



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

**เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์
และการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่โครงการภายใต้สังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

**โครงการศึกษาจัดทำ
แผนพัฒนา
ทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุน
การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์**

พื้นที่ลำดับที่ 11 ทางหลวงหมายเลข 2
(ช่วง กม.0+000 ถึง กม.32+180 อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี)
พื้นที่ลำดับที่ 12 ทางหลวงหมายเลข 3048
(ช่วง กม.0+000 ถึง กม.13+059 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี)
วันพฤหัสบดี ที่ 6 มีนาคม 2568 เวลา 13.00-16.00 น.
ณ ห้องประชุมพลโยธิน ชั้น 3 แขวงทางหลวงสระบุรี อ.สระบุรี จ.สระบุรี

ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด(มหาชน)



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บริษัท ทีแอลทีคอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
มีนาคม 2568



กำหนดการประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่โครงการภายใต้สังกัด
กรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

วันพฤหัสบดีที่ 6 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.

ณ ห้องประชุมพลโยธิน ชั้น 3 แขวงทางหลวงสระบุรี อ.เมืองสระบุรี จ.สระบุรี

| | |
|------------------|--|
| 13.00 – 13.30 น. | ลงทะเบียน-รับเอกสาร |
| 13.30 – 13.45 น. | พิธีเปิดการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง |
| 13.45 – 14.00 น. | นำเสนอวิทัศน์โครงการ |
| 14.00 – 15.00 น. | คณะผู้ศึกษานำเสนอรายละเอียดของการศึกษา <ul style="list-style-type: none">• ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์การศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษาและ แนวทางและขั้นตอนการศึกษา• การคัดเลือกโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์• การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง ด้านวิศวกรรม การศึกษา วิเคราะห์โครงการและการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ โดย ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา• การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา |
| 15.00 – 15.40 น. | รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ |
| 15.40 – 16.00 น. | สรุปผลการประชุมและปิดการประชุม |

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม



สารบัญ

หน้า

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 2. | วัตถุประสงค์ของโครงการ | 2 |
| 3. | ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ..... | 2 |
| 4. | วัตถุประสงค์ของการประชุม | 2 |
| 5. | พื้นที่ศึกษา | 2 |
| 6. | ขอบเขตของการศึกษา | 2 |
| 6.1 | การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง | 3 |
| 6.2 | การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ..... | 3 |
| 6.3 | การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม..... | 3 |
| 6.4 | การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง..... | 3 |
| 6.5 | การศึกษาด้านวิศวกรรม | 4 |
| 6.6 | การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น | 4 |
| 6.7 | การมีส่วนร่วมของประชาชน | 5 |
| 6.8 | การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ | 5 |
| 6.9 | การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ | 6 |
| 7. | แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ | 8 |
| 7.1 | การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ..... | 8 |
| 7.1.1 | การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา เป็นโครงข่าย ทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์..... | 8 |
| 7.1.2 | การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนา เป็นทางหลวงแนวใหม่ ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List)..... | 12 |
| 7.1.3 | การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการระยะทาง ไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Short List)..... | 19 |
| 7.2 | การศึกษาด้านวิศวกรรม | 25 |
| 7.2.1 | กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น | 27 |
| 7.2.2 | การจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) | 27 |
| 7.3 | การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | 29 |



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

| | | |
|-----|---|----|
| 8. | การดำเนินงานในขั้นตอนนี้ต่อไป..... | 37 |
| 8.1 | ด้านวิศวกรรม..... | 37 |
| 8.2 | ด้านสิ่งแวดล้อม..... | 37 |
| 8.3 | ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 37 |
| 9. | สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม..... | 38 |



สารบัญรูป

หน้า

| | | |
|--------------|---|----|
| รูปที่ 6-1 | ขอบเขตการศึกษา..... | 7 |
| รูปที่ 7.1-1 | หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกโครงการและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่...10 | |
| รูปที่ 7.1-2 | แผนที่แสดงตำแหน่ง Logistics Node ทั่วประเทศ..... | 11 |
| รูปที่ 7.1-3 | แผนที่โครงข่ายทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route)..... | 13 |
| รูปที่ 7.1-4 | Short List โครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่..... | 24 |
| รูปที่ 7.1-5 | พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่..... | 26 |
| รูปที่ 7.1-6 | พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่..... | 26 |
| รูปที่ 7.2-1 | รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร..... | 28 |
| รูปที่ 7.2-2 | รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 4 ช่องจราจร | 28 |
| รูปที่ 7.3-1 | ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และกำรประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)..... | 32 |



สารบัญตาราง

หน้า

| | | |
|----------------|--|----|
| ตารางที่ 7.1-1 | พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศ ทั้งหมด (Long List)..... | 17 |
| ตารางที่ 7.1-2 | จำนวนโครงการทางหลวงแนวใหม่ในแต่ละภูมิภาค..... | 22 |
| ตารางที่ 7.1-3 | Short List โครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่..... | 23 |
| ตารางที่ 7.3-1 | กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 29 |
| ตารางที่ 7.3-2 | แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 30 |
| ตารางที่ 7.3-3 | กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมและจำนวนที่เข้าร่วมการประชุม..... | 31 |
| ตารางที่ 7.3-4 | สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop).... | 33 |
| ตารางที่ 7.3-5 | สรุปผลการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ | 36 |

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ ระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ ซึ่งการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในบางพื้นที่มีระยะทางไกล ทำให้สิ้นเปลืองเวลาและพลังงาน ตลอดจนส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่ง กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีความเหมาะสม และมีการบูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านอื่นๆ ทำให้เกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิม ให้เกิดความสมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาพื้นที่ใหม่ กระจายความเจริญลงสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้การเดินทางเกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐาน ได้อย่างเท่าเทียม

จากปัจจัยดังกล่าว กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องทำการกำหนดทิศทางและศึกษาการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ของประเทศ ในลักษณะการเสริมความมั่นคงของโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) เชื่อมโยงจุดสำคัญ (Connectivity) และการพัฒนาเส้นทางหลักที่สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ (Shortcut) ซึ่งทางหลวงแนวใหม่เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยเพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง อีกทั้งยังเป็นการช่วยเปิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่ กระจายความเจริญลงสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์จำกัด (มหาชน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท ทีแอลทีคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การศึกษาเกณฑ์การพิจารณาและปัจจัยที่มีผลต่อการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ส่วนที่ 2 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ในอนาคตที่มีศักยภาพ โดยพิจารณาจากปัญหาการจราจร แนวโน้มการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แนวโน้มการพัฒนาเมือง บูรณาการร่วมกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ และสอดคล้องกับการวางผังเมืองของหน่วยงานในท้องถิ่นและชุมชน ส่วนที่ 3 พิจารณาแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง และจัดลำดับความสำคัญของโครงการเพื่อทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ในช่วงระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เชื่อมโยงรูปแบบการคมนาคมขนส่งทางถนนและการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ให้เกิดความต่อเนื่องและสอดคล้องประสานกัน
- 2) เพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิม ให้เกิดความสมบูรณ์ โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายให้ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น
- 3) ประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

4. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ รวมถึงเกณฑ์การคัดเลือกโครงการให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบและมีความเข้าใจที่ถูกต้อง
- 2) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่ที่มีปัญหาเพื่อนำมาพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ที่สนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีปัญหาสำหรับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

5. พื้นที่ศึกษา

ครอบคลุมตามพื้นที่ศึกษาโครงการ 77 จังหวัดของประเทศไทย บริเวณใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่และพื้นที่อิทธิพลของโครงการ โดยเฉพาะพื้นที่ตั้งโครงการที่ได้รับการคัดเลือกอย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมต้องไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร

6. ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (ดังรูปที่ 6-1) ประกอบด้วย

6.1 การทบทวนการศึกษาและแผนที่เกี่ยวข้อง

1) ทบทวนแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง แผนพัฒนาระดับภาคและจังหวัด แผนพัฒนาผังเมือง รวมทั้งนโยบายและแผนงานโครงการพัฒนาด้านคมนาคมของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้อมูลแผนต่าง ๆ ที่ทำการทบทวนจะต้องเป็นข้อมูลปัจจุบัน โดยจะวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแต่ละแผน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษานี้

2) ทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ศึกษา รวบรวม และทบทวนข้อมูลแผนงานหรือผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงโครงการการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต เช่น (1) การศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566 - 2585) (2) โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาทางหลวงปี (2560 - 2569) (3) โครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง (Road hierarchy) (2563) (4) โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยง จังหวัดอุดรธานี - บึงกาฬ (2565)

6.2 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ

1) นำเสนอหลักเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ ให้แก่กรมทางหลวงพิจารณาก่อนดำเนินการ

2) จัดทำการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมจากทั่วทั้งประเทศเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ โดยพิจารณาถึงสภาพปัจจุบันของโครงข่าย ความจำเป็น ข้อจำกัดต่าง ๆ จะต้องคัดเลือกโครงการอย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมต้องไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร

6.3 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

1) ศึกษา สืบค้น และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษาในพื้นที่ที่อิทธิพลของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลต่าง ๆ เช่น ผลผลิตมวลรวม ประชากร การจ้างงาน รายได้ จำนวนรถจดทะเบียน ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ดัชนีชี้วัดภาวะเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนข้อมูลเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สำคัญ รวมทั้งผังเมืองรวมในแต่ละพื้นที่

2) ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะมีผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต เช่น ผลผลิตมวลรวมอัตราการเพิ่มของประชากร การจ้างงาน รายได้ รวมถึงข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการตลอดอายุโครงการ

6.4 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

1) รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง อย่างน้อย 10 ปีย้อนหลัง และสำรวจปริมาณจราจรเพิ่มเติม ประกอบด้วย การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

การสำรวจจุดต้นทาง – ปลายทางการเดินทาง โดยที่ปรึกษาจะต้องสำรวจบนโครงข่ายที่สำคัญ ครอบคลุม ช่วงวันทำงาน และวันหยุด รวมถึงการสำรวจเวลาในการเดินทาง

2) ศึกษาและจัดทำแบบจำลองด้านการจราจรที่คาดการณ์ปริมาณจราจรที่ต้องการใช้ทางหลวงแนวใหม่และคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายที่สำคัญ ในแต่ละพื้นที่โครงการที่ทำการศึกษา ตลอดอายุโครงการ โดยจะต้องวิเคราะห์กรณีที่มีโครงการ และกรณีที่ไม่มีโครงการ เพื่อใช้กำหนดจำนวนช่องจราจร และรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมเบื้องต้นบนถนนโครงการ ด้วยวิธีการ ที่มีความถูกต้องตามหลักวิชาการ

6.5 การศึกษาด้านวิศวกรรม

1) กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมแผนที่หรือภาพถ่ายทางอากาศครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดในแต่ละพื้นที่โครงการที่ทำการศึกษา และจัดหาแผนที่แสดงแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมเบื้องต้น ที่มีความละเอียดและมีมาตราส่วน 1:4,000 รวมทั้ง กำหนดแนวเส้นทาง ความยาวเส้นทาง หน้าตัดถนน และโครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และองค์ประกอบอื่น ๆ

2) สำรวจและจัดทำภาพถ่ายทางอากาศ ด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone) ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

3) จัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ในแต่ละพื้นที่โครงการที่ทำการศึกษา เพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่

4) ประมาณค่าเวนคืนที่ดินเบื้องต้น ค่าก่อสร้างเบื้องต้น และค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการด้วยวิธีการที่เหมาะสม

6.6 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1) จัดทำฐานข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบ โดยจัดทำแผนที่ที่นำเสนอรายละเอียด พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อย่างชัดเจน รวมทั้งจะต้องจัดทำเป็นฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561

2) รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ในพื้นที่โครงการที่ทำการคัดเลือกแล้ว ให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยให้พิจารณาประเด็นศึกษาจาก แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) : ปรับปรุงครั้งที่ 9 : กุมภาพันธ์ 2567”

3) ดำเนินการประเมินผลกระทบในเบื้องต้นโดยวิธี Checklist ในพื้นที่โครงการที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ และสรุปประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบที่สำคัญในแต่ละโครงการ

4) เสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อทำการประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับนำไปใช้พิจารณาประกอบในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

6.7 การมีส่วนร่วมของประชาชน

1) เสนอแผนการดำเนินงานการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ให้ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษา

2) จัดทำการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อ และจัดทำ Website เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของงานศึกษาอย่างต่อเนื่อง

3) จัดให้มีการประชุมเพื่อนำเสนอรายละเอียด

- การประชุมปฐมนิเทศโครงการและการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่โครงการเพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็น

กับการพัฒนาโครงการ

- การปัจฉิมนิเทศโครงการเพื่อนำเสนอผลการการศึกษาแก่หน่วยงานภายในกรมทางหลวงและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

4) จัดคณะบุคลากรหลัก โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้ชำนาญการด้านวิศวกรรม รวมทั้งผู้ที่มีขีดชอบในด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไปนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย

5) รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้รับมาจากกิจกรรมการดำเนินงานการเผยแพร่ข้อมูลในภาคสนามแต่ละครั้ง โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งวิเคราะห์และนำเสนอผลการพิจารณาในแต่ละประเด็น และแสดงรายละเอียดของการนำประเด็นต่าง ๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการอย่างชัดเจน

6.8 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

1) ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ค่าเวนคืนที่ดิน ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าออกแบบ ค่าบำรุงรักษา ตลอดอายุการวิเคราะห์โครงการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายตามมาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายการอื่น ๆ ที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้ โดยจะต้องแสดงรายละเอียดแยกไว้เป็นส่วนอย่างชัดเจนด้วย

2) การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Cost : RUC) อย่างน้อยต้องประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost : VOC) มูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time : VOT) มูลค่าอุบัติเหตุ (Accident Cost) ให้เป็นปีปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการจราจรในพื้นที่ เพื่อให้การประเมินผลประโยชน์ทางตรงของโครงการเป็นไปอย่างถูกต้องและสมบูรณ์

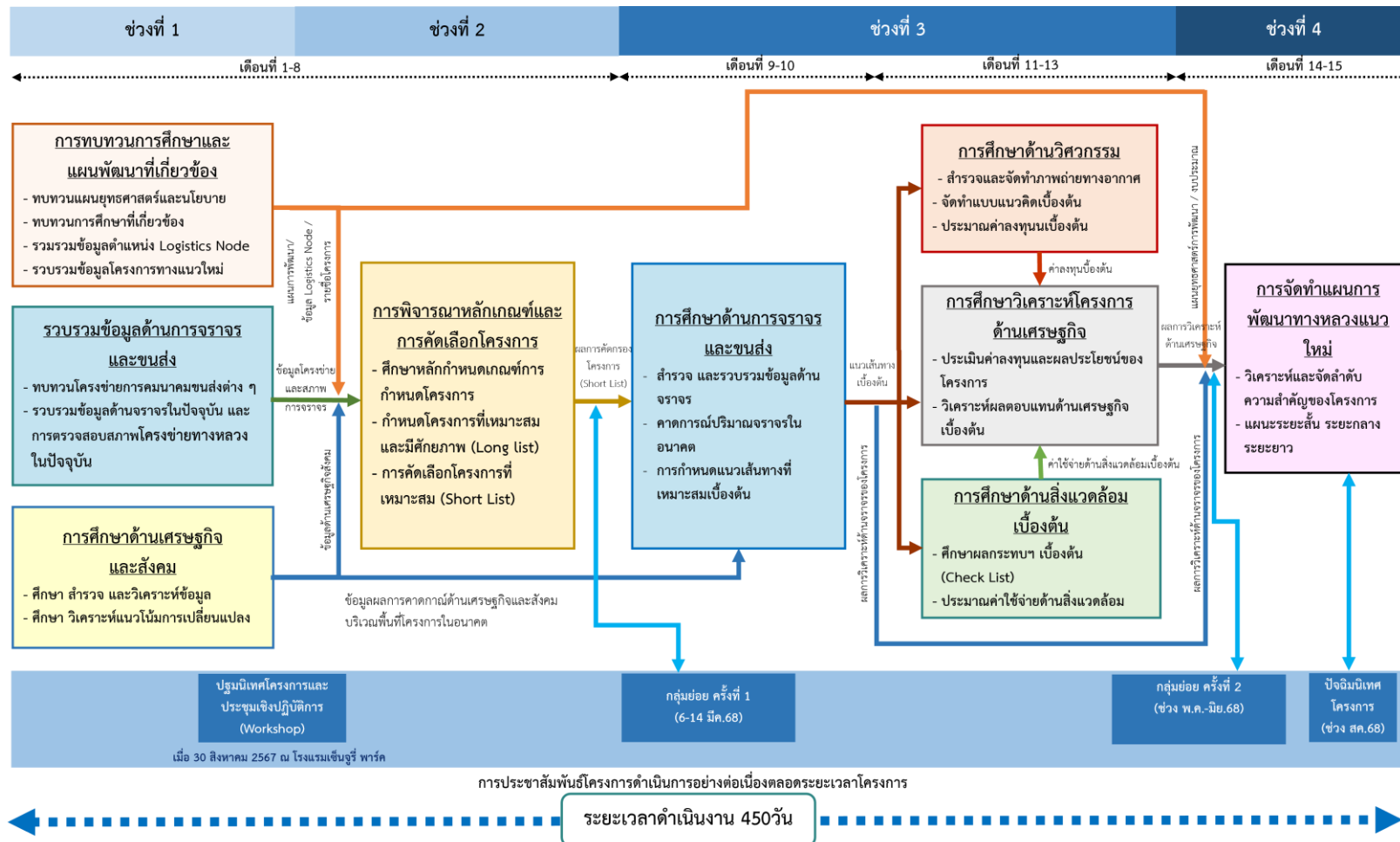
3) การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ อย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย ผลประโยชน์ทางตรงของโครงการ ได้แก่ มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost: VOC Saving) มูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time: VOT Saving) มูลค่าจากการลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving)

4) การวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ที่ปรึกษาจะต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการด้วยวิธี Cost Benefit Analysis โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio : B/C) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนปีแรก (First Year Rate of Return : FYRR) พร้อมทั้งวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Test)

6.9 การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

1) ศึกษาวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ โดยทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่าง ๆ ที่ผ่านมา และเสนอแนะแนวทางการจัดลำดับความสำคัญที่มีความชัดเจน เหมาะสม สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การแก้ปัญหาการจราจร การเชื่อมโยงพื้นที่

2) จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี โดยแบ่งกลุ่มการพัฒนาเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยเสนอช่วงระยะเวลาที่เหมาะสมเบื้องต้น แสดงรายละเอียดของการดำเนินงานในกิจกรรมและขั้นตอนต่าง ๆ เช่น การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การสำรวจและออกแบบรายละเอียด การจัดการมลพิษที่ดิน รวมถึงกระบวนการการอนุมัติโครงการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง



ที่มา : ธีปรีक्षा, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษายังมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 6-1 ขอบเขตการศึกษา

7. แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ

7.1 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ

การพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อคัดเลือกโครงการที่มีเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ระยะ 20 ปี และคัดเลือกโครงการไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ รวมถึงการจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ต่อไป โดยที่ปริศึกษา มีแนวทางการดำเนินงานดังแสดงในรูปที่ 7.1-1 ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ๆ ดังนี้

7.1.1 การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น แผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคม โครงการพัฒนาก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ตามแผนต่าง ๆ ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่ง Logistics ที่สำคัญต่าง ๆ เช่น นิคมอุตสาหกรรม ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard, CY) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot, ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) จุดพักรถบรรทุก สถานีรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน รวมถึงข้อมูลแหล่งเศรษฐกิจและแผนการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะนำมาใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนที่โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์และแหล่งกำเนิดการเดินทางและขนถ่ายสินค้า และใช้ประกอบการพิจารณาหลักเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกพื้นที่ศึกษาและการคัดเลือกโครงการ

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวงชนบท และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยข้อมูลที่ทำกรรวบรวมประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลโครงการทางหลวงแนวใหม่ ประกอบด้วย โครงการทางหลวงแนวใหม่ตามแผนการพัฒนาต่าง ๆ โครงการทางหลวงแนวใหม่ที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม และโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่ได้รับการเสนอแนะจากพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- 2) ข้อมูลปริมาณจราจร ประกอบด้วย ข้อมูลปริมาณจราจร (รถบรรทุก) บนโครงข่ายทางหลวง ของกรมทางหลวง ข้อมูลสถิติการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าทั่วประเทศ (GPS Tracking) ของกรมการขนส่งทางบก และข้อมูลจากโครงการศึกษาการพัฒนานวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) ปี2566

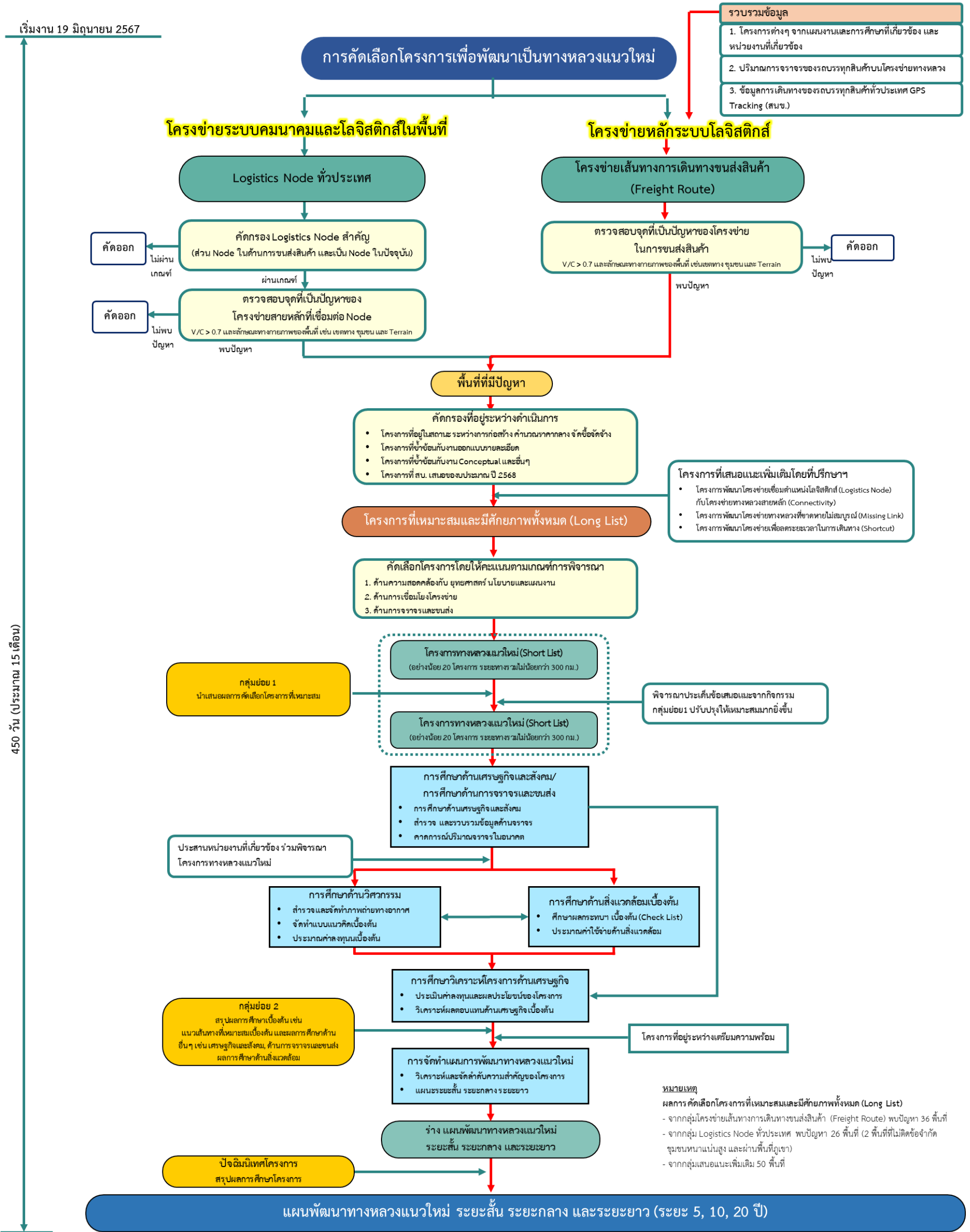
- 3) ข้อมูลตำแหน่ง Logistics Node ที่สำคัญ เช่น นิคมอุตสาหกรรม, ท่าเรือบก (Dry Port) ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container



Depot: ICD) ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และตามแผนพัฒนาในอนาคต (รูปที่ 7.1-2) รวมถึงแผนแม่บทบูรณาการทางหลวงพิเศษฯ ร่วมกับระบบราง (MR-MAP) และแผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนาคต

4) ข้อมูลแผนพัฒนา และการเชื่อมต่อ Logistics Node ที่ได้รวบรวมจากหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก (ขบ.), สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.), บริษัท เอสซีจี เจดับเบิลยูดี โลจิสติกส์

5) ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และแผนการพัฒนาต่าง ๆ



สิ้นสุดสัญญา 11 กันยายน 2568

ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษ อาจมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 7.1-1 หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกโครงการและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

7.1.2 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List)

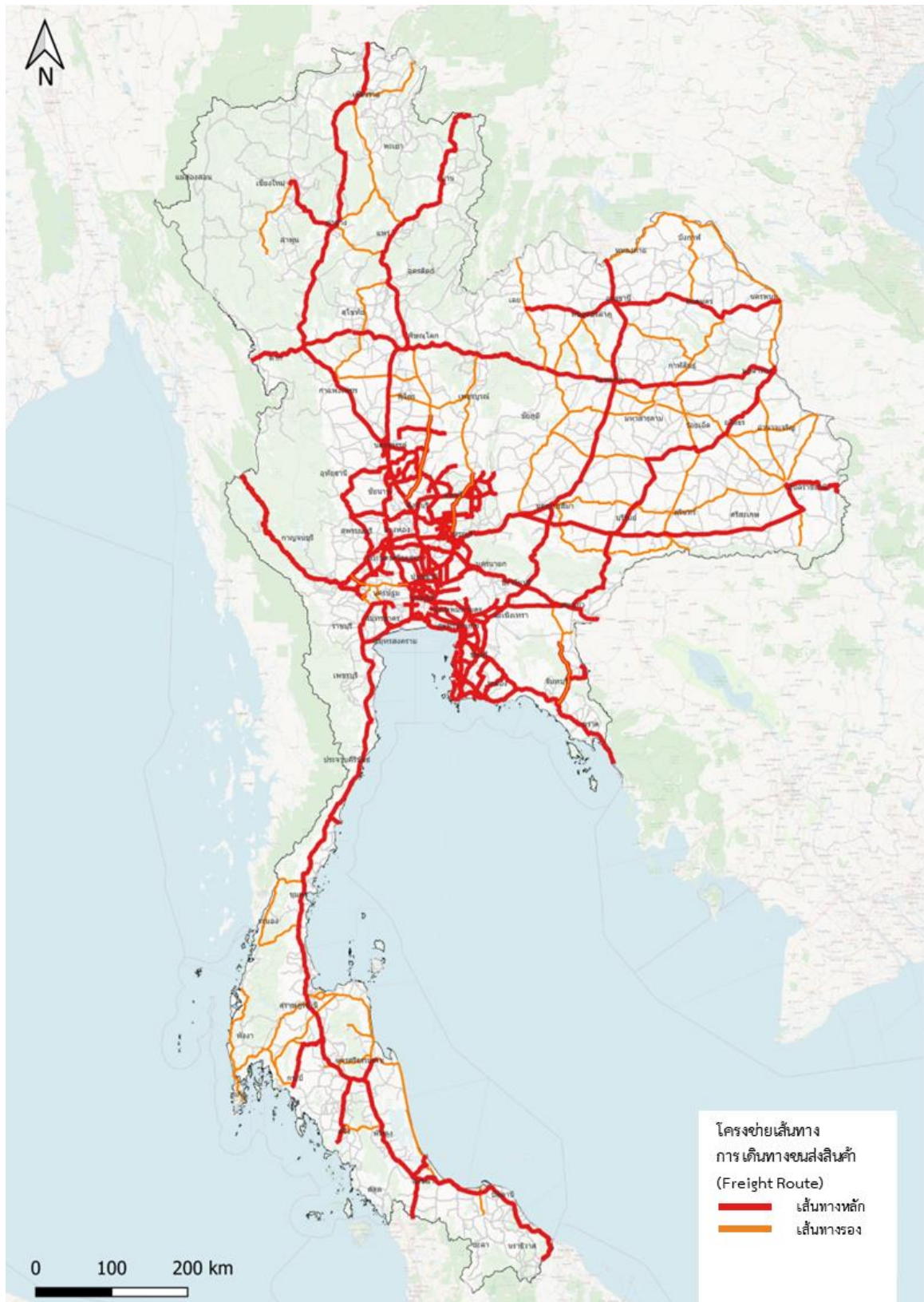
ในขั้นตอนการคัดเลือกโครงการ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 กลุ่มตามการรองรับการใช้งาน ได้แก่ (1) โครงการกลุ่มโครงข่ายหลักสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเน้นการรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายรองรับการขนส่งสินค้า (รถบรรทุก) และ (2) โครงการกลุ่มโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ ซึ่งเน้นการรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้า เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการจัดทำโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) ต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.1.2.1 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) ของโครงข่ายหลักสนับสนุนระบบโลจิสติกส์

การดำเนินงานในขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดเกณฑ์ในการคัดกรองเบื้องต้นสำหรับคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) โดยมุ่งเน้นให้เหลือเฉพาะโครงการที่มีความจำเป็นเหมาะสมและมีศักยภาพสูงสุด การคัดเลือกจะใช้เกณฑ์ที่ชัดเจนและเป็นระบบ เพื่อคัดกรองโครงการที่สามารถตอบสนองความต้องการของระบบโลจิสติกส์ในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการกลุ่มโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์มีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

1) การจัดเตรียมข้อมูลโครงข่ายทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทางเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route)

การวิเคราะห์เส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ (Freight Route) ถือเป็นกระบวนการหลักที่มีบทบาทสำคัญในการระบุเส้นทางที่มีปริมาณการใช้งานสูงและมีความจำเป็นต่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินการนี้ใช้ข้อมูลที่ครอบคลุมหลากหลายปัจจัยเพื่อให้มั่นใจว่าเส้นทางที่เลือกสามารถตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและรองรับการเติบโตในอนาคตได้อย่างเหมาะสม อาทิเช่น การวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าจากข้อมูล GPS Tracking เพื่อตรวจสอบความถี่ในการใช้งาน การบูรณาการระหว่างจุดกระจายสินค้า (Logistics Node) กับโครงข่ายหลัก รวมถึงการประเมินความเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและด่านชายแดนถาวรที่มีบทบาทสำคัญในระบบโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ดังแสดงผลการจัดทำในรูปที่ 7.1-3 ซึ่งได้แยกโครงข่ายการเดินทางขนส่งสินค้าเส้นทางหลักและเส้นทางรองสำหรับโครงข่ายที่เชื่อมโยงจุดกระจายสินค้า (Logistics Node)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษา อาจมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 7.1-3 แผนที่โครงข่ายทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทางทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route)

2) การพิจารณา ตรวจสอบ ความสมบูรณ์ของโครงข่ายทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทาง การเดินทาง ขนส่งสินค้า และการเพิ่มประสิทธิภาพ

ข้อมูลโครงข่ายทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) ได้นำไปตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงข่ายที่มีอยู่ เช่น ปริมาณจราจรกับความจุของถนน (Volume Capacity Ratio) จำนวนช่องจราจรที่สามารถขยายได้ภายในเขตทางที่จำกัด สภาพพื้นที่ชุมชนทั้งสองข้างทาง รวมถึงลักษณะความลาดชันของพื้นที่ จากนั้นดำเนินการเสนอแนวทางปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงเดิมหรือพัฒนาเส้นทางหลวงแนวใหม่ โดยมุ่งเน้นการลดระยะเวลาการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัย นอกจากนี้ยังใช้ข้อมูลสถิติจากกรมการขนส่งทางบกและระบบ GPS Tracking เพื่อยืนยันความถูกต้องและจัดทำแผนผังโครงข่ายปรับปรุงเพื่อนำเสนอให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) คัดเลือกโครงการปรับปรุงทางหลวงเดิม /ทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพ

(1) การคัดกรองโครงการที่เข้าช้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน

เนื่องจากโครงการที่ได้ทำการศึกษาข้างต้นบางโครงการอาจมีความเข้าช้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ที่ปรึกษาจะพิจารณาคัดกรองสถานะของโครงการในหลากหลายสถานะ เช่น โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง การคำนวณราคากลาง การประกาศขายแบบ โครงการที่อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด หรือการศึกษาความเหมาะสม รวมถึงโครงการที่เสนอของบประมาณในปีงบประมาณที่กำหนด การดำเนินการนี้มุ่งเน้นการแยกแยะโครงการปรับปรุงโครงข่ายเดิมจากโครงการพัฒนาเส้นทางหลวงแนวใหม่ เพื่อให้สามารถนำทรัพยากรไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด หลังจากคัดกรองแล้ว โครงการที่เหมาะสมจะถูกจัดเข้าสู่รายชื่อโครงการที่มีศักยภาพ (Long List) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในอนาคต

(2) การเสนอโครงการเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

เพื่อความสมบูรณ์ของการกำหนดโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพนั้น ภายหลังจากที่ดำเนินการคัดกรองโครงการที่เข้าช้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินงานแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความจำเป็นในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ในพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มเติม โดยกรณีพบว่า โครงข่ายบริเวณใดยังมีปัญหาเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่าย ที่ปรึกษาจะเสนอโครงการเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาตามวัตถุประสงค์/เป้าหมายของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่

- 1) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมตำแหน่งโลจิสติกส์ (Logistics Node) กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (Connectivity)
- 2) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ขาดหายไปไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- 3) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง (Shortcut)

7.1.2.2 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) ของโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

การดำเนินงานในขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดเกณฑ์ในการคัดกรองเบื้องต้นเพื่อที่จะ
คัดกรองโครงการที่รวบรวมได้ทั้งหมด (รายชื่อโครงการทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยง
โครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (Long List)) ให้มีเฉพาะโครงการที่มีความจำเป็นเหมาะสมและ
มีศักยภาพ โดยสำหรับโครงการกลุ่มโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่มีแนวทางการ
ดำเนินงานดังนี้

1) การคัดกรอง Logistics Node ที่สำคัญ จาก Logistics Node ทั่วประเทศ จำนวน 844 แห่ง

ที่ปรึกษาพิจารณาคัดเลือกเฉพาะ Logistics Node ที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาประเทศ
โดยจะคัดกรอง Logistics Node ที่มีศักยภาพโดยพิจารณาจากปัจจัย 2 ด้าน ได้แก่

(1) ด้านวัตถุประสงค์ของ Logistics Node โดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น
เพื่อรองรับการเดินทางของคน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับทั้งการเดินทางของคนและการขนส่ง
สินค้า

(2) ด้านสถานะของ Logistics Node จะพิจารณาจากสถานะที่มีอยู่ในปัจจุบัน อยู่
ระหว่างก่อสร้าง อยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง หรือเป็นแผนในอนาคต

โดยที่ปรึกษาพิจารณาคัดเลือกเฉพาะ Logistics Node ที่สำคัญจากวัตถุประสงค์
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเป็นหลัก หรือพื้นที่ (Logistics Node) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือ อยู่ระหว่าง
ก่อสร้าง หรืออยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง

2) คัดกรองพื้นที่ (Logistics Node) ที่มีแนวโน้มจะมีปัญหาเกี่ยวกับการเข้าถึงพื้นที่ จาก Logistics Node ที่สำคัญทั่วประเทศ จำนวน 276 แห่ง

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงปัจจุบัน
ในการเข้าถึงพื้นที่ (Logistics Node) โดยการพิจารณาจากปัจจัยในเรื่อง ปริมาณจราจรบนถนนต่อความจุ
ถนน (V/C) โดยจะพิจารณา Logistics Node ที่มีปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงต่อต่อความจุถนน
มากกว่า 0.7

3) ตรวจสอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ (Logistics Node) จาก Logistics Node ที่มีแนวโน้มจะมีปัญหา จำนวน 71 แห่ง

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายทางหลวง
ซึ่งประกอบด้วย ขนาดเขตทาง (จำนวนช่องจราจรที่ขยายได้) ชุมชน และความลาดชันของพื้นที่
ตามรายละเอียดที่ได้นำเสนอไว้ในหัวข้อ 7.1.2.1

4) เลือกโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพ

(1) การคัดกรองโครงการที่เข้าชื้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

เนื่องจากโครงการที่ได้ทำการศึกษาข้างต้นบางโครงการอาจมีความเข้าชื้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวภายหลังจากที่ได้รายชื่อโครงการตามการดำเนินงานข้างต้นแล้ว ที่ปรึกษาจะดำเนินการพิจารณาคัดกรองโครงข่ายที่มีความเข้าชื้อนกันของโครงการที่อยู่ในสถานะต่าง ๆ ได้แก่ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คำนวณราคากลาง ประกาศขายแบบ โครงการที่อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด หรือการศึกษาความเหมาะสมฯ หรือโครงการที่ สบ.เสนอของบประมาณ ปี 2568 หลังจากคัดกรองแล้วในส่วนของโครงการที่ตัดทางหลวงแนวใหม่จะถูกนำไปบรรจุเป็นโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพสำหรับการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ (Long List)

(2) การเสนอโครงการเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

เพื่อความสมบูรณ์ของการกำหนดโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพนั้น ภายหลังจากที่ดำเนินการคัดกรองโครงการที่เข้าชื้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะทำการพิจารณาถึงความจำเป็นในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ในพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มเติม โดยกรณีพบว่าพื้นที่/อำเภอ/โครงข่ายบริเวณใดยังมีปัญหาเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่าย ที่ปรึกษาจะเสนอโครงการเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาตามวัตถุประสงค์/เป้าหมายของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่

1) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมตำแหน่งโลจิสติกส์ (Logistics Node) กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (Connectivity)

2) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ขาดหายไม่สมบูรณ์ (Missing Link)

3) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง (Shortcut)

ซึ่งผลจากการดำเนินการในขั้นตอนนี้จะทำให้ได้พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) ทั้งในกลุ่มโครงข่ายหลักระบบโลจิสติกส์ และกลุ่มโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ รวมทั้งสิ้น 87 โครงการ ดังแสดงในตารางที่ 7.1-1 ซึ่งข้อมูลส่วนนี้จะถูกนำไปให้คะแนนเพื่อจัดลำดับคัดเลือกโครงการในส่วน Short List ต่อไป



ตารางที่ 7.1-1 พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศ
ทั้งหมด (Long List)

| ลำดับ | พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ | อำเภอ | จังหวัด | ภาค |
|-------|---|----------------|-------------|-----------------------|
| 1 | บริเวณ ทล.1233 | เมืองเชียงราย | เชียงราย | ภาคเหนือ |
| 2 | บริเวณ ทล.21 | หล่มสัก | เพชรบูรณ์ | ภาคเหนือ |
| 3 | บริเวณ ทล.117 | บางระกำ | พิษณุโลก | ภาคเหนือ |
| 4 | บริเวณ ทล.11 | เมืองลำปาง | ลำปาง | ภาคเหนือ |
| 5 | บริเวณ ทล.1348 | แม่เมาะ | ลำปาง | ภาคเหนือ |
| 6 | บริเวณ ทล.113 | เมืองพิจิตร | พิจิตร | ภาคเหนือ |
| 7 | บริเวณ ทล.1 | ขามเฒ่า | กำแพงเพชร | ภาคเหนือ |
| 8 | บริเวณ ทล.1 | เมืองลำปาง | ลำปาง | ภาคเหนือ |
| 9 | บริเวณ ทล.101 | ศรีนคร | สุโขทัย | ภาคเหนือ |
| 10 | บริเวณ ทล.113 | ตะพานหิน | พิจิตร | ภาคเหนือ |
| 11 | บริเวณ ทล.210 | นากลาง | หนองบัวลำภู | ภาคเหนือ |
| 12 | บริเวณ ทล.118 | แม่สรวย | เชียงราย | ภาคเหนือ |
| 13 | บริเวณ ทล.118 | แม่ลาว | เชียงราย | ภาคเหนือ |
| 14 | บริเวณ ทล.120 | วังเหนือ | ลำปาง | ภาคเหนือ |
| 15 | บริเวณ ทล.1020 | เมืองเชียงราย | เชียงราย | ภาคเหนือ |
| 16 | บริเวณ ทล.1020 | ขุนตาล | เชียงราย | ภาคเหนือ |
| 17 | บริเวณ ทล.107 | แม่แตง | เชียงใหม่ | ภาคเหนือ |
| 18 | บริเวณ ทล.107 | ไชยปราการ | เชียงใหม่ | ภาคเหนือ |
| 19 | บริเวณ ทล.224 | ครบุรี | นครราชสีมา | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 20 | บริเวณ ทล.348 | อรัญประเทศ | สระแก้ว | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 21 | บริเวณ ทล.23 | ธวัชบุรี | ร้อยเอ็ด | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 22 | บริเวณ ทล.212 | เสนางคินคม | อำนาจเจริญ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 23 | บริเวณ ทล.2 | สูงเนิน | นครราชสีมา | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 24 | บริเวณ ทล.219 | เมืองบุรีรัมย์ | บุรีรัมย์ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 25 | บริเวณ ทล.226 | เมืองศรีสะเกษ | ศรีสะเกษ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 26 | บริเวณ ทล.226 | ลำปลายมาศ | บุรีรัมย์ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 27 | บริเวณ ทล.226 | ศีขรภูมิ | สุรินทร์ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 28 | บริเวณ ทล.304 | ปักธงชัย | นครราชสีมา | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 29 | บริเวณ ทล.201 | ด่านขุนทด | ชัยภูมิ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 30 | บริเวณ ทล.201 | ภูเขียว | ชัยภูมิ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 31 | บริเวณ ทล.2041 | สมเด็จ | กาฬสินธุ์ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 32 | บริเวณ ทล.348 | ปะคำ | บุรีรัมย์ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 33 | บริเวณ ทล.2169 | กุดชุม | ยโสธร | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |



| ลำดับ | พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพ ในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ | อำเภอ | จังหวัด | ภาค |
|-------|---|------------------|-----------------|-----------------------|
| 34 | บริเวณ ทล.24 | ภูสิงห์ | ศรีสะเกษ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 35 | บริเวณ ทล.33 | วัฒนานคร | สระแก้ว | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 36 | บริเวณ ทล.3314 | เสาไห้ | สระบุรี | ภาคกลาง |
| 37 | บริเวณ ทล.331 | แปลงยาว | ฉะเชิงเทรา | ภาคกลาง |
| 38 | บริเวณ ทล.344 | หนองใหญ่ | ชลบุรี | ภาคกลาง |
| 39 | บริเวณ ทล.3574 | บ้านค่าย | ระยอง | ภาคกลาง |
| 40 | บริเวณ ทล.3 | แก่ง | ระยอง | ภาคกลาง |
| 41 | บริเวณ ทล.3245 | ปลวกแดง | ระยอง | ภาคกลาง |
| 42 | บริเวณ ทล.340 | ลาดบัวหลวง | พระนครศรีอยุธยา | ภาคกลาง |
| 43 | บริเวณ ทล.32 | ไชโย | อ่างทอง | ภาคกลาง |
| 44 | บริเวณ ทล.1 | เมืองชัยนาท | สุพรรณบุรี | ภาคกลาง |
| 45 | บริเวณ ทล.1 | พยุหะคีรี | อุทัยธานี | ภาคกลาง |
| 46 | บริเวณ ทล.1 | เฉลิมพระเกียรติ | สระบุรี | ภาคกลาง |
| 47 | บริเวณ ทล.1 | พระพุทธบาท | สระบุรี | ภาคกลาง |
| 48 | บริเวณ ทล.346 | ไทรน้อย | นครปฐม | ภาคกลาง |
| 49 | บริเวณ ทล.323 | ท่ามะกา | กาญจนบุรี | ภาคกลาง |
| 50 | บริเวณ ทล.333 | หนองขาหย่าง | อุทัยธานี | ภาคกลาง |
| 51 | บริเวณ ทล.314 | บ้านโพธิ์ | ฉะเชิงเทรา | ภาคกลาง |
| 52 | บริเวณ ทล.3 | บางบ่อ | สมุทรปราการ | ภาคกลาง |
| 53 | บริเวณ ทล.2219 | โคกเจริญ | ลพบุรี | ภาคกลาง |
| 54 | บริเวณ ทล.3048 | เฉลิมพระเกียรติ | สระบุรี | ภาคกลาง |
| 55 | บริเวณ ทล.2 | เฉลิมพระเกียรติ | สระบุรี | ภาคกลาง |
| 56 | บริเวณ ทล.32 | บางปะหัน | พระนครศรีอยุธยา | ภาคกลาง |
| 57 | บริเวณ ทล.3063 | นครหลวง | พระนครศรีอยุธยา | ภาคกลาง |
| 58 | บริเวณ ทล.33 | บ้านนา | นครนายก | ภาคกลาง |
| 59 | บริเวณ ทล.2089 | ท่าหลวง | ลพบุรี | ภาคกลาง |
| 60 | บริเวณ ทล.205 | ชัยบาดาล | ลพบุรี | ภาคกลาง |
| 61 | บริเวณ ทล.21 | พัฒนานิคม | ลพบุรี | ภาคกลาง |
| 62 | บริเวณ ทล.340 | ลาดบัวหลวง | ปทุมธานี | ภาคกลาง |
| 63 | บริเวณ ทล.319 | พนมสารคาม | ฉะเชิงเทรา | ภาคกลาง |
| 64 | บริเวณ ทล.3063 | นครหลวง | พระนครศรีอยุธยา | ภาคกลาง |
| 65 | บริเวณ ทล.4 | เมืองนครปฐม | นครปฐม | ภาคใต้ |
| 66 | บริเวณ ทล.325 | ดำเนินสะดวก | ราชบุรี | ภาคใต้ |
| 67 | บริเวณ ทล.35 | เมืองสมุทรสงคราม | สมุทรสงคราม | ภาคใต้ |
| 68 | บริเวณ ทล.4 | บางกล่ำ | สงขลา | ภาคใต้ |
| 69 | บริเวณ ทล.3169 | บางสะพาน | ประจวบคีรีขันธ์ | ภาคใต้ |



| ลำดับ | พื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ | อำเภอ | จังหวัด | ภาค |
|-------|---|--------------------|-----------------|--------|
| 70 | บริเวณ ทล.401 | กาญจนดิษฐ์ | สุราษฎร์ธานี | ภาคใต้ |
| 71 | บริเวณ ทล.4103 | เมืองนครศรีธรรมราช | นครศรีธรรมราช | ภาคใต้ |
| 72 | บริเวณ ทล.420 | เมืองสุราษฎร์ธานี | สุราษฎร์ธานี | ภาคใต้ |
| 73 | บริเวณ ทล.3253 | ปะทิว | ชุมพร | ภาคใต้ |
| 74 | บริเวณ ทล.42 | ยี่งอ | นราธิวาส | ภาคใต้ |
| 75 | บริเวณ ทล.3209 | ท่าม่วง | กาญจนบุรี | ภาคใต้ |
| 76 | บริเวณ ทล.3201 | ปะทิว | ชุมพร | ภาคใต้ |
| 77 | บริเวณ ทล.43 | นาหม่อม | สงขลา | ภาคใต้ |
| 78 | บริเวณ ทล.37 | ชะอำ | เพชรบุรี | ภาคใต้ |
| 79 | บริเวณ ทล.4 | บางสะพาน | ประจวบคีรีขันธ์ | ภาคใต้ |
| 80 | บริเวณ ทล.41 | ทุ่งตะโก | ชุมพร | ภาคใต้ |
| 81 | บริเวณ ทล.41 | เวียงสระ | สุราษฎร์ธานี | ภาคใต้ |
| 82 | บริเวณ ทล.4 | เมืองพัทลุง | พัทลุง | ภาคใต้ |
| 83 | บริเวณ ทล.4 | รัตภูมิ | สงขลา | ภาคใต้ |
| 84 | บริเวณ ทล.323 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | ภาคใต้ |
| 85 | บริเวณ ทล.4156 | ทุ่งใหญ่ | นครศรีธรรมราช | ภาคใต้ |
| 86 | บริเวณ ทล.4019 | ช้างกลาง | นครศรีธรรมราช | ภาคใต้ |
| 87 | บริเวณ ทล.3394 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | ภาคใต้ |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

7.1.3 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการระยะทาง ไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Short List)

มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการคัดกรองโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Long List) ที่ได้จากการศึกษาขั้นต้น ด้วยเกณฑ์ที่สำคัญทางด้านต่าง ๆ เช่น ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนงาน ด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายและลำดับขั้นของทางหลวง และด้านการจราจร และขนส่ง เพื่อจัดทำเป็นโครงการทางหลวงแนวใหม่ (Short List) และนำไปใช้ในการจัดทำแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ระยะ 20 ปี และคัดเลือกโครงการไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ รวมถึงการจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ต่อไป

7.1.3.1 เกณฑ์การให้คะแนนตามปัจจัยหลัก

การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อคัดเลือกโครงการที่จะนำมาศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นจำนวนอย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมต้องไม่น้อยกว่า 300 กม. สำหรับการดำเนินงานในส่วนนี้ ที่ปรึกษามีแนวทางการดำเนินการ

โดยนำโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Long List) ที่ได้จากการศึกษาในหัวข้อ 7.1.2 ทั้งในกลุ่มโครงข่ายหลักระบบโลจิสติกส์ และกลุ่มโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่มาทำการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ (1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงาน (2) ด้านกายภาพและการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวง และ (3) ดาานการขนส่งและจราจร

สำหรับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักแต่ละด้าน จะพิจารณาตามความสำคัญของปัจจัยหลัก และปัจจัยรอง โดยมีการลำดับความสำคัญและให้คะแนนในภาพรวมดังนี้

| | | |
|---|------------|--------------|
| ● ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบาย และแผนงาน | 20 | คะแนน |
| - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี | 4 | คะแนน |
| - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 | 4 | คะแนน |
| - การสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ | 4 | คะแนน |
| - ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ | 4 | คะแนน |
| - แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง | 4 | คะแนน |
| ● ด้านกายภาพและการเชื่อมโยงโครงข่าย | 40 | คะแนน |
| - การเชื่อมโยงไปแหล่ง Logistics Node | 20 | คะแนน |
| - เส้นทาง Truck Route | 20 | คะแนน |
| ● ด้านการจราจรและขนส่ง | 40 | คะแนน |
| - ความหนาแน่นของปริมาณจราจร | 20 | คะแนน |
| - สัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่ | 20 | คะแนน |
| รวมทั้งสิ้น | 100 | คะแนน |

โดยที่ปริกษามีแนวคิดในการกำหนดปัจจัยย่อยของแต่ละปัจจัยหลักดังนี้

1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบาย และแผนงาน (20 คะแนน)

พิจารณาถึงความสอดคล้องของการพัฒนาโครงการทางหลวงแนวใหม่ ว่าโครงการมีความสอดคล้องหรือสนับสนุนยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงาน ทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และพื้นที่ โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง

2) ด้านกายภาพและการเชื่อมโยงโครงข่าย (40 คะแนน)

พิจารณาลักษณะทางด้านโครงข่ายโดยทางหลวงแนวใหม่จะต้องมีความสอดคล้องกับลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy) บริเวณดังกล่าว รวมถึงจะพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่จะต้องเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสม ไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพมากเกินไป รวมทั้งสามารถพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์มากขึ้นหรือทำให้เกิดการเชื่อมโยงการ

ขนส่งได้หลากหลายรูปแบบ เชื่อมโยงไปสู่พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard, CY) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot, ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) จุดพักรถบรรทุก ท่าเรือและท่าอากาศยาน เป็นต้น โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ประกอบด้วย การเชื่อมโยงไปแหล่ง Logistics Node และการเป็นเส้นทาง Freight route เป็นต้น

3) ด้านการขนส่งและจราจร (40 คะแนน)

พิจารณาปัจจัยด้านความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจร ลดผลกระทบต่อชุมชน และการลดอุบัติเหตุในเขตเมือง สภาพปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่นั้น ๆ จะเป็นข้อมูลที่สำคัญ โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ประกอบด้วย ความหนาแน่นของปริมาณจราจร และสัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น

7.1.3.2 การจัดลำดับโครงการ

การดำเนินงานในส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาถึงลำดับความสำคัญของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ตามเกณฑ์การให้คะแนนที่กล่าวไว้ข้างต้น ที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยของแต่ละโครงการ แล้วนำผลการประเมินดังกล่าว มาทำการวิเคราะห์จัดลำดับโครงการ ด้วยกระบวนการวิเคราะห์ทางเลือกแบบหลายปัจจัย (Multiple Criteria Analysis, MCA) หรือ การวิเคราะห์แบบลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process หรือ AHP) โดยผลการจัดลำดับจะถูกนำไปคัดเลือกโครงการในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Short List) เพื่อนำไปใช้ในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นต่อไป

7.1.3.3 การคัดเลือกโครงการในลำดับต้นๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Short List)

การดำเนินงานในขั้นตอนนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการคัดเลือกโครงการในลำดับต้น ๆ ของผลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ มาจำนวนไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร เพื่อนำมาจัดทำเป็นรายชื่อโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพ และจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงผลการคัดเลือกดังกล่าวรับฟังข้อคิดต่าง ๆ รวมถึงจะทำการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวใน 3 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านจราจรและขนส่ง พิจารณาเกี่ยวกับ การตรวจสอบโครงข่าย และคาดการณ์ปริมาณจราจรเบื้องต้น
- 2) ด้านวิศวกรรม พิจารณาเกี่ยวกับ แนวเส้นทางเบื้องต้น กำหนดตำแหน่ง/แนะนำรูปแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น
- 3) ด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาเกี่ยวกับ การทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาเบื้องต้น รวมถึงตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของพื้นที่โครงการ

การคัดกรองโครงการทางหลวงแนวใหม่เพื่อนำมาศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

ในขั้นตอนการคัดเลือกโครงการทางหลวงแนวใหม่สำหรับการนำไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น จำนวนไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Short List) นั้น ที่ปรึกษา

มีแนวคิดที่จะกระจายโครงการทางหลวงแนวใหม่ให้มีความสมดุลในทุกภูมิภาค เพื่อลดปัญหาการกระจุกตัวของโครงการในพื้นที่ภาคใดภาคหนึ่ง จึงได้ทำการคัดเลือกโครงการทางหลวงแนวใหม่ที่มีคะแนนสูงสุด ภูมิภาคละ 5 โครงการ รวมจำนวนโครงการทางหลวงแนวใหม่สำหรับนำไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ทั้งหมด 20 โครงการ โดยมีรายละเอียดแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 7.1-2 จำนวนโครงการทางหลวงแนวใหม่ในแต่ละภูมิภาค

| ภูมิภาค (ตามสำนักงานทางหลวง) | จำนวนโครงการทางหลวงแนวใหม่ (แห่ง) |
|------------------------------|-----------------------------------|
| ภาคเหนือ | 5 |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 5 |
| ภาคกลาง | 5 |
| ภาคใต้ | 5 |
| รวม | 20 |

ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568

จากการพิจารณาให้คะแนนโครงการต่าง ๆ ที่อยู่ใน Long List จำนวน 87 โครงการ รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 7.1.2 ได้ทำการคัดเลือกโครงการที่มีคะแนนสูงสุด 20 ลำดับ โดยกระจายโครงการทางหลวงแนวใหม่ลงไปในพื้นที่แต่ละภูมิภาค ภูมิภาคละ 5 โครงการ รายละเอียด Short List โครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ในแต่ละภูมิภาคดังแสดงในตารางที่ 7.1-3 และรูปที่ 7.1-4 โดยโครงการที่อยู่ใน Short List มีคะแนนอยู่ระหว่าง 64 ถึง 98 คะแนน สรุปรายละเอียดได้ดังนี้

- โครงการที่อยู่ในภาคเหนือ จำนวน 5 โครงการ มีระยะทางเบื้องต้นประมาณ 142 กิโลเมตร
- โครงการที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 5 โครงการ มีระยะทางเบื้องต้นประมาณ 105 กิโลเมตร
- โครงการที่อยู่ในภาคกลาง จำนวน 5 โครงการ มีระยะทางเบื้องต้นประมาณ 109 กิโลเมตร
- โครงการที่อยู่ในภาคใต้ จำนวน 5 โครงการ มีระยะทางเบื้องต้นประมาณ 64 กิโลเมตร

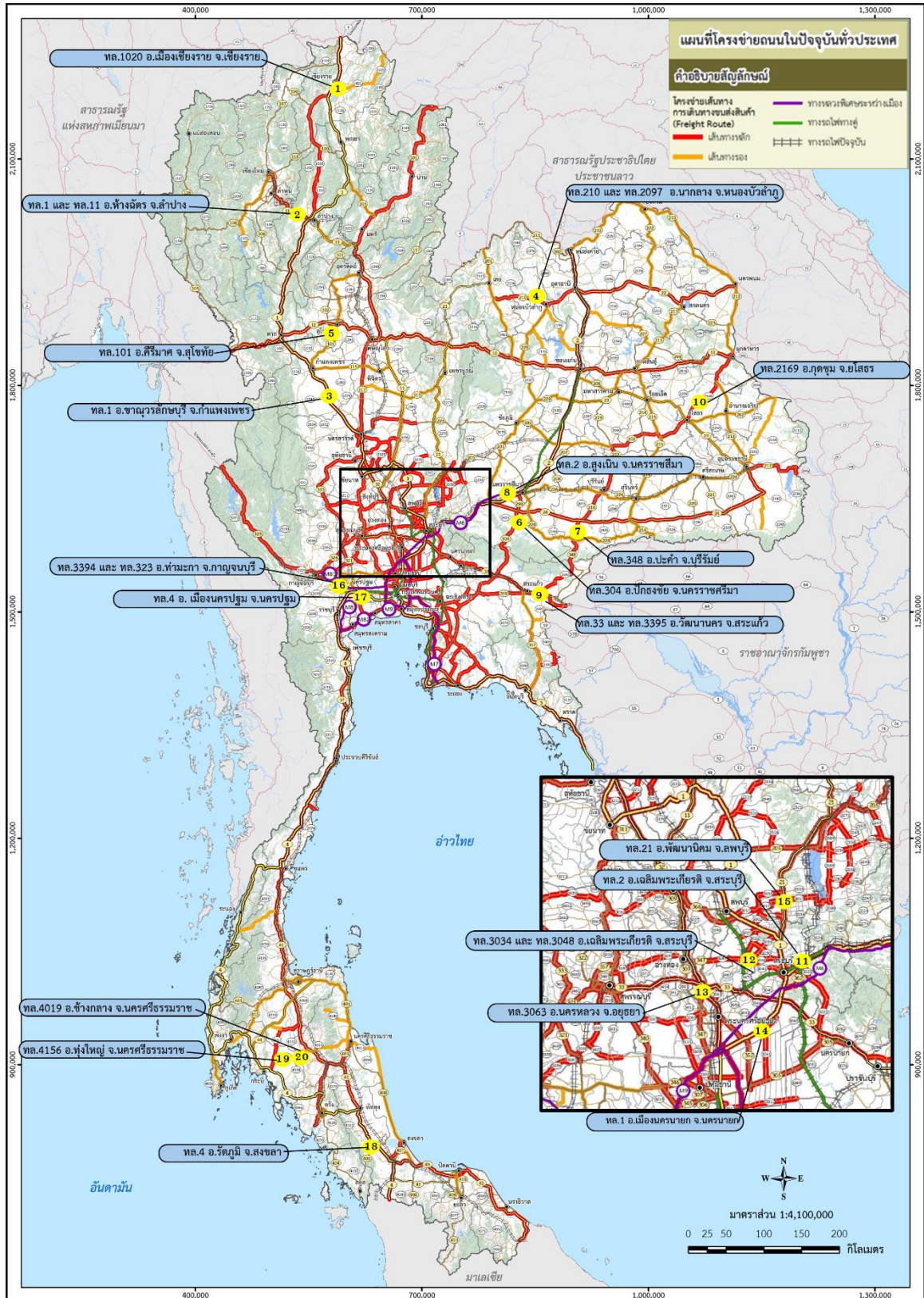
โดยสรุปผลการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ มีโครงการ 20 โครงการระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร (Short List)



ตารางที่ 7.1-3 Short List โครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

| ลำดับ | พื้นที่มีปัญหา เสนอแนะทางหลวงแนวใหม่ | ช่วง กม. | อำเภอ | จังหวัด |
|-------------------------------------|---|-----------------------|-------------------|-----------------|
| พื้นที่ภาคเหนือ | | | | |
| 1 | บริเวณ ทล.1020 | 0+000 ถึง 7+500 | เมืองเชียงราย | เชียงราย |
| 2 | บริเวณ ทล.11 | 483+970 | เมืองลำปาง | ลำปาง |
| 3 | บริเวณ ทล.1 | 410+930 | ขานัวร์ลักษณะบุรี | กำแพงเพชร |
| 4 | บริเวณ ทล.210 | 60+602 ถึง 94+048 | นากลาง | หนองบัวลำภู |
| 5 | บริเวณ ทล.101 | 41+451 ถึง 79+969 | คีรีมาศ | สุโขทัย |
| พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | | | | |
| 6 | บริเวณ ทล.304 | 221+222 ถึง 268+015 | ปักธงชัย | นครราชสีมา |
| 7 | บริเวณ ทล.348 | 102+800 ถึง 128+900 | ปะคำ | บุรีรัมย์ |
| 8 | บริเวณ ทล.2 | 124+220 | สูงเนิน | นครราชสีมา |
| 9 | บริเวณ ทล.33 | 265+145 ถึง 271+244 | พัฒนานคร | สระแก้ว |
| 10 | บริเวณ ทล.2169 | 23+800 ถึง 54+740 | กุศชุม | ยโสธร |
| พื้นที่ภาคกลาง | | | | |
| 11 | บริเวณ ทล.2 | 0+000 ถึง 32+1080 | เฉลิมพระเกียรติ | สระบุรี |
| 12 | บริเวณ ทล.3048 | 0+000 ถึง 13+059 | เฉลิมพระเกียรติ | สระบุรี |
| 13 | บริเวณ ทล.3063 | 0+000 ถึง 6+806 | นครหลวง | พระนครศรีอยุธยา |
| 14 | บริเวณ ทล.33 | 89+515 ถึง 131+814 | เมืองนครนายก | นครนายก |
| 15 | บริเวณ ทล.21 | 0+357 ถึง 27+329 | พัฒนานิคม | ลพบุรี |
| พื้นที่ภาคใต้ | | | | |
| 16 | บริเวณ ทล.3394 | 4+912 ถึง 15+400 | บ้านโป่ง | ราชบุรี |
| 17 | บริเวณ ทล.4 | 59+084 | เมืองนครปฐม | นครปฐม |
| 18 | บริเวณ ทล.4 | 1218+664 ถึง 1249+359 | รัตภูมิ | สงขลา |
| 19 | บริเวณ ทล.4156 | 35+698 ถึง 40+475 | ทุ่งใหญ่ | นครศรีธรรมราช |
| 20 | บริเวณ ทล.4019 | 20+000 ถึง 28+171 | ช้างกลาง | นครศรีธรรมราช |

ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568



ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษา อาจมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

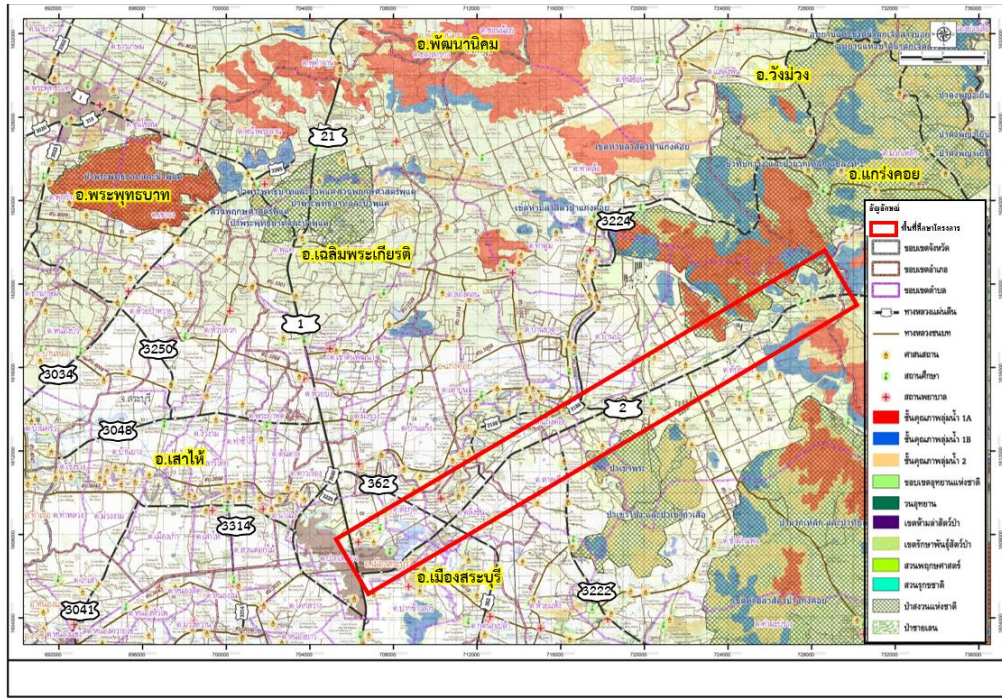
รูปที่ 7.1-4 Short List โครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

7.1.3.4 พื้นที่โครงการ (ทางหลวงหมายเลข 1020)

ที่ปรึกษาได้คัดเลือกพื้นที่ที่มีปัญหาของโครงการ ที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อนำไปประกอบใช้ในการศึกษาในด้านอื่น ๆ เช่น การศึกษาเศรษฐกิจสังคม การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษาทางด้านวิศวกรรม รวมถึงการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยพื้นที่ที่มีปัญหาในเขตความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสระบุรีจะมี 2 พื้นที่ ได้แก่

- จากการศึกษาคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศ พบว่า พื้นที่โครงข่ายทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณช่วง กม.93+000 ถึง กม.123+500 และทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณช่วง กม.0+000 ถึง กม.32+180 ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี ดังแสดงในรูปที่ 7.1-5 ซึ่งเป็นโครงข่ายเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) พบปัญหาด้านการจราจร (จาก $V/C > 0.7$) และลักษณะทางกายภาพที่พบชุมชนหนาแน่นบริเวณ อ.เมืองสระบุรี จ.สระบุรี นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษามี Logistics Node ที่สำคัญ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอยและเขตประกอบการอุตสาหกรรมทีพีไอ ดังนั้นพื้นที่ทางหลวงดังกล่าว จึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ เพื่อช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง การขนส่งสินค้า และหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหา
- จากการศึกษาคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศ พบว่า พื้นที่โครงข่ายทางหลวงที่มีปัญหาในบริเวณพื้นที่ ประกอบด้วย
 - ทล.1 บริเวณช่วง กม. 123+500 ถึง กม.137+465
 - ทล.3020 บริเวณช่วง กม. 0+000 ถึง กม.9+600
 - ทล.3022 บริเวณช่วง กม. 0+000 ถึง กม.17+500
 - ทล.3034 บริเวณช่วง กม. 0+000 ถึง กม.20+094
 - ทล.3048 บริเวณช่วง กม. 0+000 ถึง กม.13+059

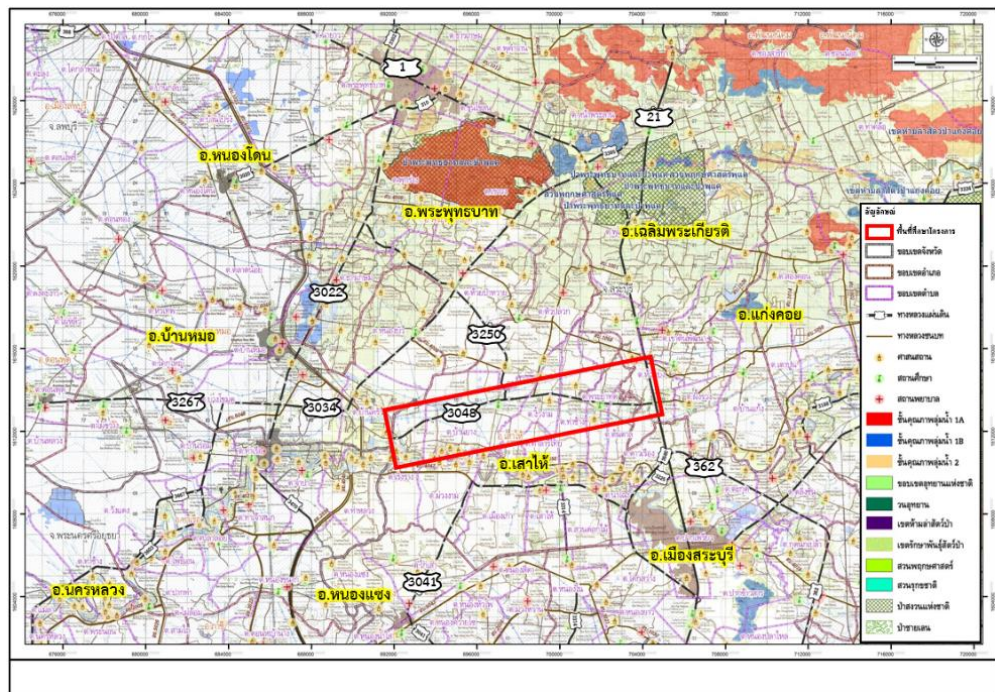
ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี ดังแสดงในรูปที่ 7.1-6 และเป็นโครงข่ายเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) พบปัญหา ด้านการจราจร (จาก $V/C > 0.7$) และลักษณะทางกายภาพที่พบชุมชนหนาแน่นบริเวณ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี ยิ่งไปกว่านั้นในบริเวณพื้นที่ศึกษามี Logistics Node ที่สำคัญ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย เขตประกอบการอุตสาหกรรมทีพีไอ และ ลานกองเก็บสินค้า(CY) สถานีบ้านป่าหวาย ดังนั้นพื้นที่ทางหลวงดังกล่าว จึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ เพื่อช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง การขนส่งสินค้าและหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชน นอกจากนี้การพัฒนาพื้นที่จะช่วยรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าจาก จ.พระนครศรีอยุธยา และ จ.สระบุรี ไปยัง จ.เพชรบูรณ์ และ จ.นครราชสีมา เพิ่มศักยภาพโครงข่ายด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ได้ต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้น เนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษา อาจมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 7.1-5 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่



ที่มา : ที่ปรึกษา , พ.ศ.2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้น เนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษา อาจมีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 7.1-6 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

7.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

7.2.1 กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น

ในขั้นตอนถัดไปที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น ตามผลการศึกษาคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมจากทั่วทั้งประเทศเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ โดยการกำหนดแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมนั้น จะมีแนวทางดังนี้

- แนวเส้นทางมีศักยภาพในการเชื่อมต่อสนับสนุนโครงข่ายโลจิสติกส์
- แนวเส้นทางเป็นโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) สามารถเชื่อมโยงจุดสำคัญ(Connectivity) และเป็นการพัฒนาเส้นทางหลักที่สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ (Shortcut)
- แนวเส้นทางเป็นแนวตรง มีระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อดึงดูดให้เกิดการตัดสินใจเลือกเส้นทางในการเดินทาง
- แนวเส้นทาง มีการหลีกเลี่ยงการทับซ้อนกับโครงข่ายทางหลวงเดิม เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่แห่งใหม่ ดึงดูดการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น
- แนวเส้นทาง มีการหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี สถานที่ราชการ ศาสนสถาน และแหล่งชุมชน
- แนวเส้นทางมีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม มีความสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ

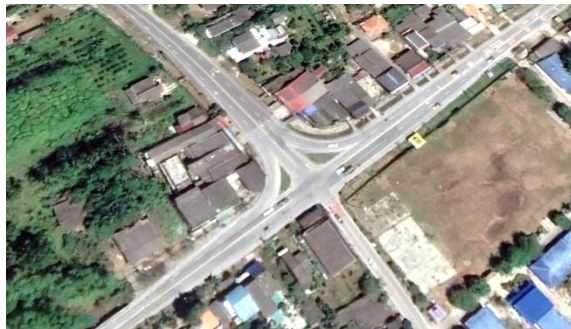
7.2.2 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น ในแต่ละพื้นที่โครงการตามที่ได้รับคัดเลือกจากหัวข้อ 7.1.3 (อย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 300 กม.) โดยจะรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านจราจร สภาพทางธรณีวิทยา อุทกวิทยา สภาพการระบายน้ำในพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อโครงการ ตรวจสอบหาข้อมูลระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จัดหาแบบ As-Built ประวัติและการบำรุงผิวทางของทางหลวงที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการพิจารณา เสนอแนะรูปแบบแนวคิดเบื้องต้น ชนิดของโครงสร้าง อุโมงค์ สะพาน การจัดช่วงสะพาน ระดับก่อสร้างที่เหมาะสม ตลอดจนรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ รวมทั้งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ต่อไป

โดยในเบื้องต้นจะพิจารณาออกแบบเป็นถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร หรือตามปริมาณการจราจรที่ใช้เส้นทาง บนเขตทางกว้าง 40-60 เมตร ซึ่งจะกำหนดเขตทางให้กว้างเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรที่จะสูงขึ้นในอนาคต ดังแสดงในรูปที่ 7.2- 1 และรูปที่ 7.2-2 แสดงแนวคิดรูปแบบจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดการพัฒนาโครงการ จุดตัด ทางเชื่อมต่างๆ



รูปที่ 7.2-1 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร



ตัวอย่างรูปแบบทางแยก จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดโครงการ



ตัวอย่างรูปแบบทางแยก จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดโครงการ



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถบนถนนโครงการ



ตัวอย่างรูปแบบจุดตัดถนนสายหลัก หรือทางรถไฟ

รูปที่ 7.2-2 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น การกำหนดรูปแบบทางแยก จุดตัด จุดกลับรถ

7.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย การผลิตสื่อเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ การประชุมปฐมนิเทศโครงการ การจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 1 การจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 2 และการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ โดยมีรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน แสดงดังตารางที่ 7.3-1 และตารางที่ 7.3-2

ตารางที่ 7.3-1 กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

| กิจกรรม | วัตถุประสงค์ | แผนดำเนินการ |
|--|--|---|
| 1. การเผยแพร่ข้อมูลโครงการ | <ul style="list-style-type: none">เพื่อนำเสนอและ/หรือสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ผ่านการสื่อสารที่หลากหลายช่องทาง เช่น website เป็นต้น | ตลอดระยะเวลาการศึกษา |
| 2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ | <ul style="list-style-type: none">เพื่อนำเสนอ และนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ รวมถึงแนวคิดการคัดเลือกโครงการแก่หน่วยงานภายในกรมทางหลวง และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ | ภายใน 90 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาหรือเดือนที่ 3 ของแผนการศึกษาหรือหลังรายงานเบื้องต้นได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวง |
| 3. จัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 1 อย่างน้อย 20 โครงการ จัดประชุมโครงการละ 1 ครั้ง | <ul style="list-style-type: none">เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกโครงการและแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น และร่วมหารือสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้นเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ | ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาหรือเดือนที่ 6 ของแผนการศึกษาหรือภายหลังจากความก้าวหน้าฉบับที่ 1 ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวง |
| 4. จัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 2 อย่างน้อย 20 โครงการ จัดประชุมโครงการละ 1 ครั้ง | <ul style="list-style-type: none">เพื่อสรุปผลการศึกษาเบื้องต้น ได้แก่ แนวเส้นทางที่เหมาะสม ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการจราจรและขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้นเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ | ภายใน 330 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาหรือเดือนที่ 11 ของแผนการศึกษาหรือภายหลังจากความก้าวหน้าฉบับที่ 3 ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวง |
| 5. การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ | <ul style="list-style-type: none">เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแก่หน่วยงานภายในกรมทางหลวง และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ | ภายใน 450 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาหรือเดือนที่ 15 ของแผนการศึกษาหลังงานศึกษาทุกประเด็นแล้วเสร็จ |



ตารางที่ 7.3-2 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

| แผน/กิจกรรม | ระยะเวลาการดำเนินงาน (เดือน) | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1. เสนอแผนการดำเนินงานการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ | ■ | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. จัดทำการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อ และจัดทำ website | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3. จัดทำเอกสารและวีดิทัศน์ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 ผลิตเอกสารและวีดิทัศน์ ครั้งที่ 1 ประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ | | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 ผลิตเอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 | | | | | | | | | ■ | | | | | | |
| 3.3 ผลิตเอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 | | | | | | | | | | | | ■ | | | |
| 3.4 ผลิตเอกสารและวีดิทัศน์ ครั้งที่ 2 ประกอบการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ | | | | | | | | | | | | | | ■ | |
| 4. จัดให้มีการประชุมเพื่อนำเสนอรายละเอียด | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 การปฐมนิเทศโครงการและการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) | | | ● | | | | | | | | | | | | |
| 4.2 จัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่โครงการเพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและข้อมูลต่าง ๆ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 ประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 | | | | | | | | | | ● | | | | | |
| 4.2.2 ประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 | | | | | | | | | | | | ● | | | |
| 4.3 การปัจฉิมนิเทศโครงการ | | | | | | | | | | | | | | | ● |
| 5. ผลิตวีดิทัศน์ภาพรวมของโครงการ | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ |
| 6. ผลิตวีดิทัศน์การทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ |

โดยที่ผ่านมาได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรม เซ็นจูรี พาร์ค ถนนราชปรารภ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูล ข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดในการคัดเลือกโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงโครงการข่ายคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อแนวคิด ในการคัดเลือกโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินกิจกรรมการประชุม

ในการประชุมฯ ได้รับเกียรติจากนายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ เป็นประธานในการเปิดการประชุม และนายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน กล่าวรายงาน การประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 180 คน จากกลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุม 176 คน แสดงดังตารางที่ 7.3-3 ประกอบด้วย หน่วยงานกรมทางหลวงส่วนกลาง สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง หน่วยงานในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หน่วยงานที่ด้านการคมนาคม ขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งมีบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 7.3-1 และสามารถสรุปผลในช่วงการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.3-4)

ตารางที่ 7.3-3 กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมและจำนวนที่เข้าร่วมการประชุม

| กลุ่มเป้าหมาย | จำนวนที่เชิญ (หน่วยงาน) | จำนวนที่เข้าร่วม | |
|--|----------------------------|------------------|------------|
| | | (หน่วยงาน) | (คน) |
| 1. หน่วยงานสังกัดกรมทางหลวง | | | |
| • หน่วยงานส่วนกลาง | 15 | 11 | 36 |
| • สำนักและแขวงทางหลวงภาคกลาง | 35 | 25 | 25 |
| • สำนักและแขวงทางหลวงภาคเหนือ | 34 | 26 | 27 |
| • สำนักและแขวงทางหลวงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 34 | 25 | 25 |
| • สำนักและแขวงทางหลวงภาคใต้ | 29 | 22 | 23 |
| 2. หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม | 12 | 8 | 10 |
| 3. หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน | 6 | 6 | 10 |
| 4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง และอื่น ๆ | 11 | 7 | 24 |
| รวม | 176 | 130 | 180 |



บรรยากาศการลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายสีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
กล่าวรายงานการประชุม



นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
กล่าวเปิดการประชุม



ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาแนะนำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการบรรยาย



บรรยากาศช่วงกิจกรรม Workshop



บรรยากาศช่วงกิจกรรม Workshop

รูปที่ 7.3-1 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ
(Workshop)

ตารางที่ 7.3-4 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

| ประเด็น | ข้อเสนอแนะ | การนำไปใช้ประกอบการศึกษา |
|---|--|--|
| 1. ตำแหน่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่มีอยู่ในปัจจุบันและแผนพัฒนาในอนาคต | เสนอแนะข้อมูล Logistics node เพิ่มเติมที่เชื่อมโยงกับตำแหน่งของนิคมอุตสาหกรรมท่าเรือบก ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้า ตลาดกลาง ลานตู้คอนเทนเนอร์ สถานีบรรจุและแยกกล่องสินค้า และท่าเรือ | โครงการได้นำข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมไปพิจารณาเพิ่มเติม พบว่า Logistics node บางแห่ง ซึ่งที่ประชุมเสนอแนะให้เพิ่มเติม มีอยู่ในบัญชี Logistics node เดิมของโครงการแล้ว จึงไม่ได้ดำเนินการเพิ่มเติมข้อมูล ในส่วนนี้ แต่โครงการได้ดำเนินการเพิ่มเติมข้อมูล Logistics node ที่สำคัญที่ยังไม่มีในบัญชี และปัจจุบันยังดำเนินการอยู่ ลงในบัญชี Logistics node โครงการ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการต่อไป |
| 2. การคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List เรื่องโครงข่ายเส้นทางเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) | 1. เสนอแนะให้พิจารณาปัจจัยฯ เพิ่มเติม <ul style="list-style-type: none"> • ความหนาแน่นของชุมชน • ปริมาณรถจักรยานยนต์ (เพื่อสะท้อนปริมาณประชากรแฝง) • ปริมาณมลภาวะ (CO₂) จากปริมาณจราจร • ปริมาณอุบัติเหตุ โดยเฉพาะรถบรรทุก • ระยะเวลาเดินทาง • ปริมาณการขนส่งสินค้า • การเชื่อมต่อทางสายรองที่มีศักยภาพของพื้นที่ท่องเที่ยว • เส้นทางที่รถบรรทุกผ่านเมือง • ระบบขนส่งรูปแบบอื่นที่จะมาใช้พื้นที่ร่วมกัน • ด้านชายแดนนำเข้า และส่งออกจากประเทศเพื่อนบ้าน • ผังเมืองทั้งระดับภาค จังหวัด และ ผังเมืองรวม • การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ • จุดตัดกับทางรถไฟ เสนอให้ใช้ค่า TM หรือ Traffic Moment | โครงการได้นำข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมไปพิจารณาเพิ่มเติมปัจจัยที่เหมาะสมจะใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List โครงข่ายเส้นทางเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) เพื่อให้ผลการคัดเลือกโครงการมีความเหมาะสมและสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ |

ตารางที่ 7.3-4 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) (ต่อ)

| ประเด็น | ข้อเสนอแนะ | การนำไปใช้ประกอบการศึกษา |
|---|--|---|
| 2. การคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List เรื่องโครงข่ายเส้นทาง การเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) (ต่อ) | <p>2. เสนอแนะให้นำศักยภาพของเส้นทางหลักเดิมเกี่ยวกับ ถนน สะพาน และจุดตัดทางรถไฟ มาใช้ในการพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาบนโครงข่ายเส้นทาง การเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route)</p> <p>3. เสนอแนะให้นำระยะห่างจากพื้นที่อนุรักษ์ ใกล้แหล่งโบราณสถาน /โบราณคดี มาประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา กรณีพบปัญหาจากรอบบนโครงข่ายเส้นทาง การเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) ในปัจจุบัน</p> <p>4. เสนอให้แยกปริมาณของรถบรรทุกออกมาพิจารณาเพิ่มเป็นเกณฑ์เฉพาะของรถบรรทุก</p> <p>5. เสนอแนะให้ปรับปรุงเกณฑ์ให้เหมาะสมกับแต่ละภูมิภาค เนื่องจากมีการเชื่อมโยงโครงข่ายแตกต่างกัน และควรรับฟังข้อเสนอแนะจากภาคประชาชน</p> | <p>โครงการได้นำข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมไปพิจารณาเพิ่มเติมปัจจัยที่เหมาะสมจะใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List โครงข่ายเส้นทาง การเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) เพื่อให้ผลการคัดเลือกโครงการมีความเหมาะสมและสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p> |
| 3. การคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List เรื่องโครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ | <p>1. เสนอแนะให้พิจารณาปัจจัยฯ เพิ่มเติม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศักยภาพนิคมอุตสาหกรรม • ศักยภาพของขนส่งสาธารณะ • ศักยภาพของพื้นที่ท่องเที่ยว <p>2. เสนอแนะให้นำเกณฑ์ GPP การท่องเที่ยว มาร่วมพิจารณาด้วย</p> <p>3. เสนอแนะให้นำปัจจัยด้านพิธีการศุลกากร มาใช้ในการพิจารณา</p> <p>4. หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวทางด้านวัฒนธรรม และระบบนิเวศ เช่น แหล่งมรดกโลก แหล่งเมืองโบราณ ฯลฯ</p> <p>5. นโยบายในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า</p> <p>6. GMS-CBTA (ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง)</p> | <p>โครงการได้นำข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมไปพิจารณาเพิ่มเติมปัจจัยที่เหมาะสมจะใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกโครงการกลุ่ม Long List โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ เพื่อให้ผลการคัดเลือกโครงการมีความเหมาะสมและสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p> |

ตารางที่ 7.3-4 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) (ต่อ)

| ประเด็น | ข้อเสนอแนะ | การนำไปใช้ประกอบการศึกษา |
|--|--|---|
| 4. การจัดลำดับความสำคัญ กลุ่ม Short List | <ol style="list-style-type: none"> 1. เสนอแนะให้พิจารณาปัจจัยสำหรับการจัดลำดับความสำคัญเพิ่มเติม <ul style="list-style-type: none"> • ทิศทางเศรษฐกิจ ทั้งระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาค • จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น • การพัฒนาในพื้นที่ลุ่มน้ำ • เสนอแนะให้พิจารณาปรับคะแนนของปัจจัยในการจัดลำดับโครงการ • จุดเด่นของแต่ละพื้นที่ที่เพิ่มศักยภาพการลงทุนและการเชื่อมโยงโครงข่าย /D (Economic, City, การขนส่ง และ ท้องเที่ยว 2. เสนอแนะให้พิจารณาคะแนนตามความต้องการของประชาชนในพื้นที่ด้วย 3. เสนอแนะให้พิจารณาโครงการที่ไม่เข้าช้อยกับโครงการของกรมทางหลวงชนบท | โครงการได้นำข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมไปพิจารณาเพิ่มเติมปัจจัยที่เหมาะสมจะใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกโครงการ กลุ่ม Long List โครงข่ายเส้นทางทางเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) เพื่อให้ผลการคัดเลือกโครงการมีความเหมาะสมและสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ |

นอกจากนี้ โครงการได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประกอบการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการสู่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้รับรู้ และสร้างความเข้าใจ และเป็นช่องทางในการสื่อสารกับผู้รับผิดชอบโครงการทั้งในส่วน of กรมทางหลวง และ บริษัทที่ปรึกษา โดยสามารถสรุปผลการดำเนินงานดังแสดงในตารางที่ 7.3-5

ตารางที่ 7.3-5 สรุปผลการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์

| สื่อประชาสัมพันธ์ | ผลการดำเนินงาน |
|---|--|
| <p>1. เว็บไซต์โครงการ หน้าหลัก หรือหน้า Home ของเว็บไซต์แสดงข้อมูลข่าวสารความเคลื่อนไหวล่าสุดของโครงการ และแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ประกอบด้วย ข้อมูลโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ข่าวประชาสัมพันธ์ สื่อประชาสัมพันธ์ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และติดต่อโครงการ</p> |  |
| <p>2. เอกสารประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และบนเว็บไซต์โครงการ และ Line Official</p> |  |
| <p>3. แผ่นพับ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูล วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา พื้นที่ศึกษา แนวคิดเบื้องต้น การออกแบบ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และประชาสัมพันธ์ การดำเนินงานขั้นตอนไป ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการและบนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ</p> |  |
| <p>4. บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูลความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกโครงการ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ บนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ</p> |  |

8. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

8.1 ด้านวิศวกรรม

- (1) สำรวจและวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรเพื่อนำไปใช้กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น
- (2) รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นต้องใช้ในการออกแบบ
- (3) กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานที่ใช้
- (4) กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น

8.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- (1) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ
- (2) ทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- (3) ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ซึ่งประกอบด้วย การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น นำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของทางหลวงแนวใหม่ที่ได้รับคัดเลือก

8.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- (1) สรุปผลการประชุมเพื่อการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่โครงการภายใต้สังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (2) ดำเนินการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่โครงการภายใต้สังกัดกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการกำหนดแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมเบื้องต้น ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง และผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- (3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ รวมถึง Line official โครงการ

9. สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

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



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : น.ส.ปาริณา ชาทิมนตรี



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



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 2323
โทรสาร : 0 2509 9109
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม/
ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายจรงค์ษ์ ราชสมบัติ



เว็บไซต์ของโครงการ : www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com
Facebook : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์
Line : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์



เว็บไซต์ของโครงการ



Facebook



Line