รูปแบบทางเลือกที่ ๒ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ประชาชนต้องการ ขอเสนอให้ลดขนาดสะพานลง และขยายทางข้ามให้กว้างขึ้น เพื่อเพิ่มความสะดวกในการสัญจร	ขนาดและความกว้างของทางหลวงและสะพานจะพิจารณาจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรและความปลอดภัยในการสัญจรเป็นหลัก โดยจะมีการพิจารณารูปแบบเพิ่มเติมเพื่อช่วยในความสะดวกสบายต่อการสัญจรของประชาชนในพื้นที่
เมื่อข้ามสะพานหลังสวนมา ขอเสนอให้ขยายทางเข้าหลังสวนให้กว้างขึ้น โดยอาจพิจารณาดำเนินการเวนคืนในพื้นที่ที่มีการค้าขายไม่ค่อยได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง	การขยายถนนเขาเงิน จะส่งผลให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจร เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และช่วยบรรเทาปริมาณจราจรที่ออกมาจากทางแยกสัญญาณไฟจราจรได้ ทั้งนี้พื้นที่ถนนเขาเงินดังกล่าว ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงจะดำเนินการได้เพียงการให้ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่การดำเนินการเวนคืนพื้นที่ จะอยู่ในการพิจารณาของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ต่อไป

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงสำหรับนำมาใช้ในการพิจารณา
จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
● สำหรับผู้ที่ออกจากตลาดหลังสวน ผ่านแยกศรีสมานและสวนสมเด็จฯ สามารถเลี้ยวซ้าย และกลับรถบริเวณใกล้ห้างโลตัส จากนั้นใช้สะพานคูขนานและ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเลียบคลองประปา เพื่อเข้าสู่ตลาดหลังสวนโดยไม่ต้องผ่านสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจะช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่	● จากการศึกษา พบว่า รูปแบบที่มีความเหมาะสม ต่อการพัฒนาโครงการในบริเวณดังกล่าว คือการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ ให้เชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน โดยคงทางแยกระดับพื้นแบบติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งรูปแบบดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางหลักสามารถสัญจรผ่านทางแยกได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้สามารถลดความหนาแน่นของการจราจรบริเวณทางแยกและบริเวณโดยรอบพื้นที่ชุมชนดังกล่าวได้ ทั้งนี้โครงการจะมีการพิจารณาปรับปรุงแบบจุดกลับรถในบริเวณใกล้กับห้างโลตัสให้รูปแบบมีความสะดวกและมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานมากยิ่งขึ้น
● สำหรับโรงพยาบาลหลังสวน ขอให้มีการออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกของผู้ป่วยและรถฉุกเฉิน เพื่อให้การเข้าถึงบริการทางการแพทย์เป็นไปอย่างรวดเร็วและปลอดภัย	● จากรูปแบบที่ ๑ ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนาโครงการ จะพิจารณาออกแบบเพิ่มจุดกลับรถขนาดเล็กในบริเวณใกล้กับโรงพยาบาลเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ที่ต้องการสัญจรเข้าและออกโรงพยาบาล โดยยังคงความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก
● ข้อเสนอให้มีการออกแบบโครงการเพื่อส่งเสริมให้รถที่เข้ามาในพื้นที่หลังสวนสามารถแวะพักหรือใช้บริการในพื้นที่ได้มากที่สุด เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในท้องถิ่น	● กรมทางหลวงและที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาและ ตรวจสอบในรายละเอียด โดยคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก
● สำหรับทางเข้าหลังสวน ขอให้พิจารณาประเด็นสำคัญ ๓ ข้อ ได้แก่ ๑) การอำนวยความสะดวกให้คนที่ต้องการผ่านหลังสวนสามารถเดินทางได้รวดเร็ว ๒) การทำให้คนที่ใช้ชีวิตประจำวันในพื้นที่หลังสวนสามารถเดินทางได้สะดวกและปลอดภัย ● การสร้างเส้นทางหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดให้คนที่ผ่านไปมาอยากแวะเข้าหลังสวน	● สำหรับทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ ไม่ปิดทางแยกสวนสมเด็จฯ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ ๓ โดยจะคงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนไว้และ มีการรื้อโครงสร้างบางส่วนเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ ให้ยังสามารถ คงรูปแบบการสัญจรได้ดังในปัจจุบัน และจะมีการปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม มากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบริเวณทางแยก ซึ่งรูปแบบดังกล่าวได้นำประเด็นที่ทางผู้เข้าร่วมการประชุมให้ข้อเสนอแนะมาพิจารณาร่วมกับเกณฑ์การให้คะแนนเรียบร้อยแล้ว

ผู้ที่มีความสนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ สอบถามข้อมูลและแสดง
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์โครงการ : <https://ทล๔๑วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com> และทำการ Scan
QR CODE

เว็บไซต์โครงการ	Facebook Fanpage ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ	LINE official 41วังตะกอก-ประชาอุทิศ
		

สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม
หน่วยงานเจ้าของโครงการ

- ❖ **กรมทางหลวง**
สำนักสำรวจและออกแบบ
๒/๔๘๖ ถนนศรีอยุธยา 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 ชันทองทิพย์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
นายนเรศ จ้อยอ่ำ ผู้ช่วยผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจสังคม