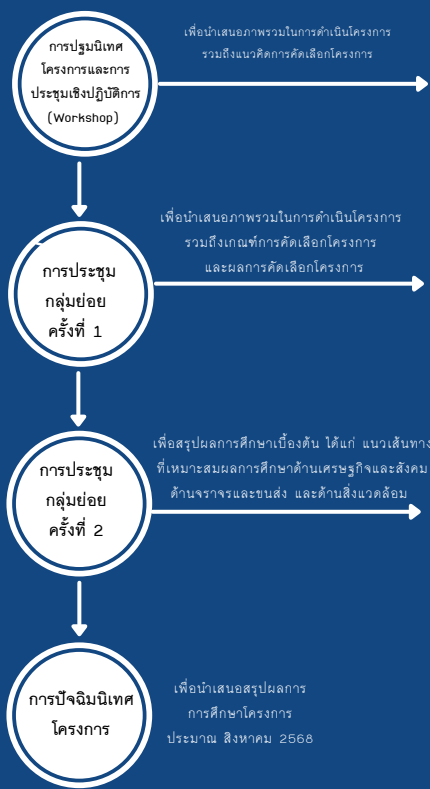


การมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของโครงการนั้น เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้มีความเหมาะสม เกิดการยอมรับในผลการศึกษาร่วมกัน และสอดคล้องกับแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาแบบมีส่วนร่วม ซึ่งกรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ควบคู่กับการศึกษาด้านอื่นๆ โดยมีรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน ดังนี้



วันที่ 30 สิงหาคม 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมเซ็นจูรี พาร์ค



ระหว่างวันที่ 6 - 14 มีนาคม 2568 ในพื้นที่สำนักงานทางหลวง และแขวงทางหลวง รวมทั้งหมด 18 แห่ง

- กลุ่มที่ 1 วันที่ 26 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 2 วันที่ 26 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 3 วันที่ 27 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 4 วันที่ 27 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 5 วันที่ 27 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 6 วันที่ 30 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 7 วันที่ 30 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 8 วันที่ 30 มิถุนายน 2568
 - กลุ่มที่ 9 วันที่ 1 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 10 วันที่ 1 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 11 วันที่ 1 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 12 วันที่ 2 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 13 วันที่ 2 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 14 วันที่ 3 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 15 วันที่ 3 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 16 วันที่ 3 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 17 วันที่ 4 กรกฎาคม 2568
 - กลุ่มที่ 18 วันที่ 4 กรกฎาคม 2568
- ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสระบุรี
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงพระนครศรีอยุธยา
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครนายก
 ณ ห้องประชุมทรัพย์ล้อม แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสงขลาที่ 1
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงหนองบัวลำภู
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงลำปางที่ 1
 ณ ห้องประชุมสำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงยโสธร
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสุโขทัย
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงบุรีรัมย์
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงกำแพงเพชร
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงนครปฐม
 ณ ห้องประชุมสำนักงานทางหลวงที่ 11 ลพบุรี
 ณ ห้องประชุมแขวงทางหลวงกาญจนบุรี

การประชุมสัมมนาโครงการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามความก้าวหน้าของโครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วัสดุต้นโครงการ เว็บไซต์



สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักงาน กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6669 ต่อ 23725
โทรสาร : 0 2354 6593



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
151 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : น.ส.ปาริฉัตร ชาดิมนตรี



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์ : 0 4422 4451 หรือ 08 3756 2221
ผู้ประสานงานด้านจราจร : นายปภาสิต จิรศักดิ์



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด
151 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401
โทรสาร : 0 2509 9047
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : นายจรงค์ ราชสมบัติ
ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวจิรพรรณ เจริญภักดี/นางสาววิรดา เมืองเงิน



เว็บไซต์ของโครงการ : www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com



Facebook : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์



Line : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

การศึกษาจัดทำ
แผนพัฒนา
ทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุน
การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์

ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3
มิถุนายน 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ ซึ่งการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในบางพื้นที่มีระยะทางไกลทำให้สิ้นเปลืองเวลาและพลังงาน ตลอดจนส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้า กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีความเหมาะสม และมีภาครูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านอื่นๆ ทำให้เกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิม ให้เกิดความสมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาพื้นที่ใหม่ กระจายความเจริญลงสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้การเดินทางเกิดความสะดวก รวดเร็วและช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง



ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท ทีแอลทีคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ สนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
- เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในช่วงระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยการจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ครอบคลุมองค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้านหลัก รวมทั้งหมด 29 ปัจจัย สามารถสรุปผลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่สำคัญได้ดังนี้

ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบต่อความเสียหายของโครงสร้างแนวเส้นทางโครงการในกรณีที่เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว
- มาตรการ :**
- ออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวตามคู่มือการออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหว พ.ศ.2559 ของกรมทางหลวง

น้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ/การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- ผลกระทบ :**
- การก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำอาจทำให้เกิดการระงับน้ำผิวดิน/เศษวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำและส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินได้
- มาตรการ :**
- ในช่วงก่อสร้างต้องติดตั้งตัวดักตะกอนบริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำและติดตั้งตาข่ายใต้สะพานข้ามแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน



ตัวดักตะกอน



ตาข่ายป้องกันวัสดุก่อสร้างตกหล่น

อากาศและบรรยากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน

- ผลกระทบ :**
- ฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมถึงการปล่อยไอเสียของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
 - เสียงดังและความสั่นสะเทือนที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
- มาตรการ :**
- จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง
 - ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีเสมอ
 - กิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดัง/ความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน
 - กำหนดขีดจำกัดการแผ่กระจายเสียงชั่วคราวบริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง



การฉีดพรมน้ำ



การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

นิเวศวิทยาทางบก

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบจากการสูญเสียต้นไม้และระบบการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า
- มาตรการ :**
- การปรับพื้นที่/ตัดฟันต้นไม้ต้องดำเนินการเฉพาะบริเวณที่อยู่ในพื้นที่เขตก่อสร้างเท่านั้น
 - กำหนดกฎระเบียบควบคุมการลักลอบล่าสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

- ผลกระทบ :**
- การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างต้องใช้เวลาขนส่งร่วมกับประชาชน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการจราจรและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง
- มาตรการ :**
- ประสานงานกับตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจร
 - รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด
 - ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน และสัญญาณไฟจราจรต่างๆ ให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน
 - หากปิดช่องทางสัญจรเดิมต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน



การปิดผ้าใบคลุมบรรทุกรถบรรทุก



การติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง

การเกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมไปเป็นถนนของโครงการ
- มาตรการ :**
- กำหนดพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและจำกัดกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่เขตทางเท่านั้น

เศรษฐกิจ-สังคม

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ของประชาชน
 - ผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
- มาตรการ :**
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น/จุดสิ้นสุดโครงการ และบำรุงรักษาป้ายฯ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ
 - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และหากมีการร้องเรียนต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร็วตามขั้นตอนของกรมทางหลวง



ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน

การโยกย้ายและการเวนคืน

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบต่อการสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างถาวร
- มาตรการ :**
- ปฏิบัติตาม พรบ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 อย่างเคร่งครัด

การแบ่งแยก

- ผลกระทบ :**
- วิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงจากการแบ่งแยกชุมชน
- มาตรการ :**
- บริเวณชุมชนที่เกิดการแบ่งแยกต้องจัดทำทางเชื่อมชุมชนชั่วคราวเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชนในช่วงก่อสร้างโครงการ



ตัวอย่างการทำการเชื่อมชุมชนชั่วคราว

สุขภาพ

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบจากน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง
- มาตรการ :**
- จัดให้มีห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลอย่างเพียงพอไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่สามารถรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ



ห้องน้ำ/ห้องส้วม



ระบบบำบัดน้ำเสีย

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม

- ผลกระทบ :**
- ผลกระทบต่อความเสียหายของโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
- มาตรการ :**
- หากพบหลักฐานทางโบราณคดี ต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างและแจ้งกรมศิลปากรเข้าตรวจสอบทันที

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกภายใต้แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อคัดกรองโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 มีรายละเอียดดังนี้

พื้นที่ที่ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 16 โครงการ ซึ่งมีโครงการ ดังนี้

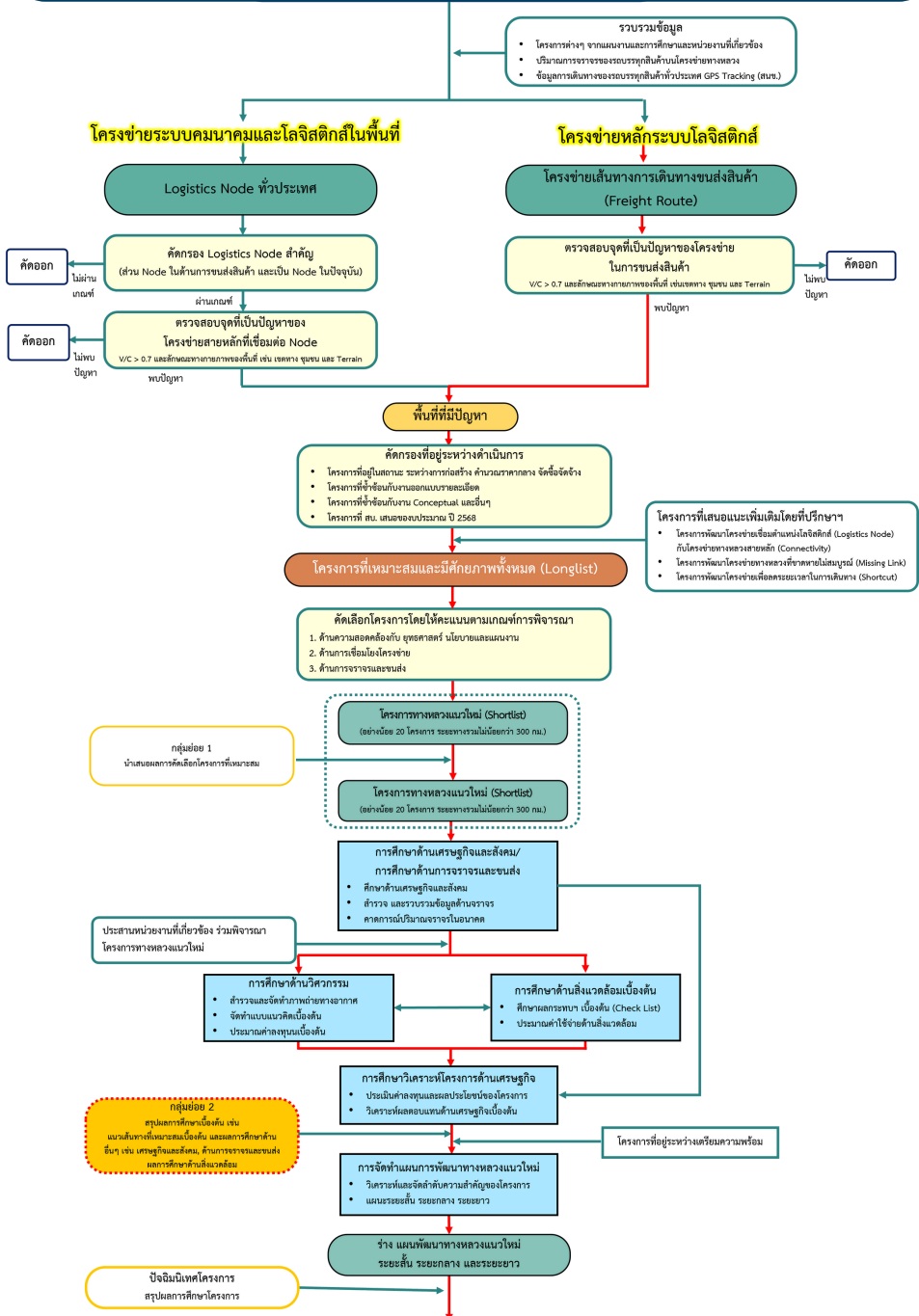
- โครงการลำดับที่ 1 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 กับ ทล.1421 อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย
- โครงการลำดับที่ 2 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เกาะคา กับ ทล.11 อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง
- โครงการลำดับที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร
- โครงการลำดับที่ 4 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.210 อ.นาหว้า กับ ทล.2097 อ.สุวรรณคูหา จ.หนองบัวลำภู
- โครงการลำดับที่ 8 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.2 กับ CY กุดจิก อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา
- โครงการลำดับที่ 9 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.33 กับ ทล.3395 อ.วัฒนานคร จ.สระแก้ว
- โครงการลำดับที่ 10 ทางหลวงแนวใหม่ ทล.2169 ต.ห้วยแก้ว- ต.กุดชุม อ.กุดชุม จ.ยโสธร
- โครงการลำดับที่ 11 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.2 อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
- โครงการลำดับที่ 12 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี
- โครงการลำดับที่ 13 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี
- โครงการลำดับที่ 14 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.หนองแค จ.สระบุรี กับ ทล.305 อ.องครักษ์ จ.นครนายก
- โครงการลำดับที่ 16 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.323 อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี กับ ทล.3394 อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม
- โครงการลำดับที่ 17 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.375 กับ ทล.4 และ M81 กับ ทล.321 อ.เมืองนครปฐม จ.นครปฐม
- โครงการลำดับที่ 18 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4 กับ ทล.4287 อ.รัตภูมิ จ.สงขลา
- โครงการลำดับที่ 19 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4156 กับ ทล.4019 อ.ทุ่งใหญ่ จ.นครศรีธรรมราช
- โครงการลำดับที่ 20 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4019 อ.นาบอน กับ ทล.4015 อ.ช้างกลาง จ.นครศรีธรรมราช

