



# ขอเชิญเข้าร่วมประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหา  
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006  
(แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ

วันพุธที่ 19 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 09.00–12.00 น.  
ณ บ้านกลางสวนรีสอร์ท อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

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

บริษัทที่ปรึกษา



สอบถามข้อมูลลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม

คุณศศิธร 08 9711 1138

Email : sasithorn\_ou@hotmail.com

LINE ID



website



facebook



LINE official  
41วังตะกอก – ประชาอุทิศ







กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ

# การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันพุธที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568

เวลา 09.00 – 12.00 น.

ณ บ้านกลางสวนรีสอร์ท อำเภอห้วยสวน จังหวัดชุมพร

จัดทำโดย :

TKN



บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



# « การประชุมครั้งนี้ »

มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล อาทิ  
ชื่อ-สกุล ภาพ เสียง และภาพเคลื่อนไหว  
ตลอดการจัดประชุม คณะผู้จัดประชุมฯ ขออนุญาตจัดเก็บ  
พร้อมทั้งนำประเด็นความคิดเห็น และภาพบรรยากาศ  
ไปใช้ประกอบการศึกษา และจัดทำรายงานฯ รวมถึง  
เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมของโครงการฯ

อ้างอิงตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562





# วัตถุประสงค์ของการประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการ และสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

3

เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การปรับปรุงทางแยก และการออกแบบเบื้องต้นทางแยกต่างระดับ





# พื้นที่ศึกษาโครงการ

**เส้นทางโครงการ :** ทางหลวงหมายเลข 41 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) - ถนนประชาอุทิศ

**จุดเริ่มต้นโครงการ :** กม.61+800 ทางหลวงหมายเลข 41

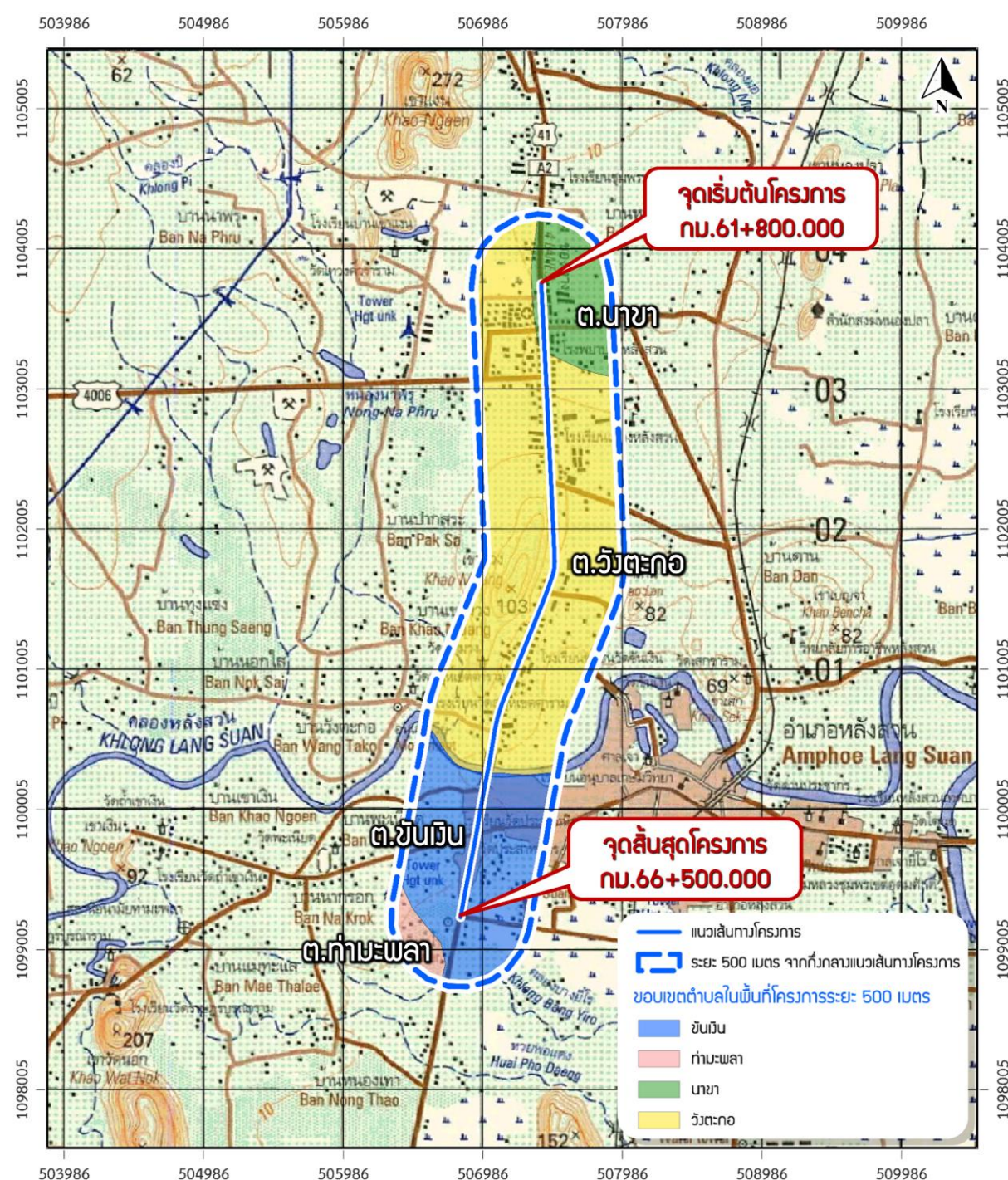
**จุดสิ้นสุดโครงการ :** กม.66+500 ทางหลวงหมายเลข 41

**รวมระยะทางประมาณ :** 4.70 กิโลเมตร

**ระยะเวลาดำเนินโครงการ :** 450 วัน

(เริ่มวันที่ 26 มิถุนายน 2567 สิ้นสุดวันที่ 18 กันยายน 2568)

พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนจะครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยจะครอบคลุม พื้นที่บางส่วนในตำบลชั้นเงิน ตำบลวังตะกอก ตำบลท่ามะปลา และตำบลนาขา





# สภาพปัจจุบัน ของพื้นที่โครงการ







# สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการและลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน

## แนวเส้นทางของโครงการ

- ทางหลวงหมายเลข 41
- ช่วง กม.61+800 ถึง กม.66+500
- ระยะทางประมาณ 4.7 กม.

## เขตพื้นที่รับผิดชอบ

- หมวดทางหลวงหลังสวน แขวงทางหลวงชุมพร สำนักงานทางหลวงที่ 15 กรมทางหลวง

## ความกว้างเขตทาง

- 0+000 - 66+200 เขตทาง 60 เมตร
- 66+200 - 97+000 เขตทาง 80 เมตร

## จำนวนช่องจราจร

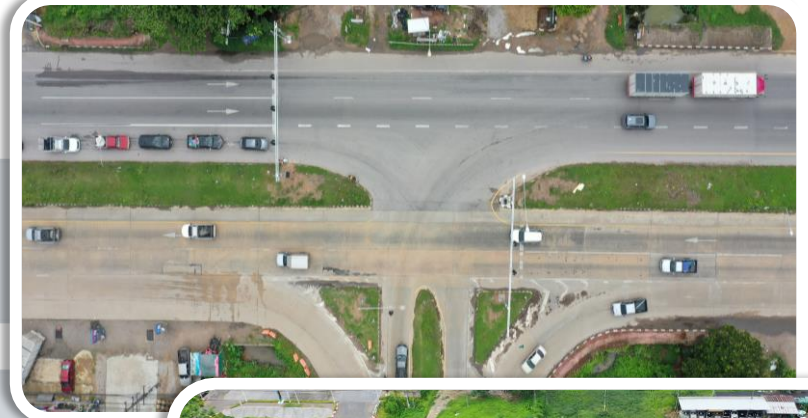
- ทางหลัก จำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนถึงบริเวณแยกสวนสมเด็จ พระศรีนครินทร์ชุมพรมีจำนวนช่องจราจรจำนวน 10 ช่องจราจร
  - ทางหลักทิศทางละ 3 ช่องจราจร
  - ทางคูขนานทิศทางละ 2 ช่องจราจร

## ความกว้างช่องจราจร

- 3.50 เมตร

## การแบ่งทิศทางการจราจร

- เกาะกลางแบบร่อง
- เกาะกลางแบบยก







# สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการและลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน

ในพื้นที่ของโครงการมีสะพานตามข้อมูลบัญชีสะพาน ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชุมพร 1 แห่ง ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

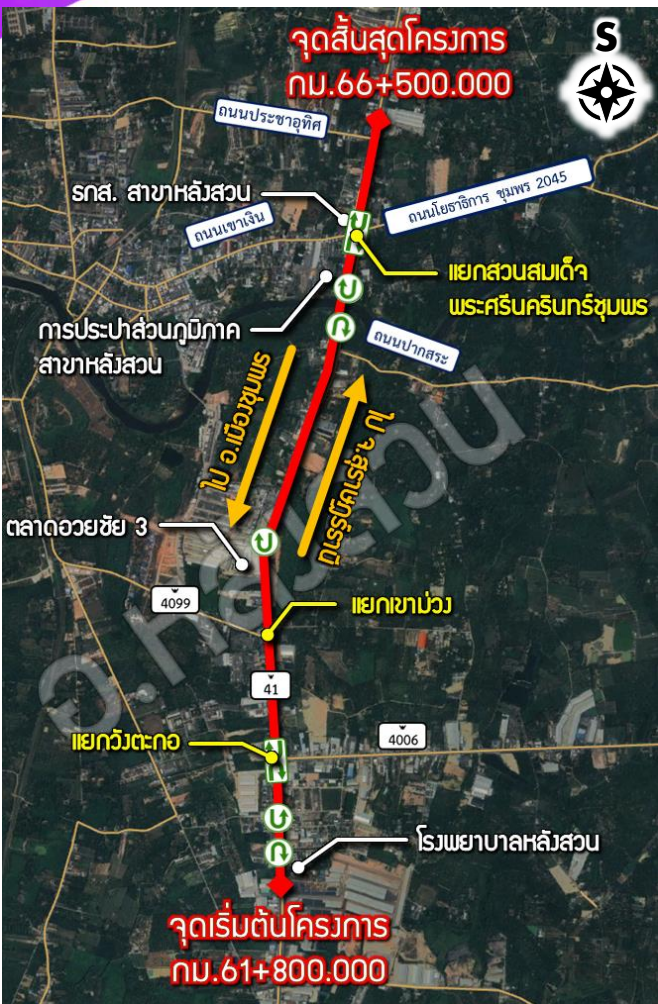
- จำนวน 2 สะพาน (ซ้ายทางและขวาทาง)
- ความยาว 180 เมตร
- จำนวน 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
- มีจุดกลับรถใต้สะพาน







# สภาพพื้นที่ศึกษาโครงการและลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน





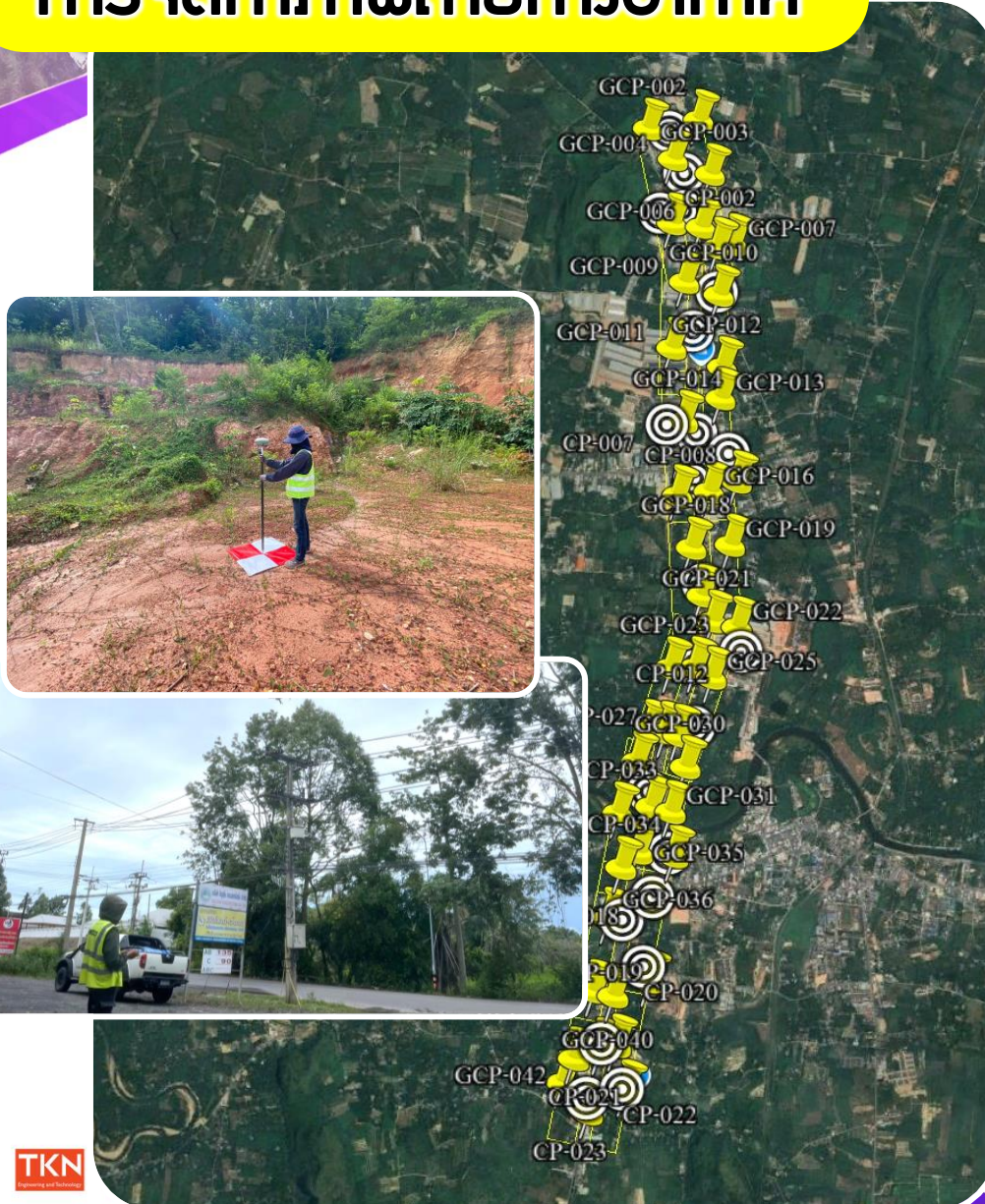
# ความก้าวหน้า ของการศึกษาโครงการ







## การจัดทำภาพถ่ายทางอากาศ



## งานสำรวจทดสอบวัสดุคั่นทางสำหรับถนนใหม่/คั่นทางใหม่











# ด้านอุทกวิทยา และการระบายน้ำ

จากวิเคราะห์ปริมาณจราจรในอนาคตคาดว่าทางหลวง **จะมีการเพิ่มจำนวนช่องจราจร**

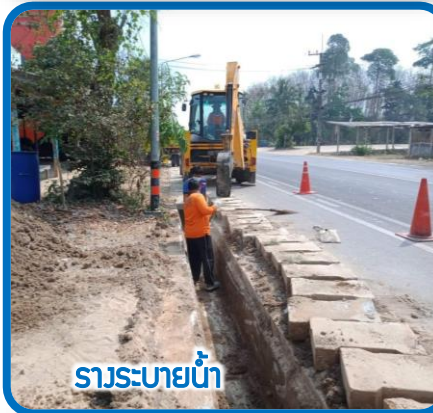
การพิจารณารูปแบบการระบายน้ำ กับรูปแบบทางหลวงในอนาคต **ให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่สองข้างทาง**

แนวคิดรูปแบบการระบายน้ำใน **เบื้องต้นอ้างอิงรูปแบบมาตรฐานกรมทางหลวง**

โดยจะพัฒนาโดยการสร้างระบบระบายน้ำต่อเนื่องตลอดแนว **เส้นทางทั้งรูปแบบ**

- การวางท่อพร้อมบ่อพักใต้ทางเท้า
- แบบรางระบายน้ำ

**ให้สอดคล้องกับทางน้ำธรรมชาติ**ในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ประชิดด้านข้าง



เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมามีเกิดน้ำท่วมถนนสายเอเชีย บริเวณสามแยกวังตะกอก อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี ด้านขาขึ้นระดับน้ำสูงประมาณ 80 เซนติเมตร ในช่วงเช้า และลดลงในช่วงเวลาต่อมา

เพื่อเชื่อมต่อระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการให้มีความเหมาะสม สามารถแก้ไขปัญหการระบายน้ำของพื้นที่ในปัจจุบันได้





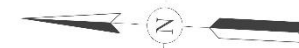
- พื้นที่ศึกษาโครงการของทางหลวงหมายเลข 41 อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออกตอนบน
- โดยทิศทางการไหลของน้ำจะไหลจากเทือกเขาทางด้านทิศตะวันตก ลงสู่ทะเลอ่าวไทยทางด้านทิศตะวันออก
- พบว่ามีคลองหลังสวนเป็นทางน้ำขนาดใหญ่ที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการ
  - มีความกว้างบริเวณโครงการประมาณ 50.00 เมตร
  - ความยาว 100 กิโลเมตร
  - ความลึกประมาณ 3.60 เมตร
  - ระดับน้ำขึ้นสูงสุด 2.38 ม.รทก.
  - ระดับน้ำลงต่ำสุด -0.81 ม.รทก.
  - มีความจุน้ำก่อนล้นตลิ่ง 1,000-1,200 ลูกบาศก์เมตร
- จากการสำรวจเส้นทางการสัญจรทางน้ำในปัจจุบัน พบว่าไม่มีการสัญจรทางน้ำ จากเรือบรรทุกผู้โดยสาร และเรือขนส่งสินค้า







# ผลการสำรวจตรวจสอบสภาพโครงสร้างระบบระบายน้ำตามขวางเดิม



กม.62+505

ดีพอใช้

- ท่อลอดเหลี่ยม
- ขนาด  $1-(1.50 \times 1.50) \times 40.00$  ม.



กม.65+277

ดีพอใช้

- สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน
- $PG(1 \times 10) + BB(8 \times 20) + PG(1 \times 10) = 180$  ม.



← ไป กรุงเทพฯ

41

62+000

63+000

64+000

ตลาดอวยชัย

65+000

สะพานข้าม  
แม่น้ำหลังสวน

แยกสวนสมเด็จฯ

แยกป้อมพะเนียด

หมวดทางหลวงหลังสวน

66+000

66+500

ไป สุราษฎร์ธานี

กม.61+837

ดีพอใช้

- ท่อลอดกลม
- ขนาด  $2-\phi 0.60 \times 35.00$  ม.



กม. 62+445

ดีพอใช้

- ท่อลอดกลม และ ท่อลอดเหลี่ยม
- ขนาด  $2-\phi 1.00 \times 40.00$  ม.
- ขนาด  $1-(1.50 \times 1.50) \times 40.00$  ม.



กม.64+228

ดีพอใช้

- ท่อลอดกลม
- ขนาด  $2-\phi 0.60 \times 46.00$  ม.







# ด้านสถาปัตยกรรม



ประติมากรรมผลไม้

เศรษฐกิจ

กระทรวงเกษตรฯหนุน 'ชุมพรมหานครแห่งทุเรียน'



10 ต.ค. 2566 19:48 น.

ข่าว > ทั่วไทย > ใต้ | ไทยรัฐออนไลน์

ผู้ว่าฯ ชุมพร นำสื่อจีนดูการเก็บผลและคัดแยกส่งออกมังคุด สร้างความมั่นใจแก่ตลาด





# ด้านสถาปัตยกรรม



ประติมากรรมประเพณีแห่พระแข่งเรือขึ้นโขนชิงธง







# ตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม



|            | พื้นที่อ่อนไหว<br>ด้านสิ่งแวดล้อม        | กม.       | ระยะห่าง<br>(เมตร) | สภาพปัจจุบัน                                                                          |
|------------|------------------------------------------|-----------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| สถานพยาบาล | โรงพยาบาลหลังสวน                         | กม.62+000 | 38                 |    |
|            | ศูนย์สาธารณสุขมูลฐาน<br>ชุมชนหนองหิน     | กม.66+400 | 382                |    |
| ศาสนสถาน   | ศาลพ่อตาเขาม่วง                          | กม.64+235 | 9                  |    |
| สถานศึกษา  | ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน<br>ตำบลวังตะกอก | กม.62+180 | 112                |   |
|            | โรงเรียนอนุบาลบ้านเด็ก                   | กม.66+000 | 468                |  |
|            | โรงเรียนวัดสมุหเขตตาราม                  | กม.65+000 | 474                |  |

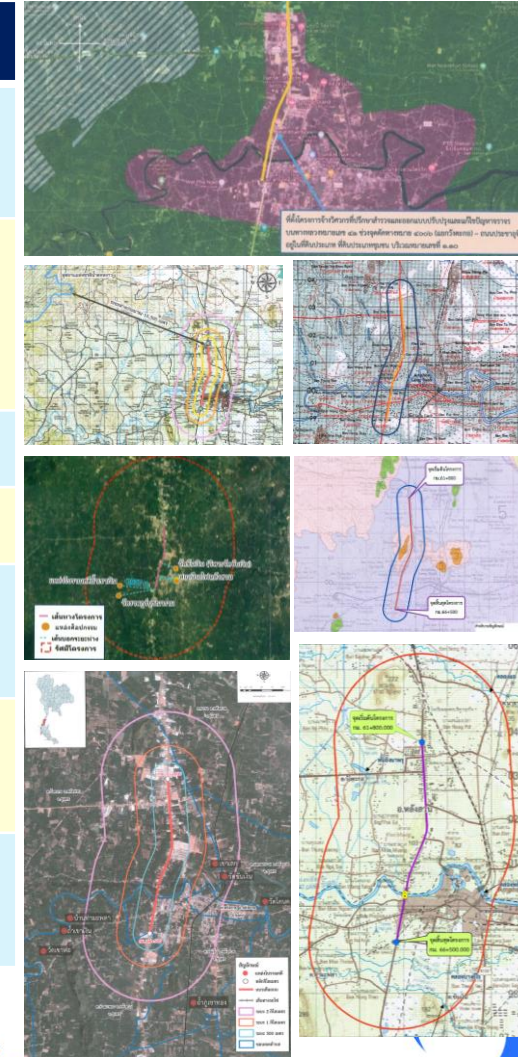
ในระยะ **500 ม.**  
จากแนวเส้นทาง  
มีพื้นที่อ่อนไหว  
ด้านสิ่งแวดล้อม  
จำนวน **6 แห่ง**





# การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

| ข้อจำกัด                          | ผลการตรวจสอบ                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ผังเมืองรวมจังหวัดชุมพร พ.ศ. 2560 | โครงการตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดชุมพร พ.ศ. 2560 บริเวณหมายเลข 1.10 ได้ <b>จำแนกเป็นที่ดินประเภทชุมชน</b> (สีชมพู) การใช้ประโยชน์ที่ดินให้ถือ <b>ปฏิบัติตามกฎกระทรวง</b> ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชุมพร พ.ศ. 2560                                                   |
| พื้นที่ป่าอนุรักษ์                | แนวเส้นทาง <b>ไม่ได้ตัดผ่าน</b> เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขตอุทยานแห่งชาติ และป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ โดยอยู่ห่างจากอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาวประมาณ 10,300 เมตร และแนวเส้นทางโครงการอยู่นอกเขตป่าสงวนแห่งชาติพะโต๊ะ ป่าปึงหวาน และป่าปากทรง จังหวัดชุมพร |
| พื้นที่ป่าชายเลน                  | แนวเส้นทาง <b>ไม่ได้ตัดผ่าน</b> เขตป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี                                                                                                                                                                                                                 |
| พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ          | แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 <b>ไม่ได้ตัดผ่าน</b> พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2)                                                                                                                                                             |
| พื้นที่ชุ่มน้ำ                    | แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาในรัศมี 2 กิโลเมตร <b>ไม่พบ</b> พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาะหว่างประเทศ                                                                                             |
| แหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์       | ในระยะ 5 กิโลเมตร <b>มีแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ จำนวน 5 แห่ง</b> ได้แก่ วัดขันเงิน (วิหารวัดขันเงิน) ตลาดหลังสวน สถานีรถไฟหลังสวน แหล่งโบราณคดีถ้ำเขาเงิน และวัดราษฎร์บูรณาราม (วัดขันเงิน อยู่ห่างประมาณ 1,098 เมตร)                                                      |
| แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี      | ในรัศมี 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ <b>ไม่พบ</b> โบราณสถานและแหล่งโบราณคดี                                                                                                                                                                                         |



ลักษณะโครงการ เทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

จึง **ไม่เข้าข่าย** ต้องศึกษาและจัดทำรายงาน EIA





# ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ผลจากการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) จำนวน 29 ปัจจัย ตามแนวทางการจัดทำรายงาน  
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road  
Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวงมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม  
จำนวน 26 ปัจจัย ที่มีนัยสำคัญเพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ดังนี้

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม<br>ทางกายภาพ                                                                                                                                                                                                                           | ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม<br>ทางชีวภาพ                                                            | คุณค่าการใช้ประโยชน์<br>ของมนุษย์                                                                                                                                                                                                                              | คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>ภูมิทัศน์ฐาน</li> <li>ทรัพยากรดิน</li> <li>ธรณีวิทยาและ<br/>ธรณีพิบัติภัย</li> <li>น้ำผิวดิน</li> <li>น้ำใต้ดิน</li> <li>น้ำทะเล</li> <li>อากาศและบรรยากาศ *</li> <li>เสียง *</li> <li>ความสั่นสะเทือน *</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>นิเวศวิทยาทางบก</li> <li>นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>น้ำเพื่อการอุปโภค<br/>และบริโภค</li> <li>การคมนาคมขนส่ง *</li> <li>สาธารณูปโภคและ<br/>สาธารณูปการ</li> <li>การควบคุมน้ำท่วมและ<br/>การระบายน้ำ</li> <li>การเกษตรกรรม</li> <li>ันทนาการ</li> <li>การใช้ที่ดิน</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>เศรษฐกิจ-สังคม</li> <li>การโยกย้ายและการเวนคืน</li> <li>การสาธารณสุข</li> <li>อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> <li>การแบ่งแยก</li> <li>อุบัติเหตุและความปลอดภัย *</li> <li>ความปลอดภัยในสังคม</li> <li>สุขภาพ</li> <li>ผู้ใช้ทาง</li> <li>โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี<br/>ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดก<br/>ทางวัฒนธรรม</li> <li>สุนทรียภาพและทัศนียภาพ *</li> </ol> |

หมายเหตุ : \* ปัจจัยที่นำไปเป็นปัจจัยคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ



# ด้านขนส่งและจราจร







# ด้านขนส่งและจราจร

นำผลการสำรวจปริมาณการจราจรบนช่วงถนนในพื้นที่ศึกษาทำการวิเคราะห์สภาพการจราจรโดยประเมินจาก **ระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS)** ตามหลักวิศวกรรมจราจร โดยพิจารณาจากส่วนประกอบต่างๆ เช่น ความเร็วของยานพาหนะ ระยะเวลาในการเดินทางความคล่องตัว เป็นต้น ซึ่งสามารถแบ่งระดับการให้บริการออกเป็น 6 ระดับ ดังนี้



## ระดับ A สภาพอิสระ (Free Flow)

- มีความเร็วสูง ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้อย่างอิสระตามใจชอบ ไม่มีการติดขัด ไม่มีผลกระทบจากรถยนต์คันด้านหน้า



## ระดับ B สภาพอยู่ตัว (Stable Flow)

- อาจมีผลกระทบจากรถยนต์คันด้านหน้า ส่งผลต่อความเร็วบ้างเล็กน้อย



## ระดับ C อยู่ในสภาพอยู่ตัว (Stable Flow)

- การเลือกใช้ความเร็วถูกจำกัด ได้รับผลกระทบจากรถยนต์คันด้านหน้า ส่งผลต่อความเร็วเกิดการชะลอตัว



## ระดับ D ใกล้สภาพไม่อยู่ตัว (Approach Unstable Flow)

- ผู้ขับขี่จำเป็นต้องขับตามรถคันหน้า ไม่สามารถเพิ่มความเร็วได้ เกิดการชะลอตัว



## ระดับ E สภาพไม่อยู่ตัว (Unstable Flow)

- การจราจรเริ่มติดขัด มีการหยุดบ้างบางครั้ง จากผลกระทบจากรถยนต์คันด้านหน้า



## ระดับ F สภาพติดขัด (Force Flow)

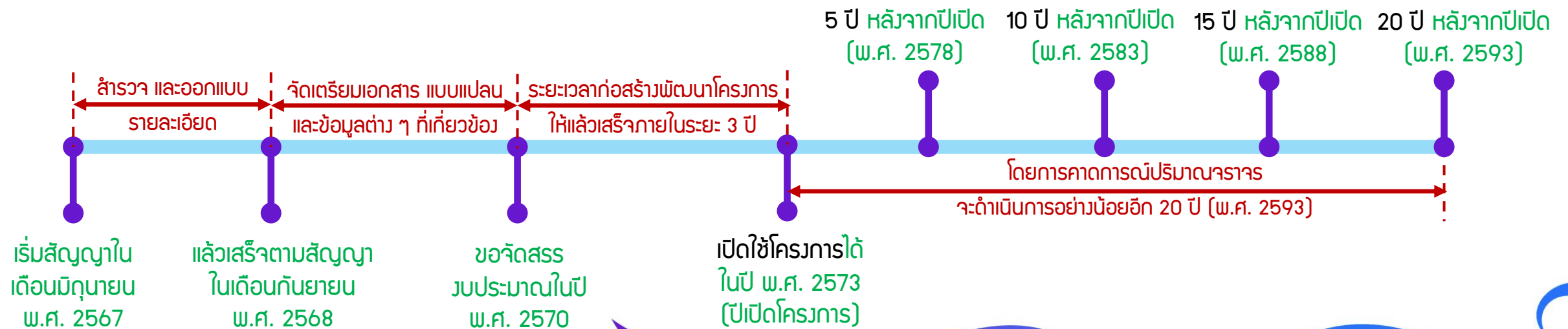
- การไหลของจราจรและความเร็วต่ำ มีการติดขัดเป็นแถวยาว การเคลื่อนที่เป็นไปอย่างช้ามาก หรือเกินความจุที่ถนนจะรับได้





# แนวทางการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

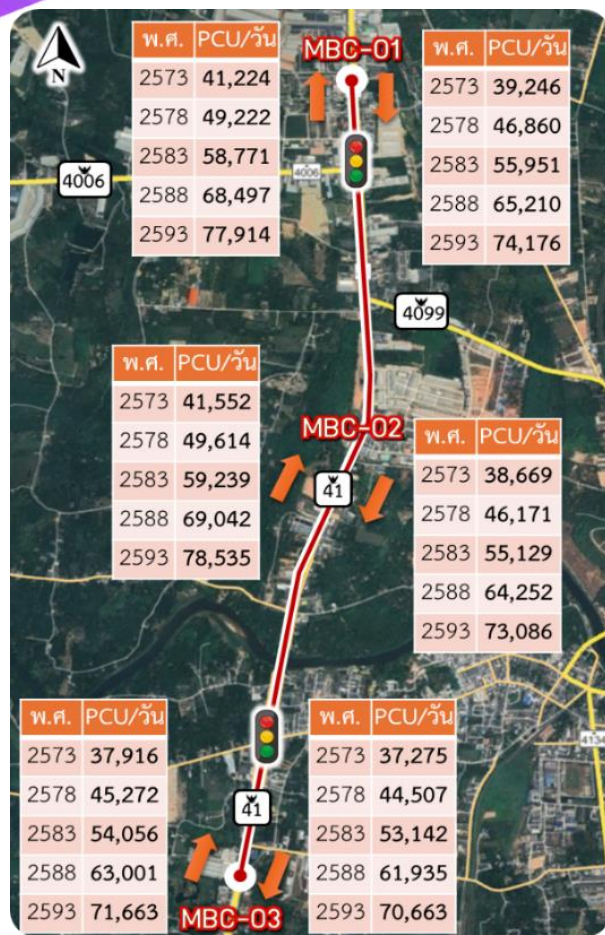
ที่ปรึกษามีแนวคิดว่า หากโครงการดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จตามสัญญาในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 ซึ่งจะขอจัดสรรงบประมาณก่อสร้างไม่ทัน จึงเลื่อนออกไปหนึ่งปี โดยในระหว่างนี้จะมีการจัดเตรียมเอกสาร แบบแปลน และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมขอจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. 2570 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างพัฒนาโครงการให้แล้วเสร็จภายในระยะ 3 ปี ก็จะสามารถเปิดใช้โครงการได้ในปี พ.ศ. 2573 เป็นต้นไป โดยการคาดการณ์ปริมาณจราจรจะดำเนินการอย่างน้อยอีก 20 ปี หลังเปิดใช้โครงการ โดยแบ่งผลการคาดการณ์ออกเป็นทุก ๆ 5 ปี เช่น ปี พ.ศ. 2573 (ปีเปิดโครงการ) ปี พ.ศ. 2578 พ.ศ. 2583 พ.ศ. 2588 และ พ.ศ. 2593 เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์สภาพการจราจรและระดับการให้บริการเปรียบเทียบกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการและกรณีมีการพัฒนาโครงการในปีอนาคตต่าง ๆ เหล่านี้



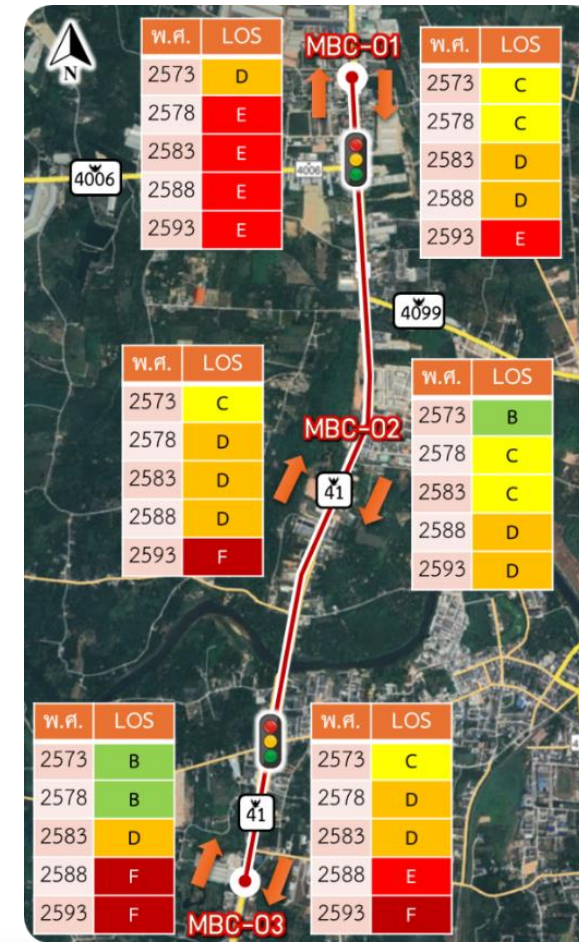
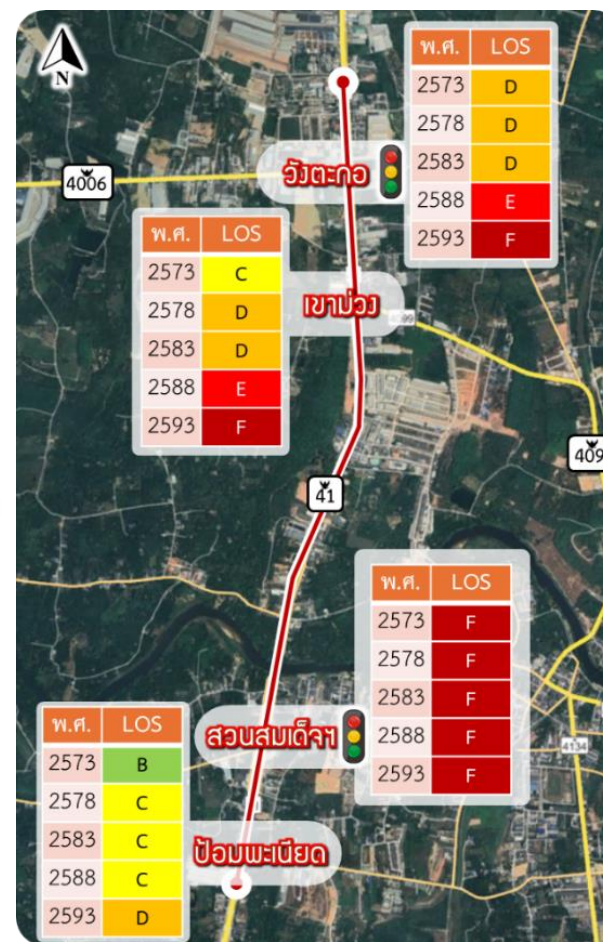




## ด้านขนส่งและจราจร



วิเคราะห์ LOS



ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร  
แยกทิศทางจราจรในแต่ละปีอนาคต

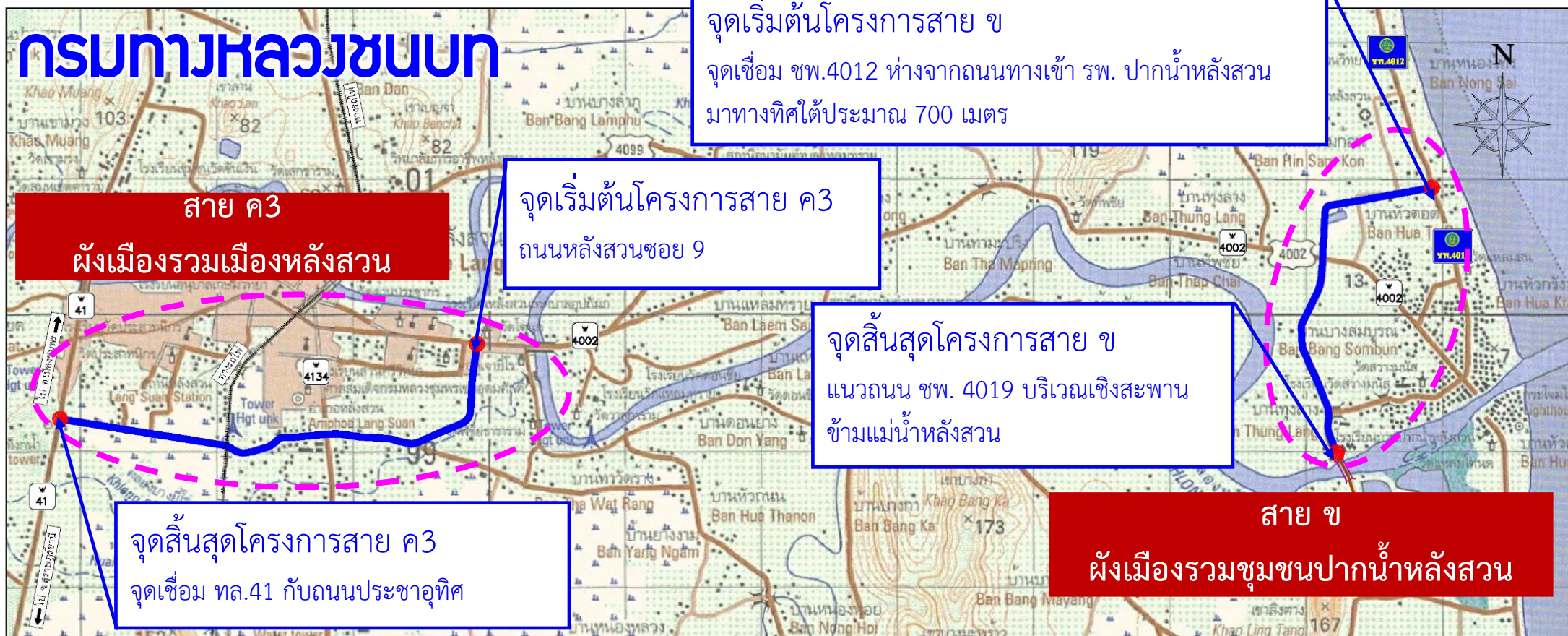
ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS)  
ในอนาคต





# ด้านขนส่งและจราจร

โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสาย ค3 ผังเมืองรวมเมืองหลังสวน  
และถนนสาย ข ผังเมืองรวมชุมชนปากน้ำหลังสวน อ.หลังสวน จ.ชุมพร







# การวิเคราะห์สภาพด้านความปลอดภัยทางถนน

## จุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot)

จุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) เป็นจุดอันตราย หรือจุดเสี่ยงอันตราย เป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง โดยจะมีสถิติการรายงานอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้ง และตำแหน่งบนโครงข่ายถนนจะมีลักษณะทางเรขาคณิตเฉพาะ เช่น ทางแยก ทางคู่ขนาน ทางโค้ง จุดกลับรถ เป็นต้น โดยที่ปรึกษาได้แบ่งจุดอันตรายตามลักษณะทางเรขาคณิตได้ 13 จุด ดังนี้

1. จุดกลับรถบริเวณตลาดมรกต (จุดเปิดเกาะ)
2. จุดเปิดสำหรับจราจรที่ออกจากโรงพยาบาลหลังสวน (จุดเปิดเกาะ)
3. จุดเปิดสำหรับจราจรที่เข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวน (จุดเปิดเกาะ)
4. ทางแยกวังตะกอก (ทางแยกมีสัญญาณไฟจราจร)
5. ทางแยกเขาม่วง (ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร)
6. ช่วงทางโค้งเชื่อมกับทางเข้า-ออก ตลาดเลิศพร
7. จุดกลับรถบริเวณตลาดอวยชัย (จุดเปิดเกาะ)
8. ทางขึ้น-ลงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และจุดเบี่ยงเข้า-ออกทางคู่ขนาน/กลับรถใต้สะพาน
9. จุดเบี่ยงจราจรที่ลงจากสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนเข้าสู่ทางคู่ขนาน (จุดเปิดเกาะ)
10. ทางขึ้น-ลงสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน และทางแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร (ทางแยกมีสัญญาณไฟจราจร)
11. จุดเบี่ยงเข้า-ออกทางคู่ขนาน
12. จุดเชื่อมทางหลวงหมายเลข 41 กับถนนประชาอุทิศ
13. จุดกลับรถบริเวณหมวดทางหลวงหลังสวน (จุดเปิดเกาะ)

นอกจากนี้ เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนทางหลวงหมายเลข 41 กับถนนท้องถิ่น และทางเข้า-ออก สถานประกอบการที่อยู่ติดกับถนน

ทางหลวงหมายเลข 41 โดยจะพิจารณาในช่วงที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 1 ครั้ง



# การวิเคราะห์สภาพด้านความปลอดภัยทางถนน











# จุดกลับรถ

บทวนข้อมูล โครงการวิเคราะห์และปรับปรุงจุดกลับรถ-เพื่อเพิ่มคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยบนทางหลวง

ระบุว่าการเปิดเกาะกลาง (Median Opening) บนทางหลวงแผ่นดิน โดยทั่วไปแล้ว จะมีจุดประสงค์หลักอยู่ 2 อย่าง คือ

- เพื่อสำหรับให้ยานพาหนะสามารถทำการเปลี่ยนทิศทางการเดินทางหรือทำการกลับรถ
- เพื่อเปิดให้เกิดเป็นทางเชื่อมระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรอง ซึ่งทางเชื่อมดังกล่าวจะถูกพิจารณาว่าเป็นทางแยกขนาดเล็กที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (Unsignalized Intersection) โดยบริเวณจุดทางเชื่อมนี้ ส่วนมากจะออกแบบให้สามารถทำการกลับรถได้ด้วย

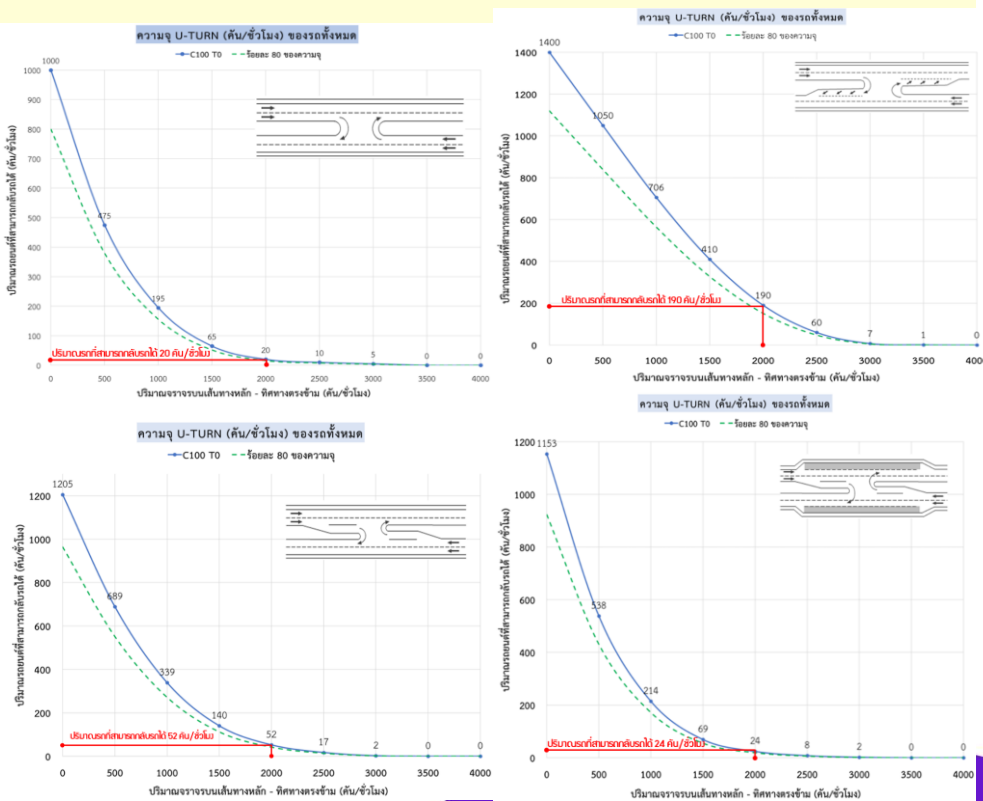
โดยในโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงมีการเปิดเกาะกลาง 5 จุด ดังนี้







จากการสำรวจปริมาณจราจรของโครงการบนเส้นทางโครงการรวมทุกประเภท มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 2,000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยจุดเปิดเกาะกลางของโครงการแบ่งได้ 4 แบบ ซึ่งปริมาณจราจรสามารถกลับรถได้ จากโครงการวิเคราะห์และปรับปรุงจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยบนทางหลวง โดยสำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2563



| ลำดับ | ตำแหน่ง                                       | ปริมาณจราจรที่สามารถกลับรถได้ (คัน/ชั่วโมง) | ปริมาณจราจรที่กลับรถสูงสุดในปัจจุบัน (PCU/ชั่วโมง) | หมายเหตุ                |
|-------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------|
| 1     | จุดกลับรถบริเวณตลาดมรกต                       | 24                                          | 194                                                | เกินความสามารถ          |
| 2     | จุดเปิดสำหรับจราจรที่ออกจากโรงพยาบาลหลังสวน   |                                             |                                                    |                         |
|       | เดินทางมาจากทิศเหนือ มุ่งเข้าจุดเปิดเกาะ      | 20                                          | 28                                                 | เกินความสามารถ          |
|       | เดินทางมาจากทิศใต้ มุ่งเข้าจุดเปิดเกาะ        | 190                                         | 19                                                 | รองรับได้อีกประมาณ 5 ปี |
| 3     | จุดเปิดสำหรับจราจรที่เข้า-ออกโรงพยาบาลหลังสวน |                                             |                                                    |                         |
|       | เดินทางมาจากทิศเหนือ มุ่งเข้าจุดเปิดเกาะ      | 52                                          | 23                                                 | รองรับได้อีกประมาณ 2 ปี |
|       | เดินทางมาจากทิศใต้ มุ่งเข้าจุดเปิดเกาะ        | 190                                         | 21                                                 | รองรับได้อีกประมาณ 5 ปี |
| 4     | จุดกลับรถบริเวณตลาดอวยชัย                     | 24                                          | 77                                                 | เกินความสามารถ          |
| 5     | จุดกลับรถบริเวณหมวดทางหลวงหลังสวน             | 24                                          | 283                                                | เกินความสามารถ          |

**\*\* เปรียบเทียบเฉพาะปริมาณจราจรที่ต้องการกลับรถ ไม่ได้ นำปริมาณจราจรที่ออกจากถนนสายรอบมุ่งเข้าสู่จุดเปิดเกาะกลางมารวมนวิเคราะห์**



# การคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ



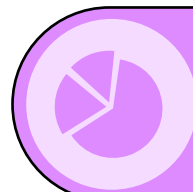




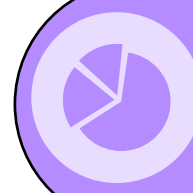
# รูปแบบเบื้องต้นของโครงการ

## ออกแบบรายละเอียดงานทาง

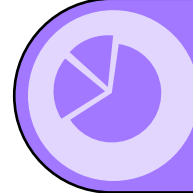
การกำหนดรูปแบบรูปตัดของถนนในโครงการที่เป็นไปได้ทั้งหมด จะคำนึงถึงองค์ประกอบ



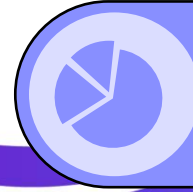
**ปริมาณการจราจร** กล่าวคือ รูปแบบการพัฒนาโครงการจะต้องสอดคล้องกับผลการศึกษาด้านปริมาณจราจรที่จะมาใช้เส้นทาง โดยการพิจารณาถึงระดับการให้บริการ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต



พื้นที่ย่านชุมชน เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเดิม จะอยู่ประชิดแนวเขตทาง การปรับปรุงขยายถนนโครงการ อาจทำให้ระดับของถนนอยู่สูงกว่าอาคารบ้านเรือนมาก ดังนั้น รูปแบบการพัฒนาโครงการจะต้องไม่กระทบต่อลักษณะการดำเนินชีวิตของย่านชุมชน ที่มีอยู่เดิมตามแนวเขตทาง



การพัฒนาโครงการในทุก ๆ รูปแบบจะ **อยู่ภายในเขตทางเดิม** ไม่จำเป็นต้องกังวลเรื่องการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม



คำนึงถึง **ความปลอดภัย** ในการสัญจรของทั้งในชุมชน และผู้ใช้แนวเส้นทาง





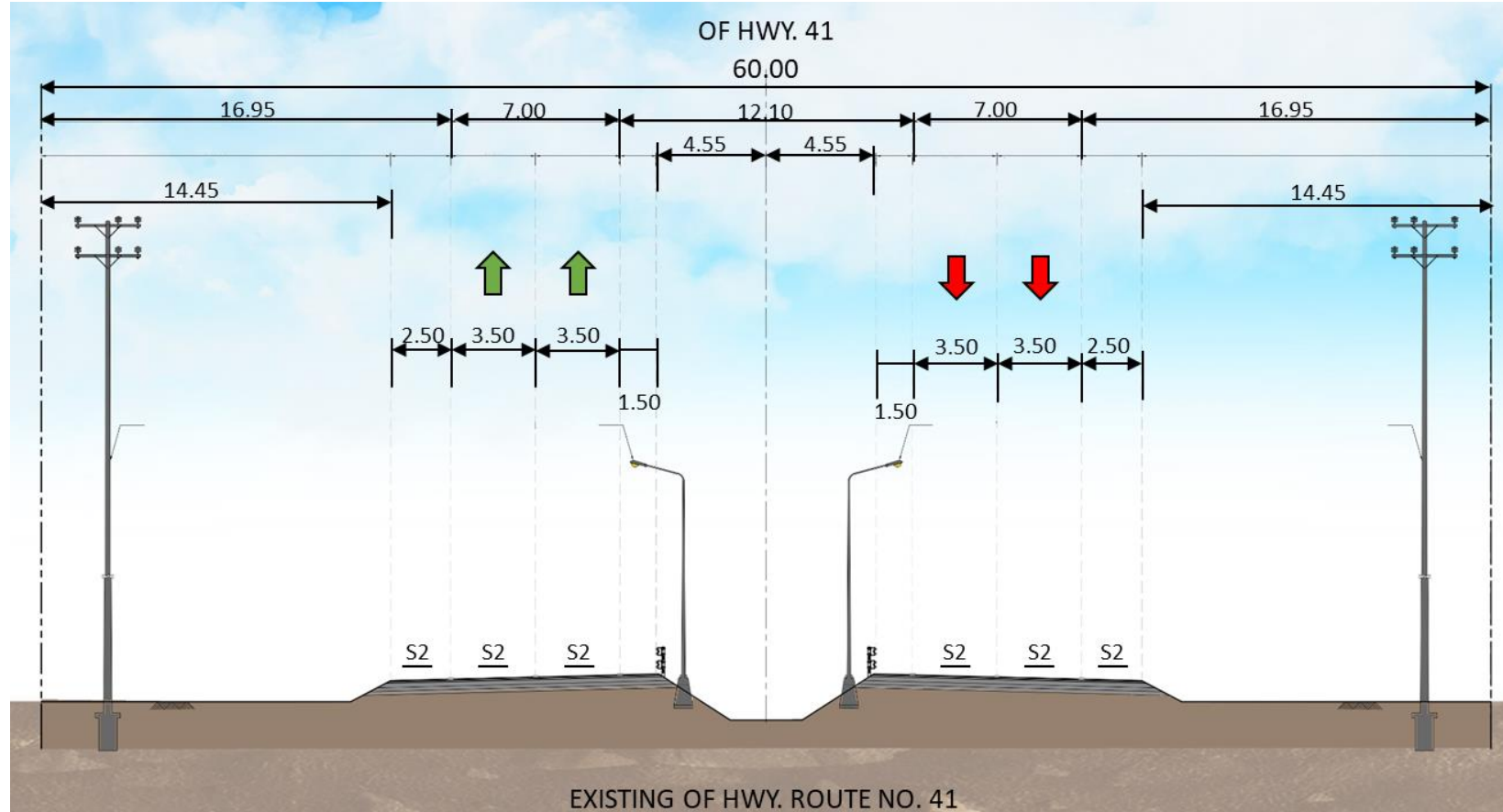
## งานศึกษารูปแบบเส้นทางและรูปตัดทางหลวง

### แนวเส้นทางของโครงการ

โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 41 ซึ่งเป็นเส้นทาง  
สายหลักของภาคใต้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.61+800.000 และ  
สิ้นสุดที่ กม.66+500.000 รวมระยะทาง 4.7 กิโลเมตร

### รูปตัดเดิมของโครงการ

|                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| จำนวนช่องจราจร       | 4 ช่องจราจร     |
| ความกว้างช่องละ      | 3.50 เมตร       |
| ไหล่ทางด้านในข้างละ  | 1.50 เมตร       |
| ไหล่ทางด้านนอกข้างละ | 2.50 เมตร       |
| แบ่งทิศทางจราจรด้วย  | เกาะกลางแบบร่อง |
| ความกว้างเกาะกลาง    | 9.10 เมตร       |



รูปตัดถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 41 ในพื้นที่โครงการ





# การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ

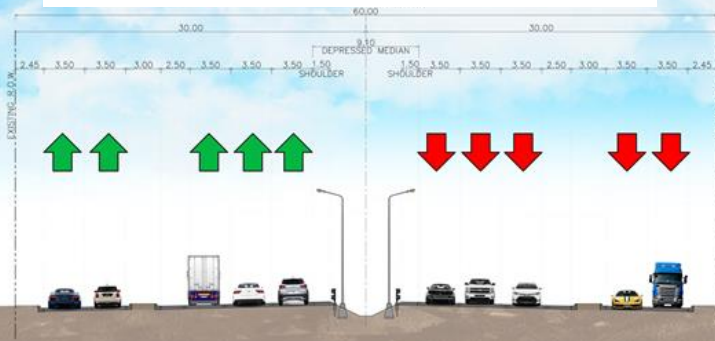
สำหรับโครงการนี้สามารถทำการปรับปรุงรูปตัดทางหลวงภายใต้เขตทางเดิมได้ จึงไม่จำเป็นต้องกังวลเรื่องการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม โดยที่ปรึกษาได้คัดเลือกรูปตัดทางหลวงแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

**ทางเลือกที่ 1 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median)**

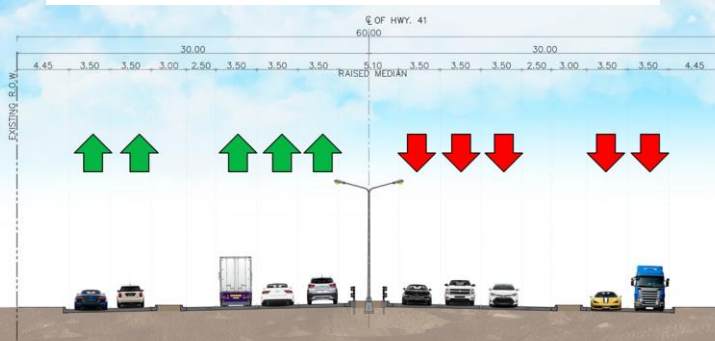
**ทางเลือกที่ 2 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median)**

**ทางเลือกที่ 3 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)**

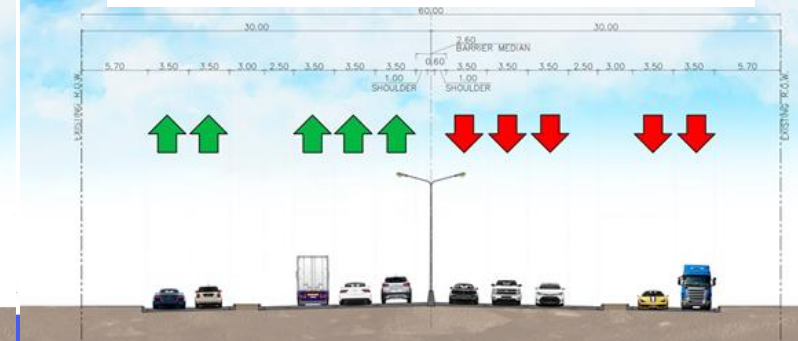
รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง



รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบเกาะยก



รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต



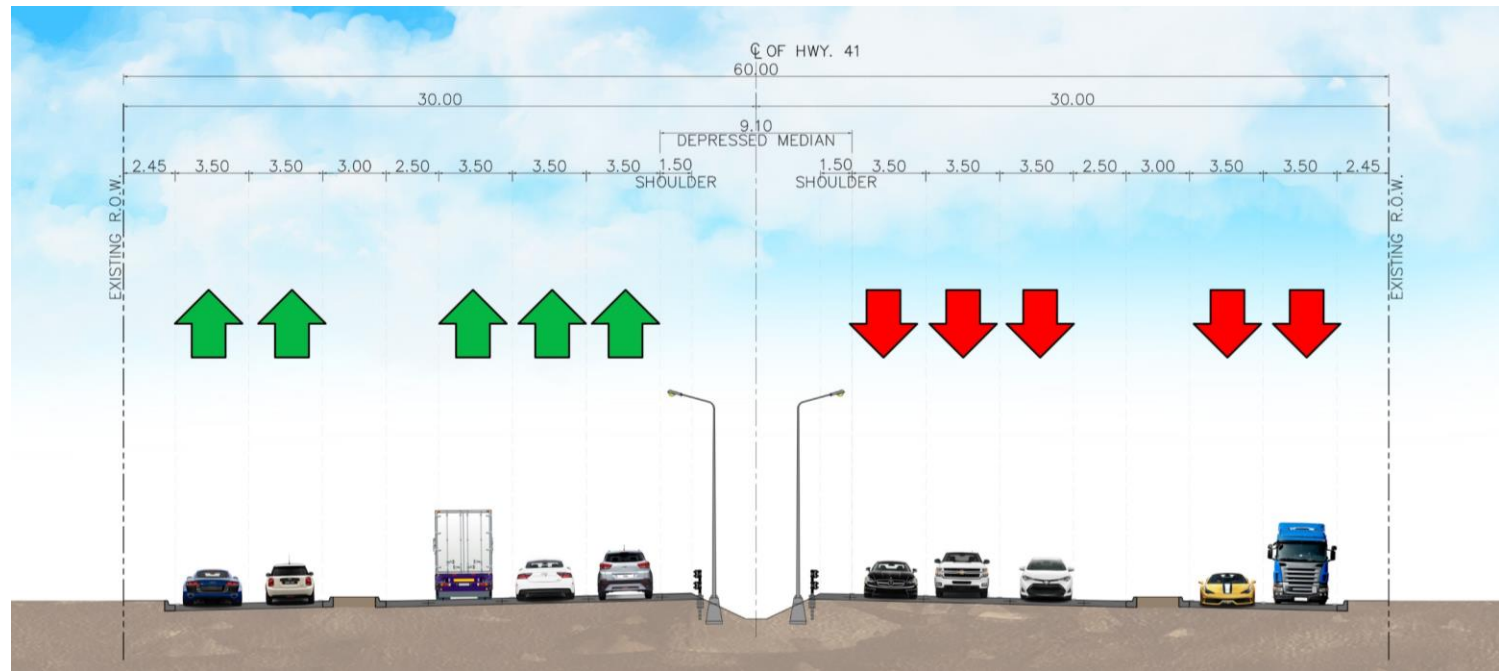




## การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### ทางเลือกที่ 1 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median)

- ✓ เพิ่มจำนวนช่องจราจรหลักเป็น 10 ช่องจราจร
  - ถนนหลักข้างละ 3 ช่องจราจร/ทิศทาง
  - ทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร/ทิศทาง
- ✓ ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านนอก 2.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านใน 1.50 เมตร
- ✓ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย เกาะกลางแบบร่อง
- ✓ ความกว้างเกาะกลาง 6.10 เมตร
- ✓ มี separator แบ่งระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน
- ✓ มีทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า



#### ข้อดี

- ✓ เดินทางสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย
- ✓ ออกแบบช่องรอยเลี้ยวได้ปลอดภัย
- ✓ มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต

#### ข้อเสีย

- ✗ เดินข้ามถนนยาก
- ✗ อาจเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักตกช่องเกาะกลาง
- ✗ มีพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ในการวางระบบระบายน้ำ/สาธารณูปโภคน้อย เพราะใช้พื้นที่เกาะกลางมาก
- ✗ มีผลกระทบด้านการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น

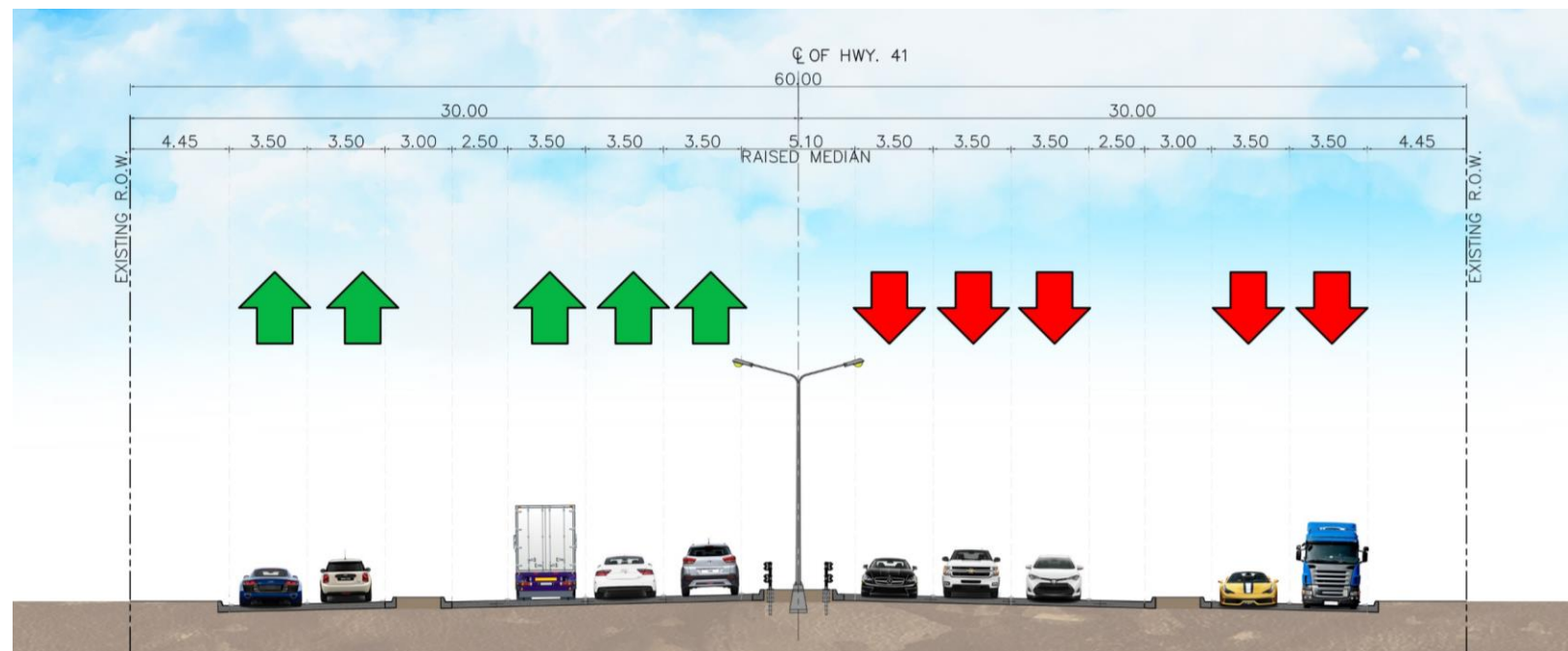




## การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### ทางเลือกที่ 2 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median)

- ✓ เพิ่มจำนวนช่องจราจรหลักเป็น 10 ช่องจราจร
  - ถนนหลักข้างละ 3 ช่องจราจร/ทิศทาง
  - ทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร/ทิศทาง
- ✓ ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
- ✓ ไหล่ทางด้านนอกของถนนหลัก 2.50 เมตร
- ✓ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย เกาะกลางแบบยก
- ✓ ความกว้างเกาะกลาง 5.10 เมตร
- ✓ มี separator แบ่งระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน
- ✓ มีทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า
- ✓ เกาะกลางแบบเกาะยกปูแผ่นพื้นทางเท้า
- ✗ ไม่มีไหล่ทางด้านในของถนนหลัก



#### ข้อดี

- ✓ เดินทางสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย
- ✓ ออกแบบช่องรอยเลี้ยวได้ปลอดภัย
- ✓ ข้ามถนนง่าย
- ✓ มีพื้นที่ทางเท้า รองรับระบบสาธารณูปโภค และคนเดินเท้า

#### ข้อเสีย

- ✗ ไม่เหมาะกับการสัญจรด้วยความเร็วสูง
- ✗ ไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถเสียหลักข้ามเกาะได้
- ✗ ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต

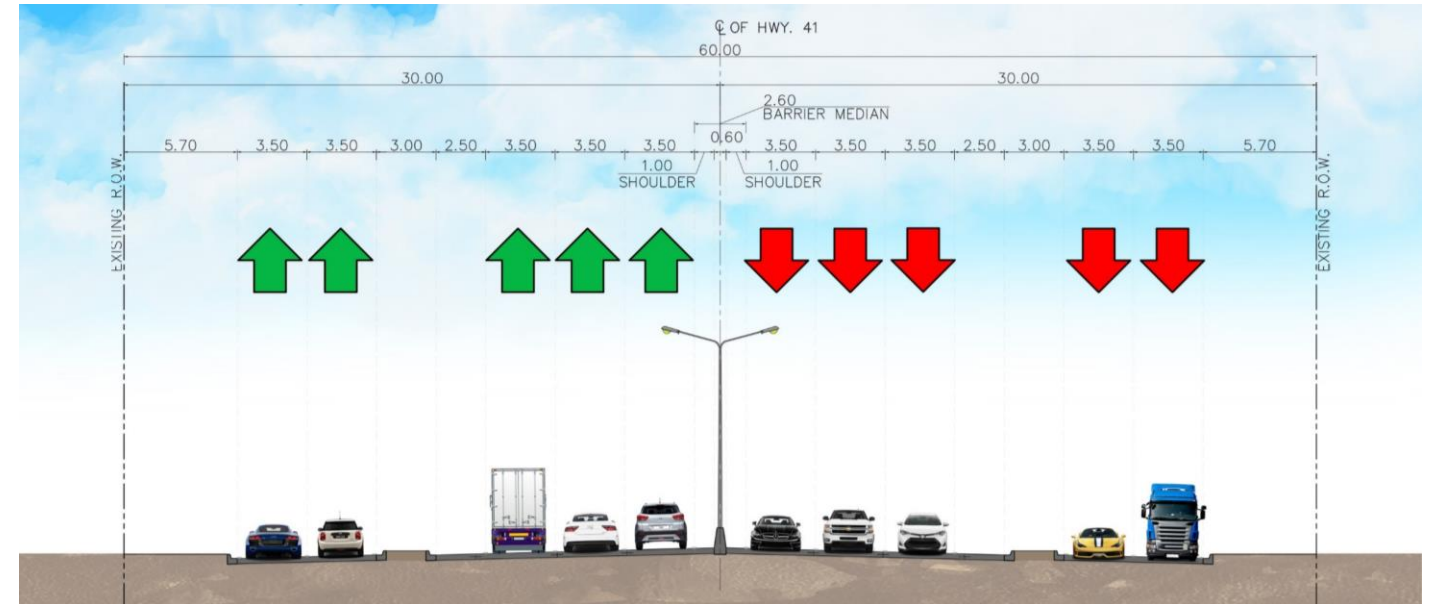




## การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### ทางเลือกที่ 3 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (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
- ✓ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย เกาะกลางแบบกำแพงกัน
- ✓ มี separator แบ่งระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน
- ✓ มีทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า



#### ข้อดี

- ✓ เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากที่สุด
- ✓ ป้องกันรถเสียหลักข้ามเกาะได้
- ✓ มีพื้นที่ทางเท้า รองรับระบบสาธารณูปโภค และคนเดินเท้ามากกว่ารูปแบบอื่น
- ✓ ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย ทำให้ส่งผลกระทบระหว่างการก่อสร้างน้อย

#### ข้อเสีย

- ✗ กลับริยยาก อันตราย
- ✗ เดินข้ามถนนลำบาก
- ✗ ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต





## การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกรูปตัดถนนสำหรับทางหลวงโครงการ

#### เปรียบเทียบ *ลักษณะ*

| ทางเลือกที่                          | 1                                       | 2                         | 3                                       |
|--------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|
| ชนิดเกาะกลาง                         | เกาะแบบกดเป็นร่อง<br>(Depressed Median) | เกาะยก<br>(Raised Median) | เกาะแบบกำแพงคอนกรีต<br>(Barrier Median) |
| ความกว้างเกาะกลาง<br>(เมตร)          | 9.10                                    | 5.10                      | 2.60                                    |
| จำนวนช่องจราจรรวม<br>(ช่องจราจร)     | 10                                      | 10                        | 10                                      |
| จำนวนช่องจราจรทางหลัก<br>(ช่องจราจร) | 6                                       | 6                         | 6                                       |
| จำนวนช่องจราจรทางขนาน<br>(ช่องจราจร) | 4                                       | 4                         | 4                                       |
| ความกว้างไหล่ทางด้านใน<br>(เมตร)     | 1.50                                    | -                         | 1.00                                    |
| ความกว้างไหล่ทางด้านนอก<br>(เมตร)    | 2.50                                    | 2.50                      | 2.50                                    |

#### เปรียบเทียบ *ข้อดี-ข้อเสีย*

| ทางเลือกที่ | 1                                                                                                                                                                                                                                               | 2                                                                                                                                                                                                                 | 3                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ข้อดี       | <ul style="list-style-type: none"> <li>เดินทางสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย</li> <li>ออกแบบช่องรอยเลื่อนได้ปลอดภัย</li> <li>มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต</li> </ul>                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>เดินทางสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย</li> <li>ออกแบบช่องรอยเลื่อนได้ปลอดภัย</li> <li>ข้ามถนนง่าย</li> <li>มีพื้นที่ทางเท้า รองรับระบบสาธารณูปโภค และคนเดินเท้า</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากที่สุด</li> <li>ป้องกันรถเสียหลักข้ามเกาะได้</li> <li>มีพื้นที่ทางเท้า รองรับระบบสาธารณูปโภค มากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อย</li> </ul> |
| ข้อเสีย     | <ul style="list-style-type: none"> <li>เดินข้ามถนนยาก</li> <li>อาจเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักถ่วงเกาะกลาง</li> <li>มีพื้นที่ทางเท้า/ ระบบระบายน้ำ/สาธารณูปโภคน้อย</li> <li>ผลกระทบด้านการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่เหมาะกับการสัญจรด้วยความเร็วสูง</li> <li>ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถเสียหลักข้ามเกาะไม่ได้</li> <li>ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>กลับรถยากอันตราย</li> <li>เดินข้ามถนนลำบาก</li> <li>ไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับโครงสร้างในอนาคต</li> </ul>                                                                                        |





## หลักเกณฑ์ในการศึกษาและเปรียบเทียบรูปตัดทางหลวง

### การพิจารณาใน ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง

คะแนนรวม 40 คะแนน

- |                                      |    |       |
|--------------------------------------|----|-------|
| • ความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง        | 20 | คะแนน |
| • การรองรับความเร็วตามมาตรฐานทางหลวง | 10 | คะแนน |
| • ความยากง่ายในการก่อสร้าง           | 10 | คะแนน |

### การพิจารณาใน ด้านเศรษฐกิจ

คะแนนรวม 30 คะแนน

- |                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| • ด้านราคาค่าก่อสร้าง | 20 | คะแนน |
| • ด้านการบำรุงรักษา   | 10 | คะแนน |

### การพิจารณาใน ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

คะแนนรวม 30 คะแนน

- |                                                   |    |       |
|---------------------------------------------------|----|-------|
| • ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | 10 | คะแนน |
| • ผลกระทบต่อการสัญจรของชุมชน                      | 10 | คะแนน |
| • ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ) | 10 | คะแนน |





## สรุปผลการคัดเลือกรูปตัดทางหลวง

| ลำดับ | ปัจจัยในการเปรียบเทียบ                            | คะแนนเต็ม | รูปตัดทางหลวง                      |       |                         |       |                                      |       |
|-------|---------------------------------------------------|-----------|------------------------------------|-------|-------------------------|-------|--------------------------------------|-------|
|       |                                                   |           | รูปแบบที่ 1<br>(เกาะแบบกตเป็นร่อง) |       | รูปแบบที่ 2<br>(เกาะยก) |       | รูปแบบที่ 3<br>(เกาะแบบกำแพงคอนกรีต) |       |
|       |                                                   |           | ตัวคูณ                             | คะแนน | ตัวคูณ                  | คะแนน | ตัวคูณ                               | คะแนน |
| 1     | ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง                      | 40        |                                    |       |                         |       |                                      |       |
|       | • ความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง                     | 20        | 0.80                               | 16.00 | 0.60                    | 12.00 | 1.00                                 | 20.00 |
|       | • การรองรับความเร็วตามมาตรฐานทางหลวง              | 10        | 0.80                               | 8.00  | 0.60                    | 6.00  | 0.80                                 | 8.00  |
|       | • ความยากง่ายในการก่อสร้าง                        | 10        | 0.80                               | 8.00  | 0.60                    | 6.00  | 0.80                                 | 8.00  |
|       | รวมด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง                   |           |                                    | 32.00 |                         | 24.00 |                                      | 36.00 |
| 2     | ด้านเศรษฐกิจ                                      | 30        |                                    |       |                         |       |                                      |       |
|       | • ด้านราคาค่าก่อสร้าง                             | 20        | 1.00                               | 20.00 | 0.98                    | 19.67 | 0.95                                 | 19.03 |
|       | • ด้านการบำรุงรักษา                               | 10        | 0.35                               | 3.50  | 1.00                    | 10.00 | 1.00                                 | 10.00 |
|       | รวมด้านเศรษฐกิจ                                   |           |                                    | 23.50 |                         | 29.67 |                                      | 29.03 |
| 3     | ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                         | 30        |                                    |       |                         |       |                                      |       |
|       | • ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | 10        | 0.20                               | 2.00  | 0.40                    | 4.00  | 0.80                                 | 8.00  |
|       | • ผลกระทบต่อการสัญจรของชุมชน                      | 10        | 0.20                               | 2.00  | 0.40                    | 4.00  | 0.80                                 | 8.00  |
|       | • ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ                           | 10        | 0.60                               | 6.00  | 0.80                    | 8.00  | 0.40                                 | 4.00  |
|       | รวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                      |           |                                    | 10.00 |                         | 16.00 |                                      | 20.00 |
|       | รวม                                               | 100       |                                    | 65.50 |                         | 69.67 |                                      | 85.03 |







## การคัดเลือกรูปตัดทางหลวง (ต่อ)

### สรุปผลการคัดเลือกรูปตัดทางหลวง

ผลการคัดเลือกรูปตัดทางหลวงที่เหมาะสมของโครงการ ได้แก่

**ทางเลือกที่ 3 : ทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)**



### หมายเหตุ

- การพัฒนาโครงการจะใช้รูปตัดนี้โดยทั่วไป **แต่ไม่ใช่ทั้งหมด**
- สามารถปรับรูปตัดถนนให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้ เช่น
  - ถ้าเป็นพื้นที่ชุมชนจะปรับใช้รูปแบบเกาะยก
  - ถ้าเป็นบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออก สามารถขยายช่องจราจร/เพิ่มความกว้างไหล่ทางได้



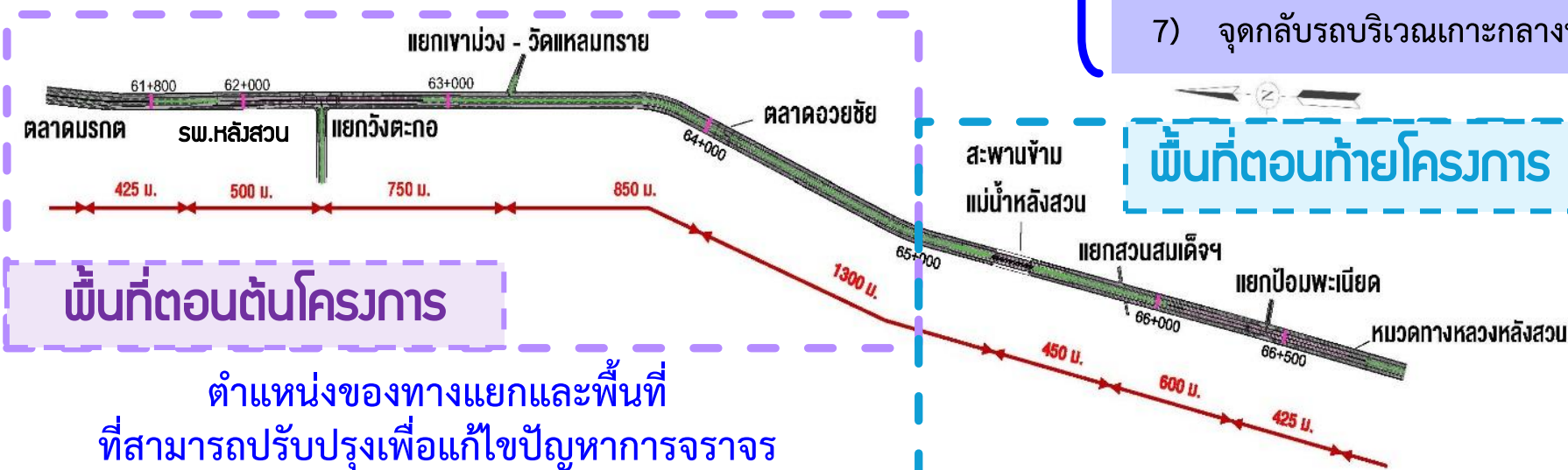


# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ

## งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

จากการศึกษาและสำรวจแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า  
มีจุดที่สามารถปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรอยู่จำนวน 7 แห่ง  
ได้แก่ ทางแยก 4 แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำ 1 แห่ง บริเวณพื้นที่ชุมชนที่  
มีการใช้บริการหนาแน่น 1 แห่ง และจุดกัลบรถบริเวณเกาะกลาง 1 แห่ง  
โดยตำแหน่งของพื้นที่ดังกล่าวเรียงลำดับตามแนวเส้นทาง

- 1) แยกวังตะกอก (กม.62+492)
- 2) แยกเขาม่วง - วัดแหลมทราย (กม.63+245)
- 3) ตลาดอวยชัย (กม.64+100)
- 4) สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน (กม.65+400)
- 5) แยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร (กม.65+850)
- 6) แยกป้อมพะเนียด (กม.66+440)
- 7) จุดกัลบรถบริเวณเกาะกลางหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน (กม.66+865)

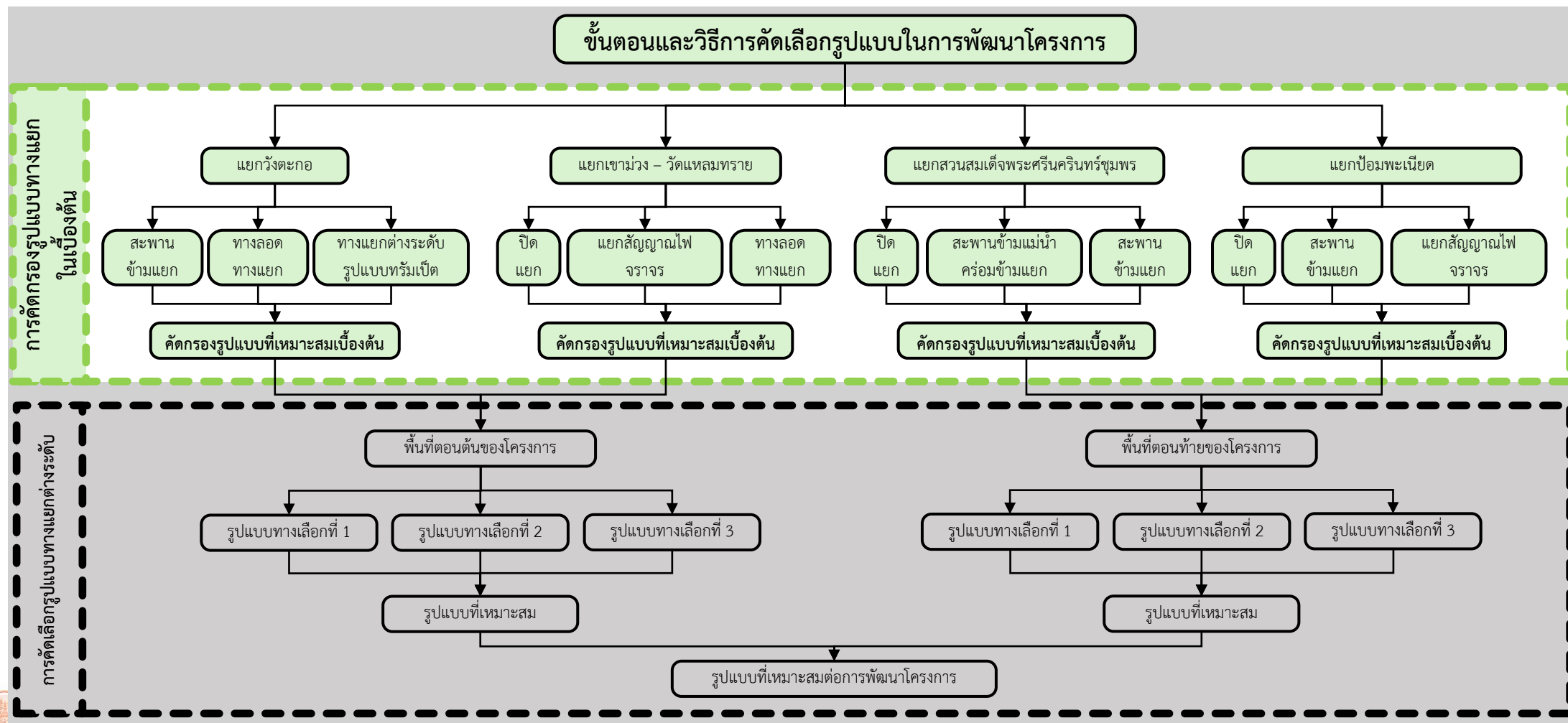






# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## แผนผังขั้นตอนและวิธีการคัดเลือกคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ







# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## รูปแบบทางเลือกบริเวณทางแยกในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบ  
ทางเลือกเบื้องต้นในการปรับปรุงทางแยกทั้ง 4 แห่ง ในพื้นที่  
โครงการ เพื่อหารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมแบ่งออกเป็น  
ทางแยกละ 3 รูปแบบ ก่อนที่จะนำไปพิจารณาเป็นรูปแบบที่  
มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ

| ลำดับ | บริเวณ                                             | รูปแบบทางเลือก                                                            |
|-------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1     | แยกวังตะกอก<br>(กม.62+492)                         | 1.1 สะพานข้ามแยก<br>1.2 ทางลอดทางแยก<br>1.3 ทางแยกต่างระดับรูปแบบทรีมเป็ด |
| 2     | แยกเขาม่วง - วัดแหลมทราย<br>(กม.63+245)            | 2.1 ปิดแยก<br>2.2 แยกสัญญาณไฟจราจร<br>2.3 ทางลอดทางแยก                    |
| 3     | แยกสวนสมเด็จพระศรี<br>นครินทร์ชุมพร<br>(กม.65+850) | 3.1 ปิดแยก<br>3.2 สะพานข้ามแม่น้ำคร่อมข้ามแยก<br>3.3 สะพานข้ามแยก         |
| 4     | แยกป้อมพะเนียด<br>(กม.66+440)                      | 4.1 ปิดแยก<br>4.2 สะพานข้ามแยก<br>4.3 แยกสัญญาณไฟจราจร                    |





## แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### ผลการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกแต่ละแยกเบื้องต้น

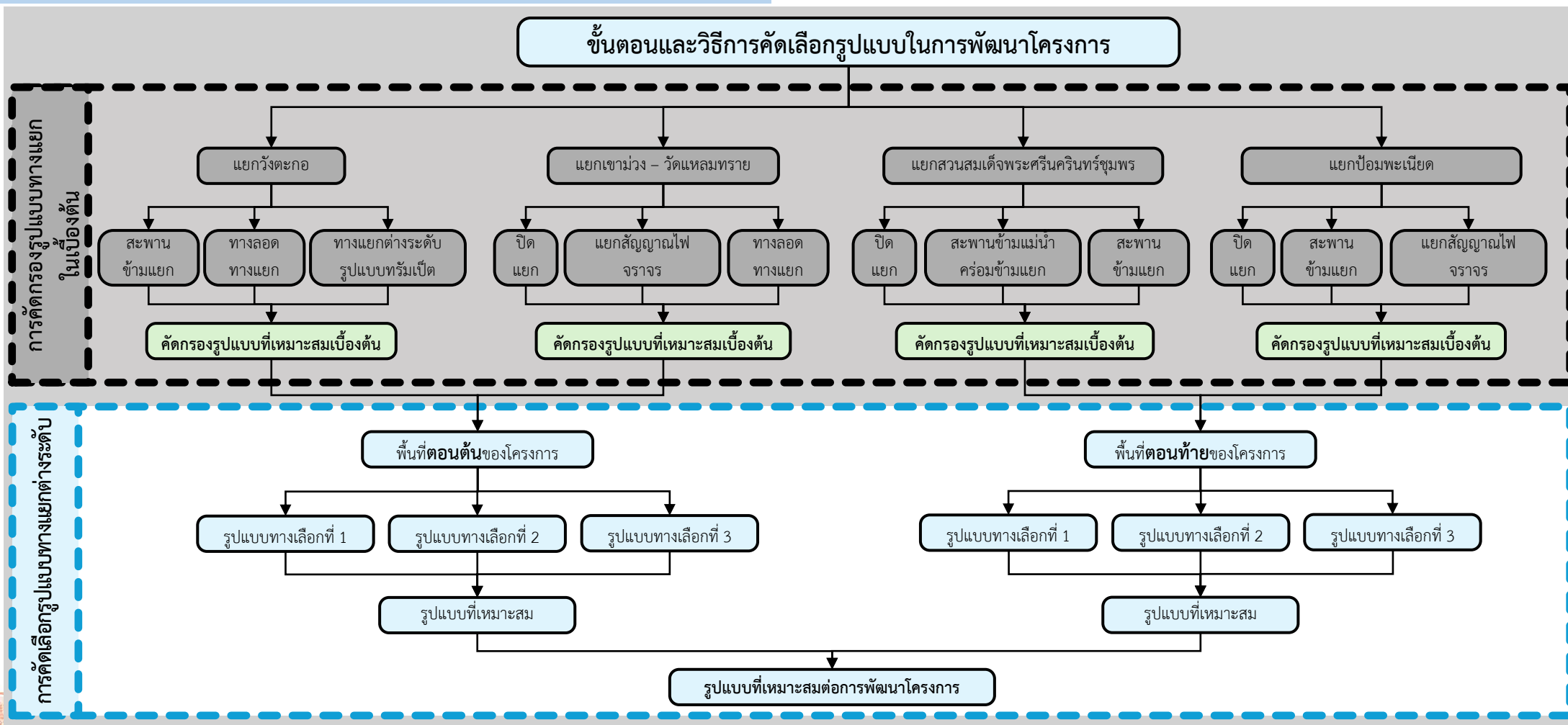
| ปัจจัย              |        | แยกวังตะกอก                  |                              |                                 | แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย                                                               |                                                                                                      |                                                                                  | แยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร                                                      |                                                                                      |                                                                                      | แยกป้อมพะเนียด                                                                       |                                                                                      |                                                                                                          |
|---------------------|--------|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     |        | สะพานข้ามแยก                 | ทางลอด                       | ทางแยกต่างระดับรูปทรงแปด        | ปิดแยก                                                                               | ไฟแดง                                                                                                | ทางลอด                                                                           | ปิดแยก                                                                               | สะพานข้ามแม่น้ำคร่อมข้ามแยก                                                          | สะพานข้ามแยก                                                                         | ปิดแยก                                                                               | สะพาน                                                                                | ไฟแดง                                                                                                    |
| ด้านการจราจร        | คะแนน  | 0.75                         | 0.75                         | 1                               | 1                                                                                    | 0.25                                                                                                 | 0.75                                                                             | 1                                                                                    | 0.75                                                                                 | 0.75                                                                                 | 1                                                                                    | 0.75                                                                                 | 0.25                                                                                                     |
|                     | เหตุผล | เกิดจุดตัดที่ทางแยกระดับพื้น | เกิดจุดตัดที่ทางแยกระดับพื้น | ไม่เกิดจุดตัดที่ทางแยกระดับพื้น | ไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจร                                                           | หยุดรอสัญญาณไฟจราจร                                                                                  | หยุดรอสัญญาณไฟเฉพาะทางรอง                                                        | ไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจร                                                           | หยุดรอสัญญาณไฟเฉพาะทางรอง                                                            | หยุดรอสัญญาณไฟเฉพาะทางรอง                                                            | ไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจร                                                           | หยุดรอสัญญาณไฟเฉพาะทางรอง                                                            | หยุดรอสัญญาณไฟจราจร                                                                                      |
| ด้านราคาก่อสร้าง    | คะแนน  | 1                            | 0.5                          | 0.5                             | 1                                                                                    | 0.75                                                                                                 | 0.5                                                                              | 1                                                                                    | 0.25                                                                                 | 0.75                                                                                 | 1                                                                                    | 0.5                                                                                  | 0.75                                                                                                     |
|                     | เหตุผล | ค่าก่อสร้างต่ำ               | ค่าก่อสร้างสูงมาก            | ค่าก่อสร้างสูงและมีค่าเวนคืน    | ค่าก่อสร้างต่ำ                                                                       | มีค่าติดตั้งสัญญาณไฟจราจร                                                                            | ค่าก่อสร้างสูง                                                                   | ค่าก่อสร้างต่ำ                                                                       | ค่าก่อสร้างสูงมาก                                                                    | ค่าก่อสร้างสูง                                                                       | ค่าก่อสร้างต่ำ                                                                       | ค่าก่อสร้างสูง                                                                       | มีค่าติดตั้งสัญญาณไฟจราจร                                                                                |
| ด้านผลกระทบต่อชุมชน | คะแนน  | 0.75                         | 0.75                         | 0.25                            | 0.25                                                                                 | 0.5                                                                                                  | 0.75                                                                             | 0.25                                                                                 | 1                                                                                    | 1                                                                                    | 0.25                                                                                 | 0.75                                                                                 | 0.5                                                                                                      |
|                     | เหตุผล | ไม่มีการเวนคืน               | ไม่มีการเวนคืน               | มีการเวนคืน                     | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | เกิดผลเสียต่อชุมชนด้านมลภาวะและความเครียดต่อชุมชนเนื่องจากสามารถระบายการจราจรได้ดีสัญญาณไฟจราจรสะดวก | ลดมลภาวะและความเครียดต่อชุมชนเนื่องจากสามารถระบายการจราจรได้ดีสัญญาณไฟจราจรสะดวก | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | สัญญาณไฟจราจรไม่สะดวกเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ | เกิดผลเสียต่อชุมชนด้านมลภาวะและความเครียดเนื่องจากต้องการเปลี่ยนทิศทางจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากสัญญาณไฟ |
| รวม                 |        | 2.50                         | 2.00                         | 1.75                            | 2.25                                                                                 | 1.50                                                                                                 | 2.00                                                                             | 2.25                                                                                 | 2.00                                                                                 | 2.50                                                                                 | 2.25                                                                                 | 2.00                                                                                 | 1.50                                                                                                     |
| ลำดับ               |        | 1                            | 2                            | 3                               | 1                                                                                    | 3                                                                                                    | 2                                                                                | 2                                                                                    | 3                                                                                    | 1                                                                                    | 1                                                                                    | 2                                                                                    | 3                                                                                                        |





# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## แผนผังการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ







# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## พื้นที่ตอนต้นของโครงการ

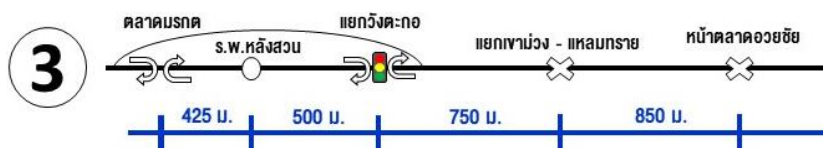
ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของโครงการ  
จนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน



| ทางเลือก | แยกวังตะกอก                             | แยกเขาม่วง-วัดหล่มทราย | ตลาดอวยชัย           |
|----------|-----------------------------------------|------------------------|----------------------|
| 1        | ก่อสร้างสะพานข้ามแยกยกระดับถึงโรงพยาบาล | ปิดทางแยกเดิม          | ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด |



| ทางเลือก | แยกวังตะกอก          | แยกเขาม่วง-วัดหล่มทราย | ตลาดอวยชัย           |
|----------|----------------------|------------------------|----------------------|
| 2        | ก่อสร้างสะพานข้ามแยก | ก่อสร้างทางลอด         | ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด |



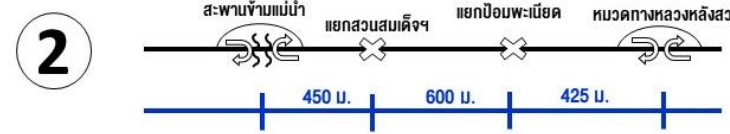
| ทางเลือก | แยกวังตะกอก                        | แยกเขาม่วง-วัดหล่มทราย | ตลาดอวยชัย           |
|----------|------------------------------------|------------------------|----------------------|
| 3        | ก่อสร้างสะพานข้ามแยกยกระดับถึงตลาด | ปิดทางแยกเดิม          | ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด |

## พื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน  
จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน | แยกสวนสมเด็จฯ | แยกป้อมพะเนียด       | หมวดทางหลวงหลังสวน      |
|----------|------------------------|---------------|----------------------|-------------------------|
| 1        | คงเดิม                 | ปิดทางแยก     | ก่อสร้างสะพานข้ามแยก | ปิดจุดกลับรถที่เกาะกลาง |



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน | แยกสวนสมเด็จฯ | แยกป้อมพะเนียด       | หมวดทางหลวงหลังสวน |
|----------|------------------------|---------------|----------------------|--------------------|
| 2        | คงเดิม                 | ปิดทางแยก     | คงเดิม (ปิดเกาะกลาง) | ก่อสร้างสะพานบก    |



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน                                             | แยกสวนสมเด็จฯ        | แยกป้อมพะเนียด       | หมวดทางหลวงหลังสวน         |
|----------|--------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| 3        | รื้อสะพานเดิมบางส่วนแล้วก่อสร้างให้ต่อเนื่องกับสะพานข้ามแยกสมเด็จฯ | ก่อสร้างสะพานข้ามแยก | คงเดิม (ปิดเกาะกลาง) | คงเดิม (จุดกลับรถเกาะกลาง) |





# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

### รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 1

ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของโครงการ  
จนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

ตลาดมรกต

ปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าตลาด

โรงพยาบาลหลังสวน

ก่อสร้างจุดกลับรถเล็กใต้สะพานใกล้กับโรงพยาบาล ให้  
รถสามารถเข้า-ออกโรงพยาบาลได้

แยกวังตะกอก

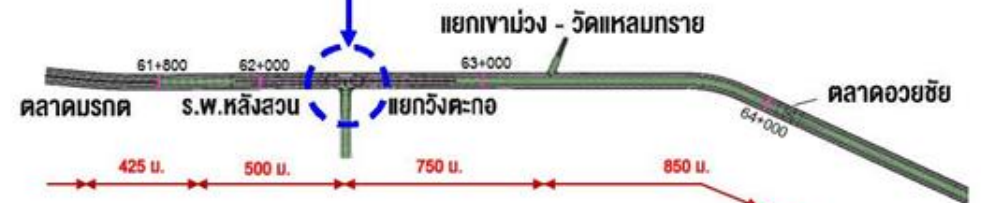
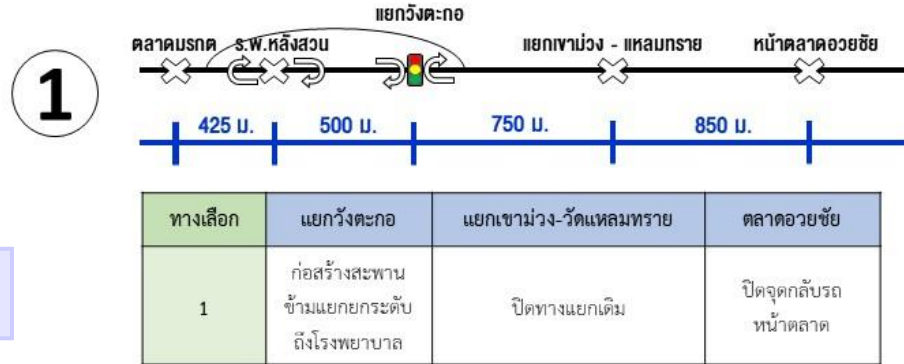
ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกวังตะกอก  
โดยยกระดับถึงโรงพยาบาลหลังสวน

แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย

ปิดทางแยกเดิม

ตลาดอวยชัย

ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด



รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการรูปแบบที่ 1





# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 2

ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของโครงการ  
จนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

ตลาดมรกต

คงไว้ดังเดิม (จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาด)

โรงพยาบาลหลังสวน

ปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาล

แยกวังตะกอก

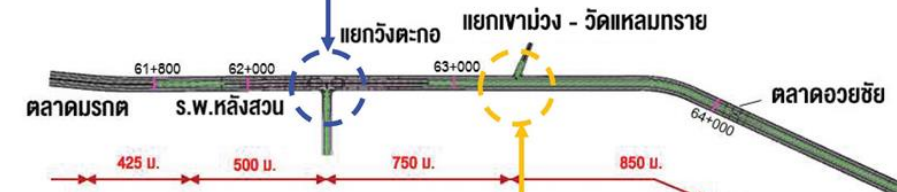
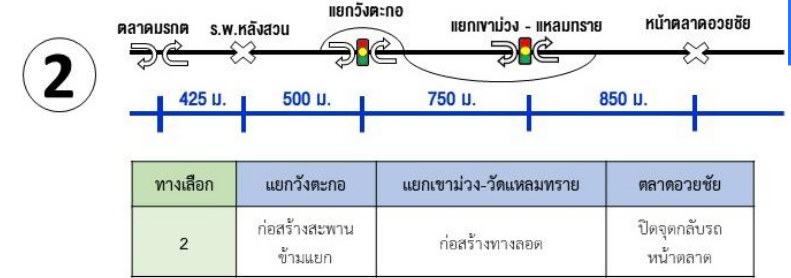
ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก

แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย

ก่อสร้างทางลอดผ่านทางแยก

ตลาดอวยชัย

ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด



รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการรูปแบบที่ 2





# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนต้นของโครงการ

### รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 3

ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของโครงการ  
จนถึงก่อนสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

ตลาดมรกต

คงไว้ดั้งเดิม (จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาด)

โรงพยาบาลหลังสวน

คงไว้ดั้งเดิม (จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาล)

แยกวังตะกอก

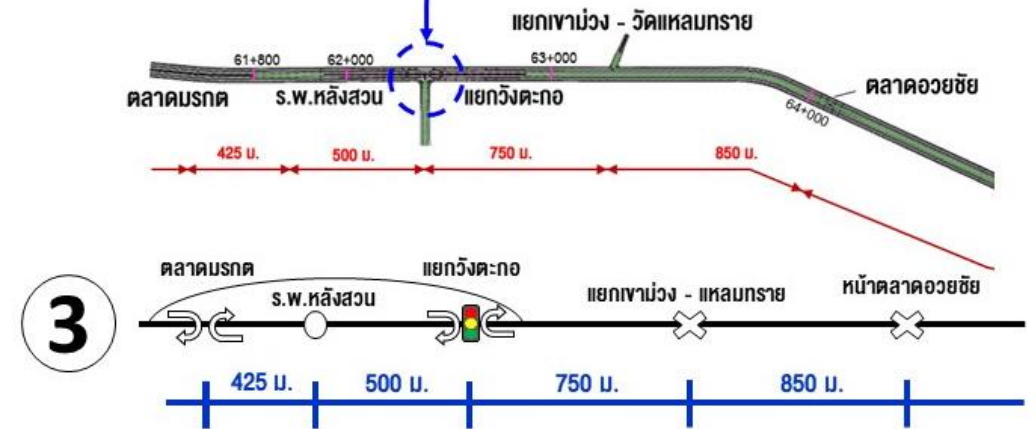
ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกวังตะกอก  
โดยยกระดับถึงจุดกลับรถหน้าตลาดมรกต

แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย

ปิดทางแยกเดิม

ตลาดอวยชัย

ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด



| ทางเลือก | แยกวังตะกอก                        | แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย | ตลาดอวยชัย           |
|----------|------------------------------------|------------------------|----------------------|
| 3        | ก่อสร้างสะพานข้ามแยกยกระดับถึงตลาด | ปิดทางแยกเดิม          | ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด |

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนต้นของโครงการรูปแบบที่ 3





# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

## รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

### รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 1

ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน  
จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

คงไว้ดั้งเดิม

แยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร

ปิดทางแยก

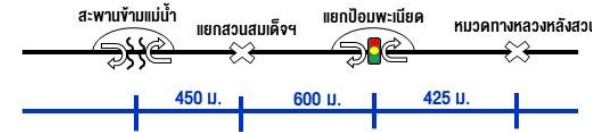
แยกป้อมพระเนียด

ก่อสร้างสะพานข้ามแยก

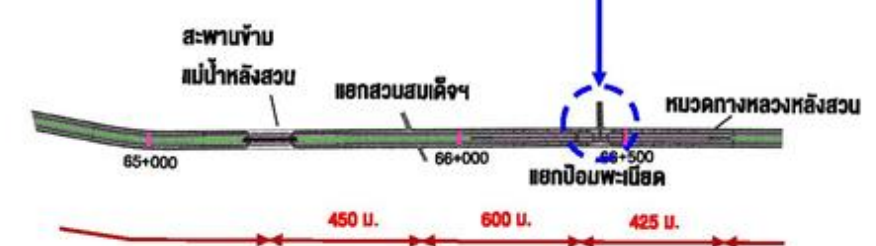
จุดกลับรถบริเวณหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน

ปิดจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง

1



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำ<br>หลังสวน | แยกสวนสมเด็จพระ<br>ศรีนครินทร์ชุมพร | แยกป้อมพระเนียด          | หมวดทางหลวง<br>หลังสวน      |
|----------|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1        | คงเดิม                     | ปิดทางแยก                           | ก่อสร้างสะพานข้าม<br>แยก | ปิดจุดกลับรถที่<br>เกาะกลาง |



รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการรูปแบบที่ 1





## แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

#### รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 2

ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน  
จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

คงไว้ดั้งเดิม

แยกสวนสมเด็จฯพระศรีนครินทร์ชุมพร

ปิดทางแยก

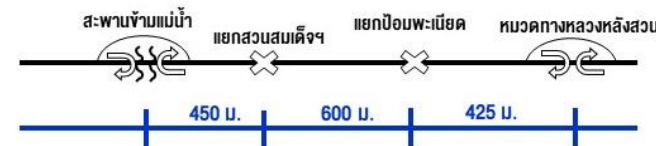
แยกป้อมพะเนียด

คงไว้ดั้งเดิม (ปิดเกาะกลาง)

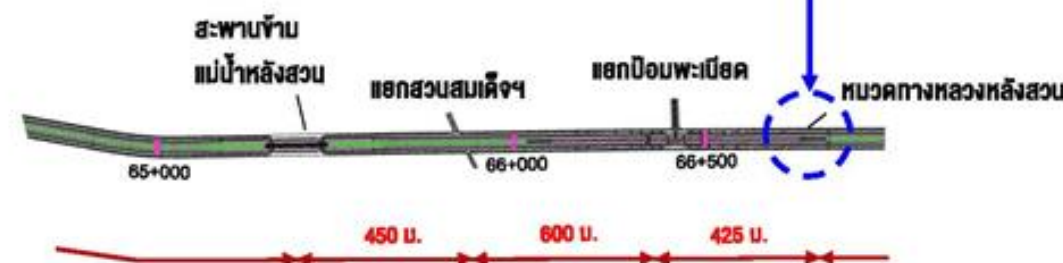
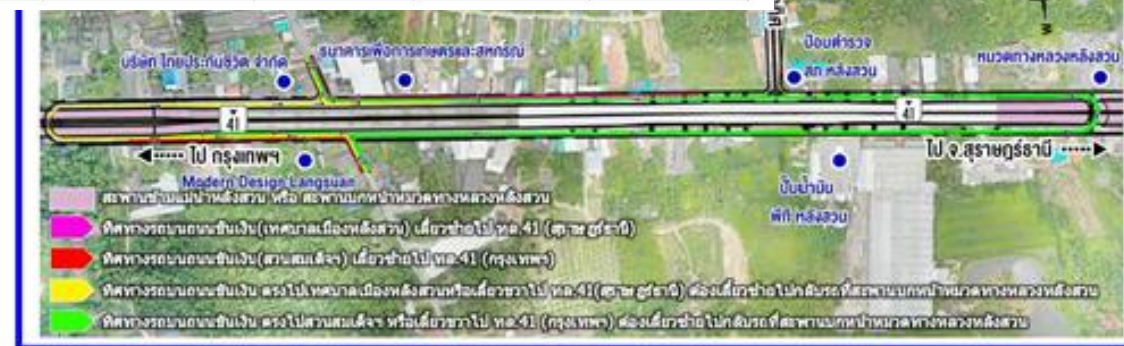
จุดกลับรถบริเวณหน้า  
หมวดทางหลวงหลังสวน

ก่อสร้างสะพานยกระดับ  
โดยมีจุดกลับรถได้สะพานทั้งสองทิศทาง

2



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน | แยกสวนสมเด็จฯ | แยกป้อมพะเนียด       | หมวดทางหลวงหลังสวน |
|----------|------------------------|---------------|----------------------|--------------------|
| 2        | คงเดิม                 | ปิดทางแยก     | คงเดิม (ปิดเกาะกลาง) | ก่อสร้างสะพานบก    |



รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการรูปแบบที่ 2





## แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

### รูปแบบทางแยกต่างระดับพื้นที่ตอนท้ายของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 3

ตั้งแต่สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน  
จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน

รื้อสะพานเดิมบางส่วนแล้วก่อสร้างให้  
ต่อเนื่องกับสะพานข้ามแยกสมเด็จเจ้า

แยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร

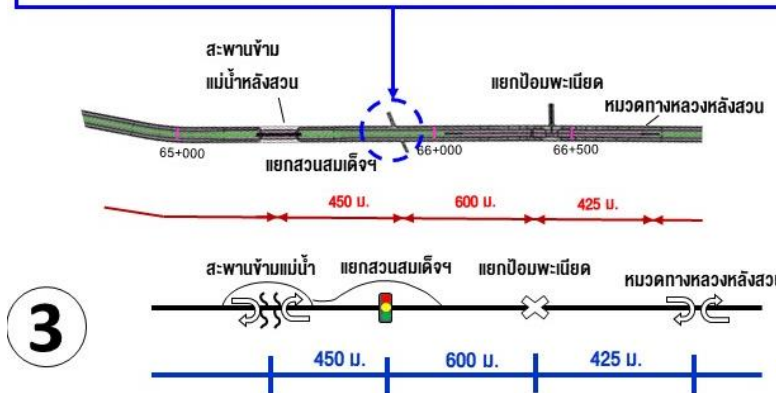
ก่อสร้างสะพานข้ามแยกสวนสมเด็จเจ้า

แยกป้อมพะเนียด

คงไว้ดั้งเดิม (ปิดเกาะกลาง)

จุดกลับรถบริเวณหน้า  
หมวดทางหลวงหลังสวน

คงไว้ดั้งเดิม (จุดกลับรถเกาะกลาง)



| ทางเลือก | สะพานข้ามแม่น้ำ<br>หลังสวน                                                        | แยกสวนสมเด็จเจ้า         | แยกป้อมพะเนียด          | หมวดทางหลวง<br>หลังสวน        |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| 3        | รื้อสะพานเดิม<br>บางส่วนแล้วก่อสร้างให้<br>ต่อเนื่องกับสะพานข้าม<br>แยกสมเด็จเจ้า | ก่อสร้างสะพาน<br>ข้ามแยก | คงเดิม<br>(ปิดเกาะกลาง) | คงเดิม<br>(จุดกลับรถเกาะกลาง) |

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่ตอนท้ายของโครงการรูปแบบที่ 3





## แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

สะพานข้ามทางแยกวังตะกอกและยกระดับถึงโรงพยาบาลหลังสวน



สะพานข้ามแยกป้อมพะเนียด



สะพานข้ามแยกสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ชุมพร



สะพานยกระดับหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน







# หลักเกณฑ์ในการศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับของพื้นที่โครงการ

## การพิจารณาใน ด้านวิศวกรรมและการจราจร

คะแนนรวม 40 คะแนน

|                                                         |    |       |
|---------------------------------------------------------|----|-------|
| • เรขาคณิตของแนวทางตั้ง                                 | 10 | คะแนน |
| • การพิจารณาด้านการจราจรและขนส่ง                        | 15 | คะแนน |
| - ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Delay Time) 5   |    | คะแนน |
| - ระยะเวลารวมทั้งหมดในการเดินทาง (Total Travel Time) 10 |    | คะแนน |
| • ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้างและการระบายน้ำ          | 10 | คะแนน |
| • ความปลอดภัยในการขับขี่                                | 5  | คะแนน |

## การพิจารณาใน ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

คะแนนรวม 30 คะแนน

|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| • ด้านราคาค่าก่อสร้าง | 20 | คะแนน |
| • ด้านการบำรุงรักษา   | 10 | คะแนน |

## การพิจารณาใน ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

คะแนนรวม 30 คะแนน

|                                                   |    |       |
|---------------------------------------------------|----|-------|
| • ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | 10 | คะแนน |
| • ผลกระทบต่อการสัญจรของชุมชน                      | 10 | คะแนน |
| • ผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย             | 5  | คะแนน |
| • ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ                           | 5  | คะแนน |





# ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) ปี พ.ศ. 2593



| รพ.หลังสวน      |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | A   |
| ทางเลือกที่ 1   | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 2 | A   |
| ทางเลือกที่ 3   | A   |

| ตลาดอวยชัย      |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | C   |
| ✗ ทางเลือกที่ 1 | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 2 | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 3 | A   |

| แยกบ่อมะเนียด   |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ✗ ไม่มีโครงการ  | D   |
| ทางเลือกที่ 1   | B   |
| ✗ ทางเลือกที่ 2 | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 3 | A   |

\* ขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจร  
ตามรูปแบบโครงการถนนสาย ค3  
ฝั่งเมืองรวมเมืองหลังสวน

| ตลาดมรกต        |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | B   |
| ✗ ทางเลือกที่ 1 | A   |
| ทางเลือกที่ 2   | B   |
| ทางเลือกที่ 3   | A   |

| แยกวังตะกอก   |     |
|---------------|-----|
| กรณี          | LOS |
| ไม่มีโครงการ  | F   |
| ทางเลือกที่ 1 | C   |
| ทางเลือกที่ 2 | C   |
| ทางเลือกที่ 3 | C   |

| แยกเขาม่วง      |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | F   |
| ✗ ทางเลือกที่ 1 | A   |
| ทางเลือกที่ 2   | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 3 | A   |

| แยกสวนสมเด็จฯ   |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | F   |
| ✗ ทางเลือกที่ 1 | A   |
| ✗ ทางเลือกที่ 2 | A   |
| ทางเลือกที่ 3   | D   |

| หมวดทางหลวง     |     |
|-----------------|-----|
| กรณี            | LOS |
| ไม่มีโครงการ    | D   |
| ✗ ทางเลือกที่ 1 | A   |
| ทางเลือกที่ 2   | A   |
| ทางเลือกที่ 3   | A   |

## สัญลักษณ์

- ✗ ปิดทางแยก / ปิดจุดที่เปิดเกาะกลาง / ปิดจุดกลับรถ
- ทางเลือกควบคุมจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร

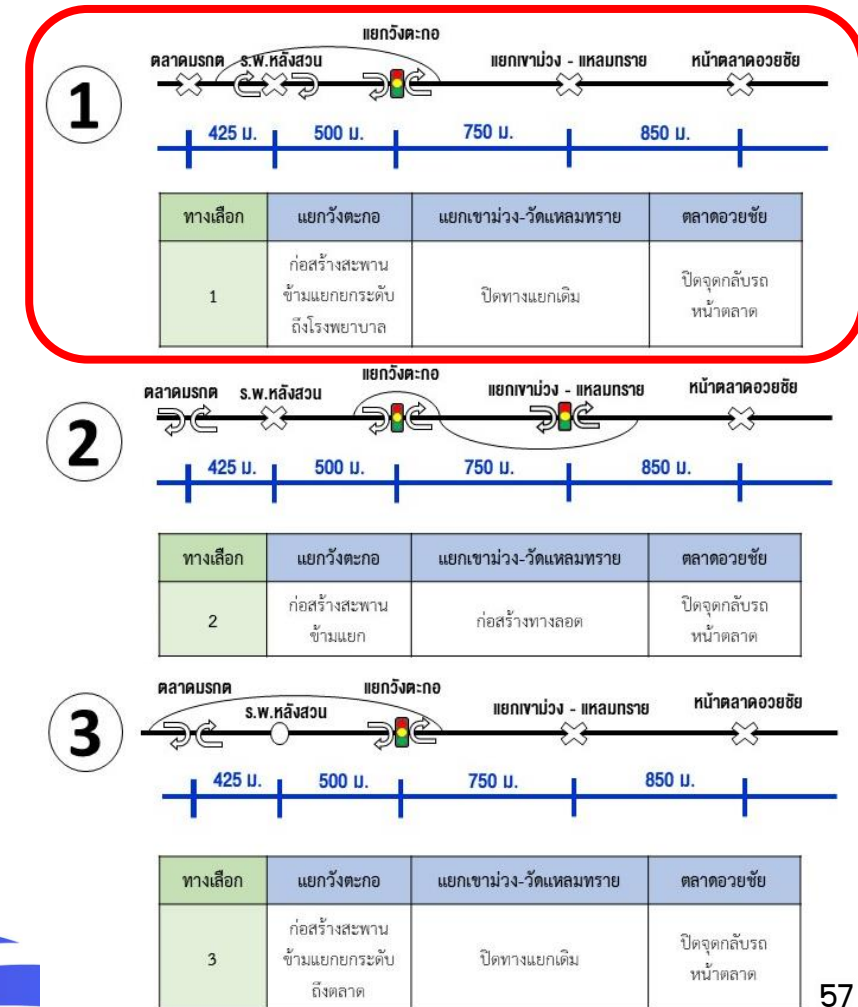




# แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณตอนต้นของโครงการ รูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก ได้แก่ **ทางเลือกที่ 1**

| ลำดับ | ปัจจัยในการเปรียบเทียบ                            | คะแนนเต็ม | ทางแยกต่างระดับบริเวณตอนต้นของโครงการ |       |             |       |             |       |
|-------|---------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
|       |                                                   |           | รูปแบบที่ 1                           |       | รูปแบบที่ 2 |       | รูปแบบที่ 3 |       |
|       |                                                   |           | ตัวคูณ                                | คะแนน | ตัวคูณ      | คะแนน | ตัวคูณ      | คะแนน |
| 1     | ด้านวิศวกรรมและการจราจร                           | 40        |                                       |       |             |       |             |       |
|       | • เรขาคณิตของแนวทางตั้ง                           | 10        | 0.80                                  | 8.00  | 0.60        | 6.00  | 1.00        | 10.00 |
|       | • การพิจารณาด้านการจราจรและขนส่ง                  | 15        |                                       | 14.80 |             | 12.18 |             | 14.84 |
|       | • ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้างและการระบายน้ำ    | 10        | 1.00                                  | 10.00 | 0.60        | 6.00  | 0.80        | 8.00  |
|       | • ความปลอดภัยในการขับขี่                          | 5         | 1.00                                  | 5.00  | 0.86        | 4.30  | 0.83        | 4.15  |
|       |                                                   |           |                                       | 37.80 |             | 28.48 |             | 36.99 |
| 2     | ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน                        | 30        |                                       |       |             |       |             |       |
|       | • ด้านราคาค่าก่อสร้าง                             | 20        | 1.00                                  | 20.00 | 0.63        | 12.60 | 0.68        | 13.60 |
|       | • ด้านการบำรุงรักษา                               | 10        | 1.00                                  | 10.00 | 0.45        | 4.50  | 0.68        | 6.80  |
|       |                                                   |           |                                       | 30.00 |             | 17.10 |             | 20.40 |
| 3     | ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                         | 30        |                                       |       |             |       |             |       |
|       | • ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | 10        | 1.00                                  | 10.00 | 0.60        | 6.00  | 0.60        | 6.00  |
|       | • ผลกระทบต่อการสัญจรของชุมชน                      | 10        | 0.40                                  | 4.00  | 0.80        | 8.00  | 1.00        | 10.00 |
|       | • ผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย             | 5         | 1.00                                  | 5.00  | 0.60        | 3.00  | 0.80        | 4.00  |
|       | • ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ                           | 5         | 0.80                                  | 4.00  | 1.00        | 5.00  | 0.60        | 3.00  |
|       |                                                   |           |                                       | 23.00 |             | 22.00 |             | 23.00 |
|       | รวม                                               |           |                                       | 90.80 |             | 67.58 |             | 80.39 |
|       | ลำดับ                                             |           |                                       | 1     |             | 3     |             | 2     |



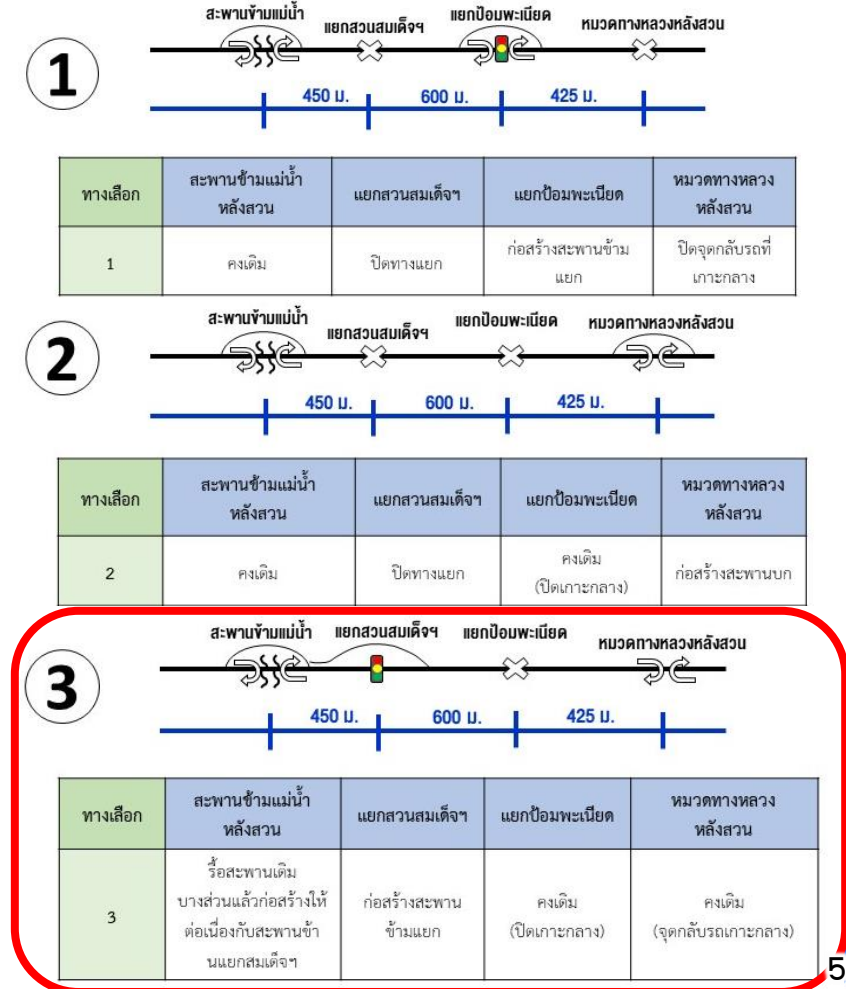




## แนวทางการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณ **ตอนท้ายของโครงการ** รูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก ได้แก่ **ทางเลือกที่ 3**

| ลำดับ | ปัจจัยในการเปรียบเทียบ                            | คะแนนเต็ม | ทางแยกต่างระดับพื้นที่ท้ายโครงการ |       |             |       |             |       |
|-------|---------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
|       |                                                   |           | รูปแบบที่ 1                       |       | รูปแบบที่ 2 |       | รูปแบบที่ 3 |       |
|       |                                                   |           | ตัวคูณ                            | คะแนน | ตัวคูณ      | คะแนน | ตัวคูณ      | คะแนน |
| 1     | ด้านวิศวกรรมและการจราจร                           | 40        |                                   |       |             |       |             |       |
|       | • เรขาคณิตของแนวทางตั้ง                           | 10        | 0.95                              | 9.50  | 1.00        | 10.00 | 0.90        | 9.00  |
|       | • การพิจารณาด้านการจราจรและขนส่ง                  | 15        |                                   | 12.80 |             | 15.00 |             | 12.00 |
|       | • ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้างและการระบายน้ำ    | 10        | 0.80                              | 8.00  | 0.80        | 8.00  | 0.80        | 8.00  |
|       | • ความปลอดภัยในการขับขี่                          | 5         | 0.93                              | 4.65  | 1.00        | 5.00  | 0.78        | 3.90  |
|       |                                                   |           |                                   | 34.95 |             | 38.00 |             | 32.90 |
| 2     | ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน                        | 30        |                                   |       |             |       |             |       |
|       | • ด้านราคาค่าก่อสร้าง                             | 20        | 0.79                              | 15.80 | 0.86        | 17.20 | 1.00        | 20.00 |
|       | • ด้านการบำรุงรักษา                               | 10        | 0.77                              | 7.70  | 0.83        | 8.30  | 1.00        | 10.00 |
|       |                                                   |           |                                   | 23.50 |             | 25.50 |             | 30.00 |
| 3     | ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                         | 30        |                                   |       |             |       |             |       |
|       | • ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | 10        | 1.00                              | 10.00 | 1.00        | 10.00 | 0.80        | 8.00  |
|       | • ผลกระทบต่อการสัญจรของชุมชน                      | 10        | 0.40                              | 4.00  | 0.20        | 2.00  | 1.00        | 10.00 |
|       | • ผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย             | 5         | 1.00                              | 5.00  | 1.00        | 5.00  | 0.80        | 4.00  |
|       | • ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ                           | 5         | 0.80                              | 4.00  | 0.80        | 4.00  | 1.00        | 5.00  |
|       |                                                   |           |                                   | 23.00 |             | 21.00 |             | 27.00 |
|       | <b>รวม</b>                                        |           |                                   | 81.45 |             | 84.50 |             | 89.90 |
|       | <b>ลำดับ</b>                                      |           |                                   | 3     |             | 2     |             | 1     |





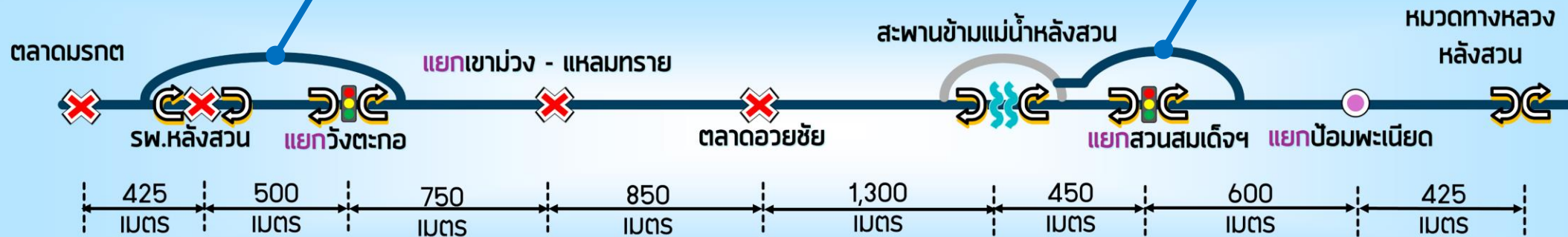


# ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ

สะพานข้ามทางแยกวังตะกอก  
โดยยกระดับถึงโรงพยาบาลหลังสวน



สะพานข้ามแยกสวนสมเด็จ  
พระศรีนครินทร์ชุมพร



| ตลาดมรกต                   | โรงพยาบาลหลังสวน                              | แยกวังตะกอก                                | แยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย | ตลาดอวยชัย           | สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน                                             | แยกสวนสมเด็จฯ        | แยกป้อมพะเนียด       | หมวดทางหลวงหลังสวน         |
|----------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| ปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าตลาด | ก่อสร้างจุดกลับรถเล็กใต้สะพานใกล้กับโรงพยาบาล | ก่อสร้างสะพานข้ามแยกโดยยกระดับถึงโรงพยาบาล | ปิดทางแยกเดิม          | ปิดจุดกลับรถหน้าตลาด | รื้อสะพานเดิมบางส่วนแล้วก่อสร้างให้ต่อเนื่องกับสะพานข้ามแยกสมเด็จฯ | ก่อสร้างสะพานข้ามแยก | คงเดิม (ปิดเกาะกลาง) | คงเดิม (จุดกลับรถเกาะกลาง) |





## ผลกระทบและแนวทางแก้ไขปัญหบาบริเวณโครงการ

### การปิดเกาะกลางทางเข้าตลาดมรกต

- จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดมรกตมีปริมาณจราจรที่กลับรถสูงกว่าความสามารถในการให้บริการ ซึ่งไม่เหมาะสมในด้านความปลอดภัย
- รถบรรทุกที่มาจากกรุงเทพต้องไปใช้จุดกลับรถที่ได้สะพานข้ามแยกวังตะกอกที่อยู่ห่างจากจุดกลับรถเดิม 425 เมตร
- รถยนต์ขนาดเล็กสามารถใช้จุดกลับรถได้สะพานบริเวณหน้าโรงพยาบาลหลังสวนซึ่งห่างจากจุดกลับรถเดิม 590 เมตร
- รถยนต์ที่มาจากสุราษฎร์ธานีต้องไปใช้จุดกลับรถบริเวณโรงแรมชุมทองซึ่งห่างจากจุดกลับรถเดิม 1.45 กิโลเมตร
- เสนอแนะสร้างสะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใหม่บริเวณศูนย์รถอีซูซุสาขาหลังสวน/วิทยาลัยเทคโนโลยีชุมพรบริหารธุรกิจในอนาคตเป็นระยะทางห่างจากตลาดมรกตประมาณ 450 เมตร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัว







## ผลกระทบและแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณโครงการ (ต่อ)

### การปิดแยกเขาม่วง-วัดแหลมทราย

- ทางแยกนี้เป็นจุดตัดของกระแสจราจร ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ
- ให้เกิดความต่อเนื่องของการจราจร ต่อจากสะพานข้ามแยกวังตะกอก
- ผู้ที่มาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ต้องไปกลับรถบริเวณแยกวังตะกอก ห่างออกไปประมาณ 700 เมตร
- ผู้ต้องการออกจากแยกเขาม่วง-วัดแหลมทรายไปกรุงเทพมหานคร ต้องไปกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน ห่างออกไปประมาณ 2.1 กิโลเมตร
- มีทางเลือกใช้ถนนสายรองเพื่อเดินทางไปยังแยกวังตะกอก



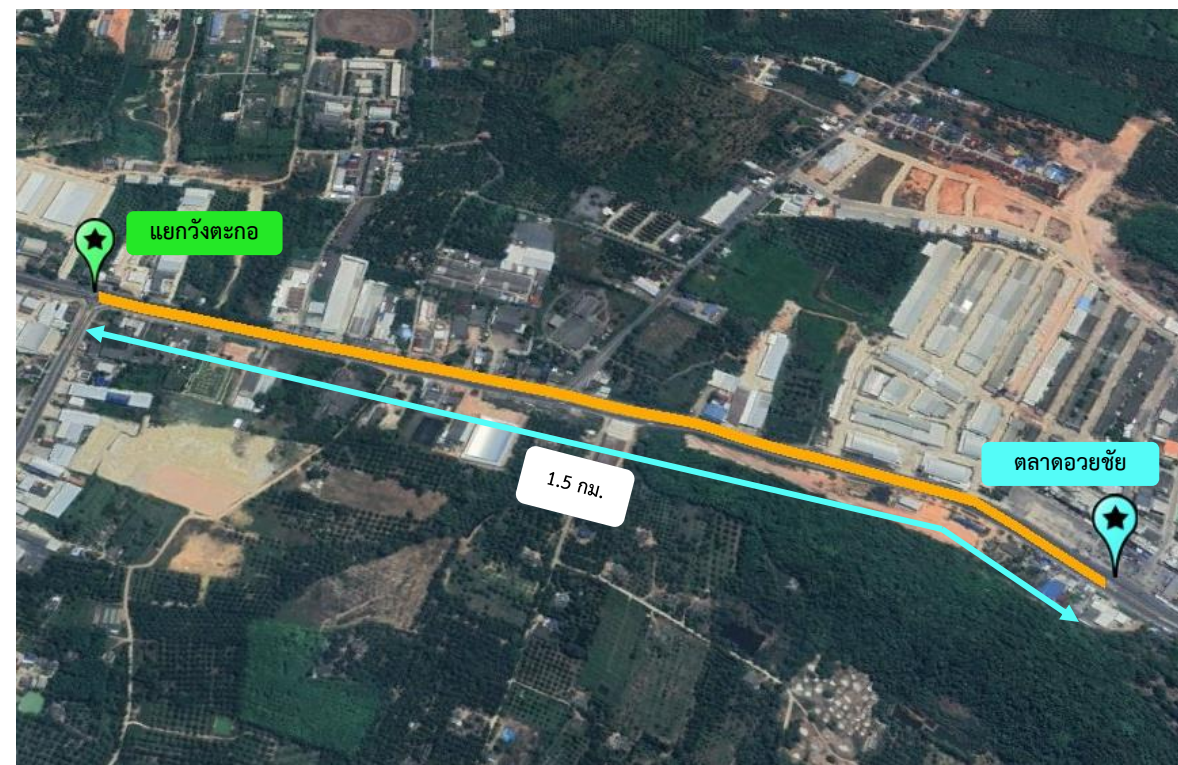




## ผลกระทบและแนวทางแก้ไขปัญหাবริเวณโครงการ (ต่อ)

### การปิดเกาะกลางบริเวณทางเข้าตลาดอวยชัย

- จุดกลับรถบริเวณนี้ตั้งอยู่ใกล้โค้งและทางลาดชัน ทำให้ระยะการมองเห็นและหยุดรถไม่เพียงพอ เพิ่มความเสี่ยงในการอุบัติเหตุ
- มีปริมาณการกลับรถสูงกว่าความสามารถในการให้บริการกลับรถ
- ผู้ที่เดินทางจากสุราษฎร์ธานีเพื่อเข้าตลาดอวยชัยต้องใช้จุดกลับรถที่แยกวังตะกอกห่างออกไปประมาณ 1.5 กิโลเมตร





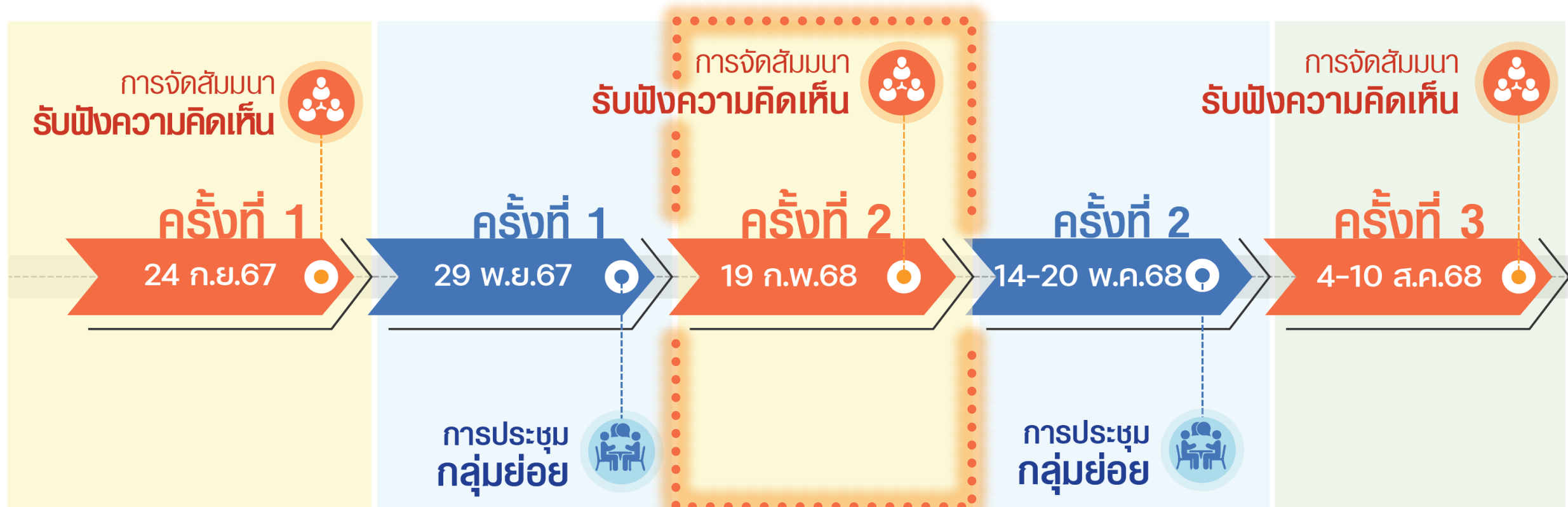
# ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน







## กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน







**ดำเนินการ :** วันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2567 เวลา 09.00 – 12.00 น.

**ข้อมูลนำเสนอ :**

- ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่โครงการ
- ขอบเขตแนวทางการศึกษาในด้านต่างๆ
- สภาพปัจจุบันและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- การมีส่วนร่วมของการประชาชนและแผนการดำเนินงาน

**กลุ่มเป้าหมาย :** จำนวน 144 คน

- ผู้ได้รับผลกระทบ
- หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมหน่วยงานพิจารณารายงาน
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
- องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา
- สื่อมวลชน
- ประชาชนทั่วไป

**เทคนิคการมีส่วนร่วมที่ใช้/รูปแบบจัด :**

- การประชุมพบปะสาธารณะ (Public Meeting)
- เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็น

**การหลังจัดประชุม :**

- สรุปผลการดำเนินงาน นำความคิดเห็นไปปรับปรุงรูปแบบทางเลือก
- การเผยแพร่ตีตประกาศสรุปผลการประชุม

## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ภาพบรรยากาศการประชุม



สถานที่จัดประชุม ณ บ้านกลางสวนรีสอร์ท อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร  
วันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2567





**ดำเนินการ : วันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 เวลา 09.00 – 16.30 น.**  
**สถานที่จัดประชุม :**

- **กลุ่มที่ 1** ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- **กลุ่มที่ 2** ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

**ข้อมูลนำเสนอ :**

- ความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ
- การกำหนดรูปแบบทางแยกทางลอด แนวทางเลือกและวิธีการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

**กลุ่มเป้าหมาย : จำนวน 188 คน**

- ผู้ได้รับผลกระทบ
- หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมหน่วยงานพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
- องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา
- สื่อมวลชน
- ประชาชนทั่วไป

**เทคนิคการมีส่วนร่วมที่ใช้/รูปแบบจัด :**

- การประชุมพบปะสาธารณะ (Public Meeting)
- เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็น

**การหลังจัดประชุม :**

- สรุปผลการดำเนินงาน นำความคิดเห็นไปประกอบการศึกษาฯ /ตีตประกาศสรุปผลการประชุม

**ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**



ภาพบรรยากาศการประชุม







## บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

### กลุ่ม 1 ณ สำนักงานเทศบาลตำบลวังตะกอก



### กลุ่ม 2 ณ สำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน





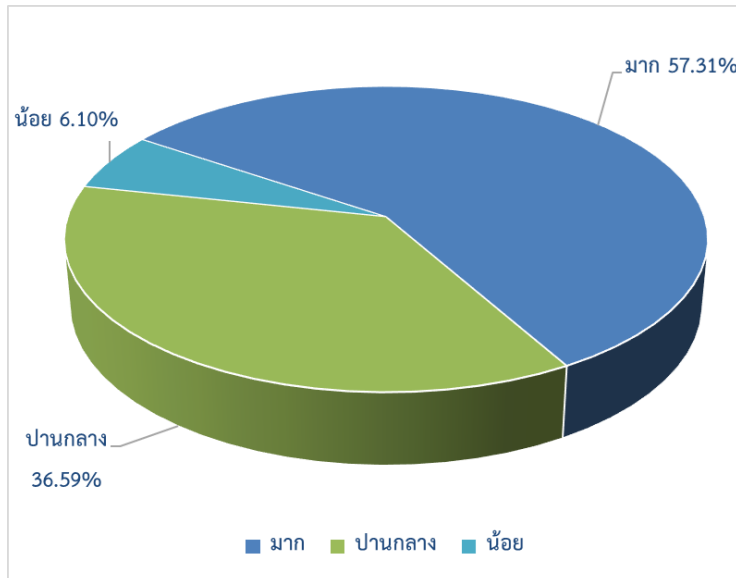


## ความเหมาะสมต่อรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ 3 รูปแบบทางเลือก

### รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 10 ช่องจราจร  
เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง  
(Depressed Median)

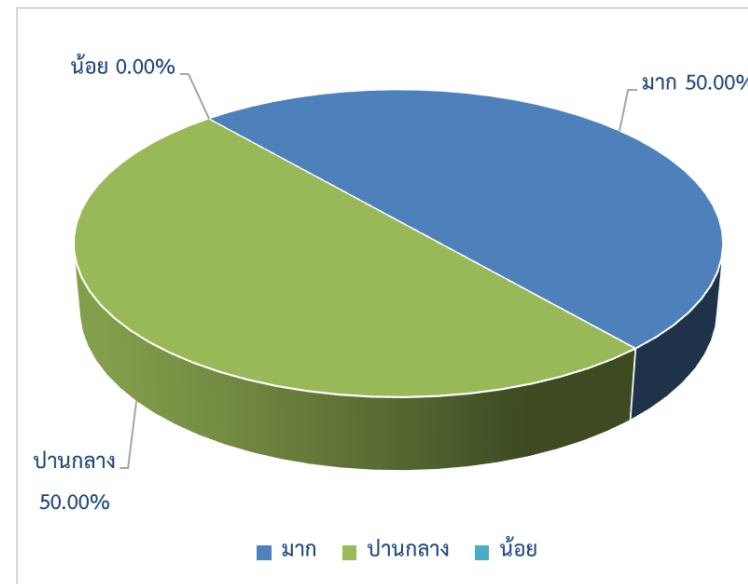
- ร้อยละ 47.56 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 46.34 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 6.10 มีความเหมาะสมน้อย



### รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 10 ช่องจราจร  
เกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median)

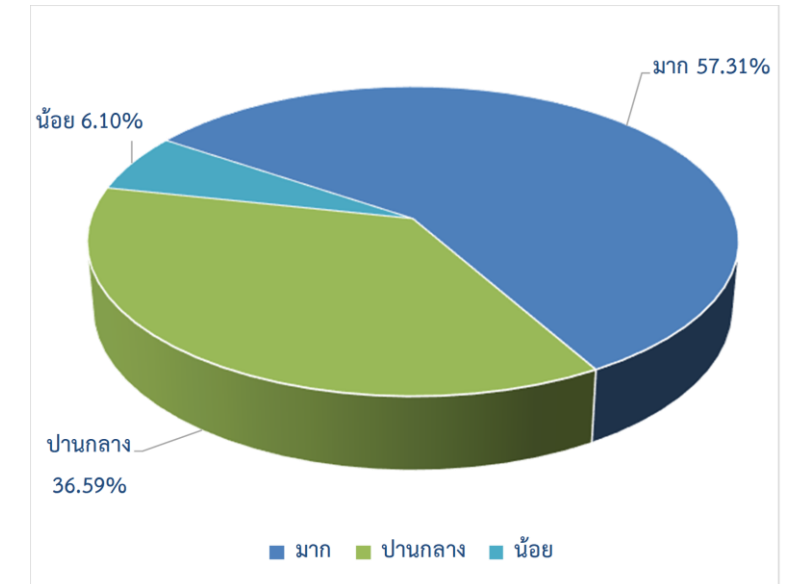
- ร้อยละ 50 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 50 มีความเหมาะสมปานกลาง



### รูปแบบที่ 3

รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 10 ช่องจราจร  
เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

- ร้อยละ 57.31 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 36.59 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 6.10 มีความเหมาะสมน้อย





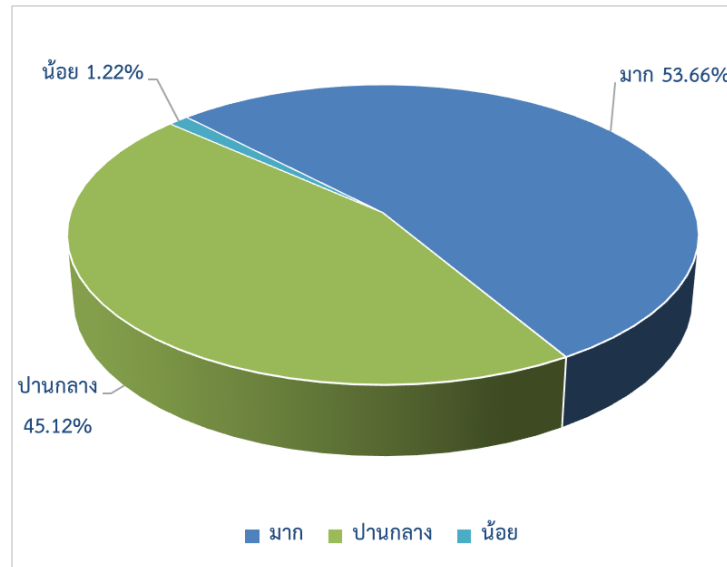


## ความเหมาะสมของหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ ทั้ง 3 ด้าน

### วิศวกรรมและการจราจร

#### ด้านวิศวกรรมและการจราจร

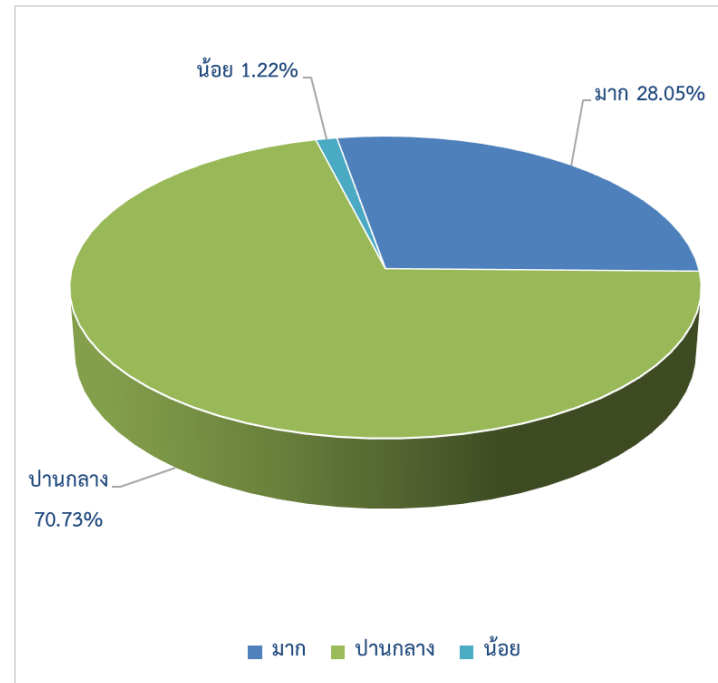
- ร้อยละ 53.66 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 45.12 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 1.22 มีความเหมาะสมน้อย



### เศรษฐศาสตร์และการลงทุน

#### ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน

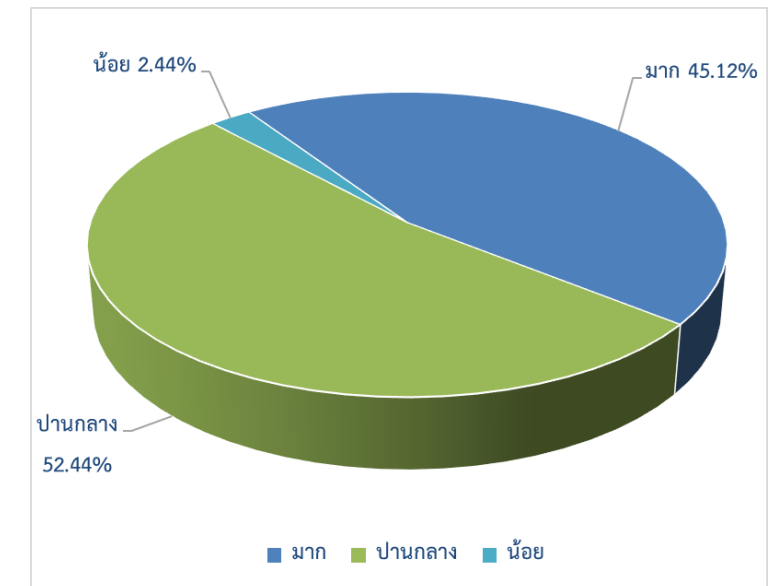
- ร้อยละ 70.73 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 28.05 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 1.22 มีความเหมาะสมน้อย



### ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

#### ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ร้อยละ 52.44 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 45.12 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 2.44 มีความเหมาะสมน้อย





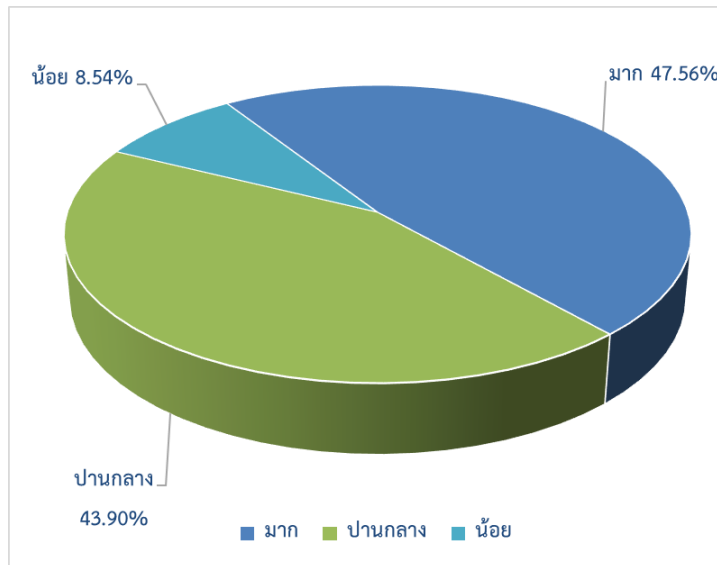


## ความเหมาะสมต่อรูปแบบทางเลือกต่างระดับ

### ทางเลือกที่ 1

#### ทางเลือกที่ 1

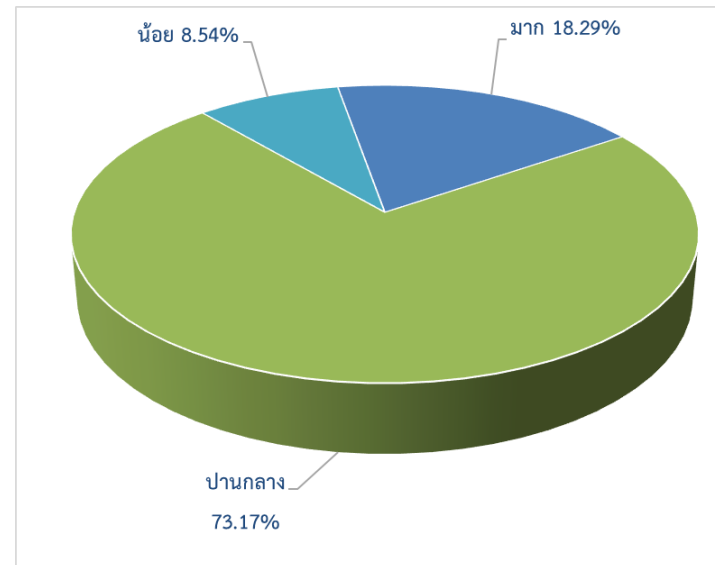
- ร้อยละ 47.56 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 43.90 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 8.54 มีความเหมาะสมน้อย



### ทางเลือกที่ 2

#### ทางเลือกที่ 2

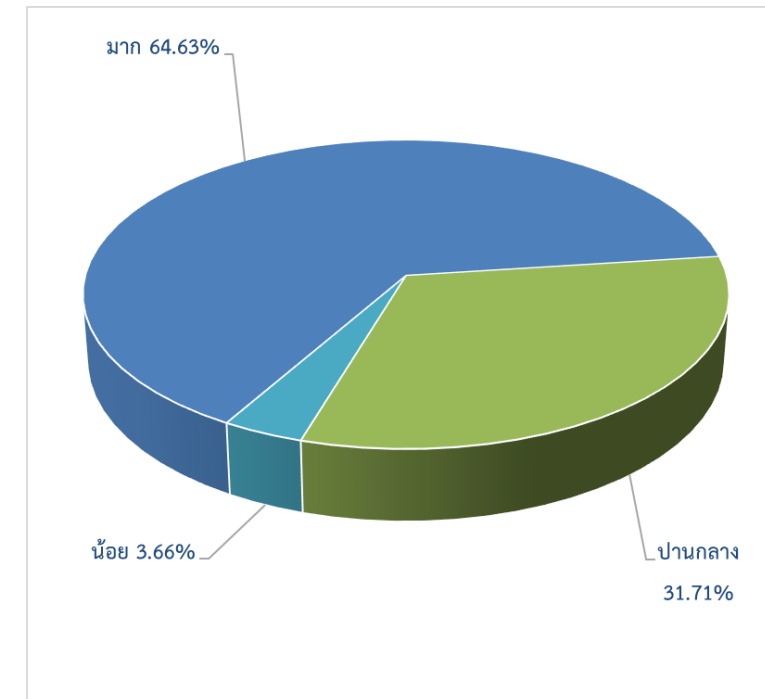
- ร้อยละ 73.17 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 18.29 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 8.54 มีความเหมาะสมน้อย



### ทางเลือกที่ 3

#### ทางเลือกที่ 3

- ร้อยละ 64.63 มีความเหมาะสมมาก
- ร้อยละ 31.71 มีความเหมาะสมปานกลาง
- ร้อยละ 3.66 มีความเหมาะสมน้อย







## ความเห็นจากประชุม

- ❖ จุดสิ้นสุดของโครงการบริเวณหน้าตลาดมรกต หากปิดทางเข้า-ออกตลาดมรกตและให้กลับรถเฉพาะแยกวังตะกอก จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง ขอให้พิจารณารูปแบบของทางแยกต่างระดับที่แยกวังตะกอกที่มีความเหมาะสม
- ❖ เสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานร่วมกับทางลอดบริเวณเขาม่วงไม่ควรทำสะพานสูงมาก
- ❖ การเสนอแนวทางเพิ่มเติมกรณีออกแบบเป็นทรัมเป็ต (Trumpet): จะช่วยอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้พื้นที่ ของทางแยกวังตะกอก
- ❖ พิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางแยกหลังสวนในกรณีที่ไม่มีการปิดทางแยก ที่มีรูปแบบเหมาะสมที่สุด เพื่อให้ลดผลกระทบต่อการสัญจรเข้า-ออก เมืองหลังสวน และการดำเนินธุรกิจ การใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน
- ❖ การออกแบบทางเท้าและเสาไฟส่องสว่างจะพิจารณาเพิ่มเติมหลังจากคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมแล้วเสร็จ
- ❖ การออกแบบทางระบายน้ำ ควรมีการสำรวจพื้นที่อย่างละเอียด รวมถึงการหารือร่วมกับเจ้าของแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ
- ❖ ผลกระทบจากการปิดแยกวังตะกอก : หากมีการปิดแยกวังตะกอก ผู้ป่วยที่มาจากพื้นที่นาขาหรือชุมพรจะต้องมีเส้นทางสำรองเพื่อเข้าโรงพยาบาลอย่างสะดวก และปลอดภัย
- ❖ พื้นที่บริเวณเส้นทางวังตะกอก มีตลาดมรกตซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการค้าของจังหวัด และโรงพยาบาล ทำให้เกิดปัญหาจราจรหนาแน่นและน้ำท่วมบ่อยครั้ง ดังนั้น ขอให้พิจารณาเรื่องการออกแบบระบบระบายน้ำร่วมกับการออกแบบโครงการ ทั้งในระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้างเสร็จ เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม และการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ





สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

ผ่านเว็บไซต์ [www.publicconsultation.opm.go.th](http://www.publicconsultation.opm.go.th)

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
พ.ศ. 2548

เว็บไซต์ <https://ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com> เพื่อนำเสนอข้อมูลของ

การศึกษาในแต่ละช่วงของการดำเนินงาน

มีผู้เข้าชมเว็บไซต์ ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568 มีผู้เข้าชมทั้งสิ้น 743 ครั้ง

ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ



เว็บไซต์โครงการ <https://ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com>

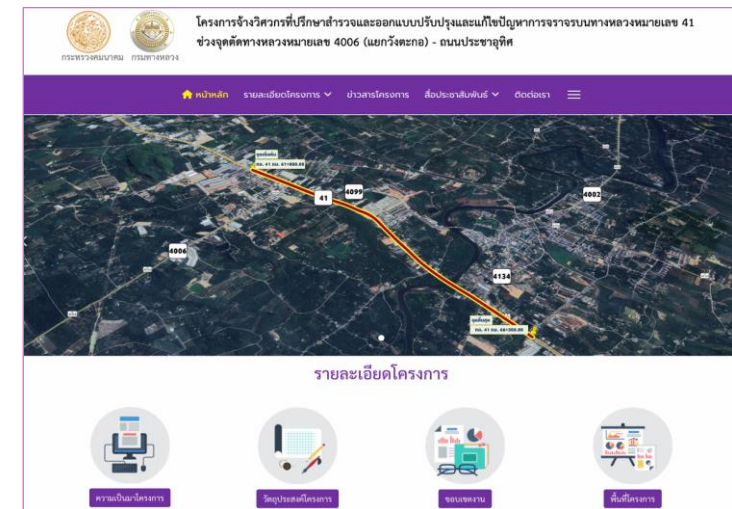


Facebook Fanpage  
ประชาอุทิศ วังตะกอก



LINE official  
41วังตะกอก-ประชาอุทิศ

## การประชาสัมพันธ์โครงการ







## แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป



การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



เดือน พฤษภาคม 2568

### ข้อมูลนำเสนอ :

- ความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ
- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสม

### กลุ่มเป้าหมาย :

- ผู้ได้รับผลกระทบ
- หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
- องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา
- สื่อมวลชน
- ประชาชนทั่วไป

### เทคนิคการมีส่วนร่วมที่ใช้/รูปแบบจัด :

- การประชุมพบปะสาธารณะ (Public Meeting)
- เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็น

### การหลังจัดประชุม :

- สรุปผลการดำเนินงาน นำความคิดเห็นไปประกอบการศึกษาฯ /ติดประกาศสรุปผลการประชุม





## ❖ กรมทางหลวง

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

# ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



❖ บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด  
โทรศัพท์ : 0-2116-9796 โทรสาร : 0-2116-9775  
ด้านวิศวกรรม : นายนราชัย ตันติวรวิทย์ วิศวกรขนส่งและจราจร  
นายอริย์รัช เจนวนิชยานนท์ วิศวกรงานทาง  
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน  
: นางสาวศศิธร หล้าศักดิ์  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



❖ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
โทรศัพท์: 0-2329-8000 โทรสาร: 0-2329-8106  
ด้านสิ่งแวดล้อม : รศ.ดร.ภาสกร ชันทองทิพย์  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
นายนเรศ จ้อยอ่ำ  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจสังคม



# แผนการดำเนินงาน ในขั้นต่อไป





## ด้านจรรยา และขนบสั

- ที่ปรึกษาจะศึกษาวิเคราะห์สภาพการจราจรและระดับการให้บริการในป็นาคตของทางแยกและโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษากรณีมีโครงการตามรูปแบบผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง รูปตัดทางหลวง และทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุด

## ด้าน วิศวกรรม

- ที่ปรึกษาจะนำผลการเลือกรูปตัดทางหลวง และทางแยกต่างระดับ มาออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ได้แก่ งานออกแบบรายละเอียดงานทาง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ งานออกแบบรายละเอียดทางแยก งานศึกษาด้านอุทกภัยและสภาพการระบายน้ำ งานสถาปัตยกรรม และงานสาธารณูปโภค

## ด้าน สิ่งแวดล้อม

- ที่ปรึกษาจะนำผลการเลือกรูปตัดทางหลวง และทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุด มาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม





## ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่**ติดประกาศสรุปผลการดำเนินกิจกรรม** โดยติดประกาศ ณ ศาลากลางจังหวัดชุมพร ที่ว่าการอำเภอหลังสวน ที่ทำการสำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน เทศบาลตำบล วังตะกอก เทศบาลท่ามะปลา และที่ทำการสำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาขา เป็นต้น และผ่านทาง **เว็บไซต์เว็บไซต์โครงการ** (<https://ทล41วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com>) ของโครงการ หลังจากเสร็จสิ้นการประชุมภายใน 15 วัน และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
- การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหารือรับฟังความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดงานด้านวิศวกรรมและศึกษาจัดทำมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ที่เหมาะสมและนำไปสู่การศึกษาในขั้นตอนต่อไป





# รับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถาม







# ขอบคุณครับ /ค่ะ