พื้นที่ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 4 โครงการ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ซึ่งมีโครงการ ดังนี้

- โครงการลำดับที่ 5 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.101 อ.ศรีมหา จ.สุโขทัย กับ ทล.1065 อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก
- โครงการลำดับที่ 6 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.24 อ.โชคชัย กับ ทล.304 อ.ปักธงชัย จ.นครราชสีมา
- โครงการลำดับที่ 7 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.348 อ.ปะคำ กับ ทล.224 อ.ละหานทราย จ.บุรีรัมย์
- โครงการลำดับที่ 15 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.ไชย จ.อ่างทอง กับ ทล.366 อ.เมืองลพบุรี จ.ลพบุรี

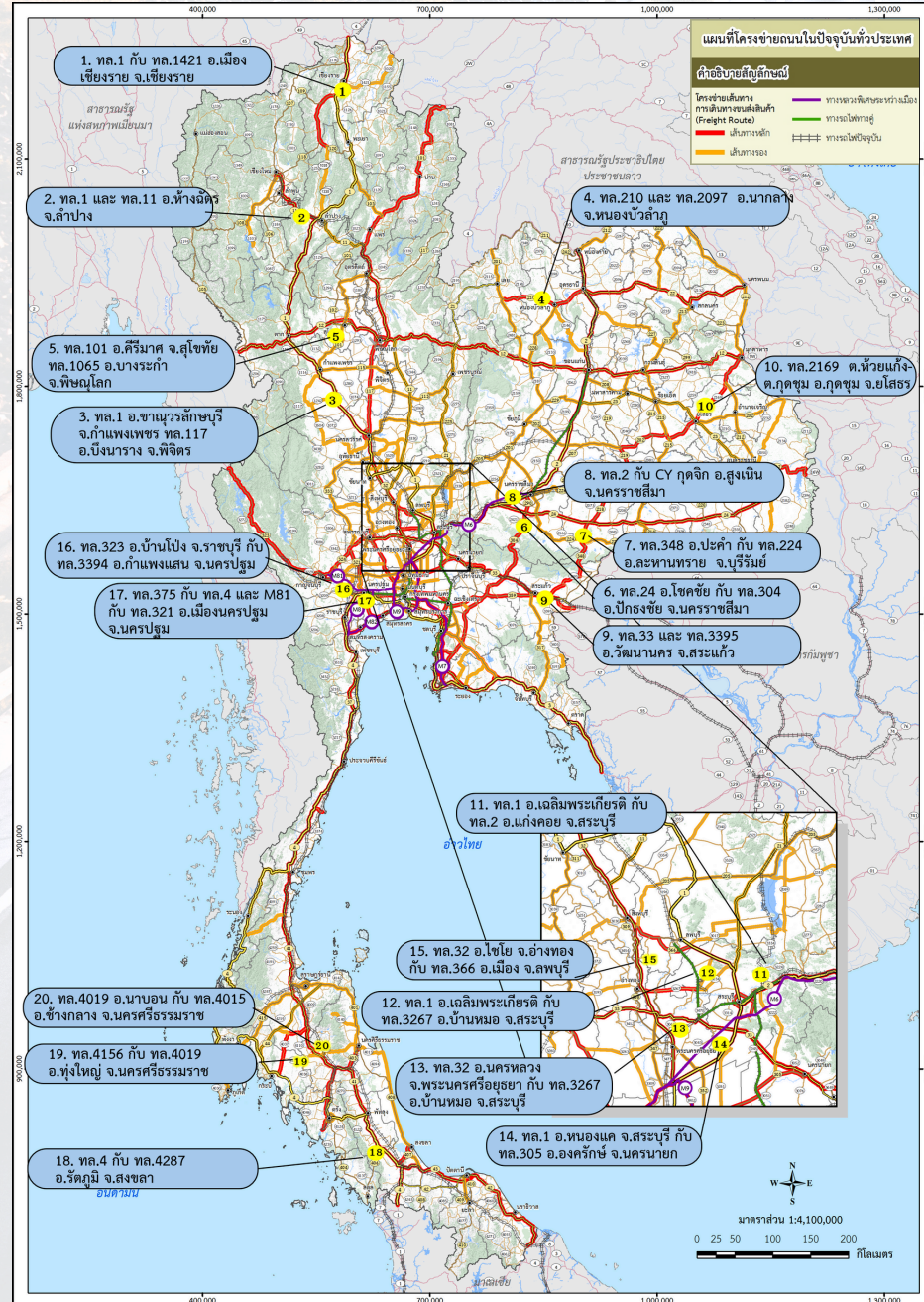
หมายเหตุ : หากมีการปรับแนวเส้นทางโครงการต้องดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งว่าแนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือไม่

การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่



การคัดเลือกโครงการที่จะนำมาศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

ในขั้นตอนการคัดเลือกโครงการเพื่อคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Longlist) และมีการให้คะแนนการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการระยะทาง ไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Shortlist) ซึ่งสรุปผลการคัดเลือกพื้นที่ ดังนี้



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากผลการศึกษาคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมจากทั่วประเทศเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่เบื้องต้นทั้ง 20 พื้นที่โครงการ และผลการศึกษาทางด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นในแต่ละพื้นที่โครงการ ทั้งในด้านแนวสายทาง รูปแบบถนนโครงการ ทางแยก จุดเชื่อมต่อต่างๆ นั้น มีแนวคิดดังนี้

รูปหน้าตัดทางหลวง (Typical Cross Section)

รูปแบบจะเป็นถนนขนาด 2-4 ช่องจราจร หรือมากกว่า 4 ช่องจราจร เป็นไปตามผลการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณการจราจร บนความกว้างเขตทาง 40-60 เมตร

รูปแบบทางแยก (Intersection)

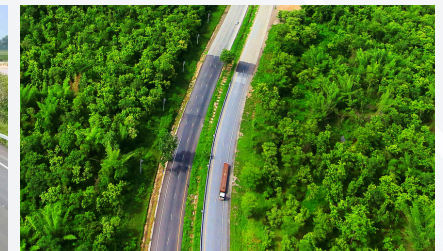
พิจารณาจากลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) ที่ตัดกัน ลักษณะพื้นที่บริเวณจุดตัด และปริมาณการจราจรบนถนนเพื่อกำหนดประเภทของทางแยก ซึ่งประกอบด้วย ทางแยกระดับดิน (At grade intersection) และทางแยกต่างระดับ (Grade separate intersection / Interchange)

การออกแบบโครงสร้างสะพาน/อาคารระบายน้ำ

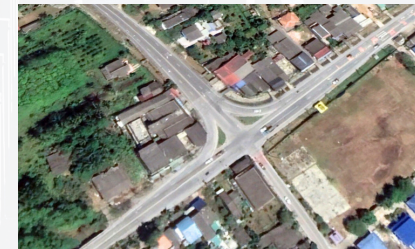
การกำหนดรูปแบบของโครงสร้างสะพานจะมีรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ในกรณีที่พื้นที่เป็นสะพานข้ามลำน้ำการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อสะพานจะคำนึงถึงประสิทธิภาพการระบายน้ำ ขนาดของช่องเปิดเพียงพอต่อปริมาณน้ำที่ไหลผ่าน และหลีกเลี่ยงการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อให้อยู่ในลำน้ำ และในกรณีที่พื้นที่เป็นโครงสร้างทางยกระดับ จะคำนึงถึงระยะช่องลอดตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง รูปแบบโครงสร้างที่สามารถก่อสร้างได้ง่ายและรวดเร็ว เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรบนถนนสายหลักในบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อของทางแนวใหม่



ตัวอย่างถนน 4 ช่องจราจร



ตัวอย่างถนน 4 ช่องจราจร



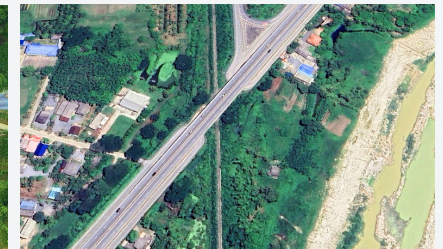
ตัวอย่างรูปแบบทางแยกระดับดิน



ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ



ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ



ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามทางรถไฟ