

ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 7 มีนาคม 2566 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมกมลพิทย โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพมหานคร
นายมนตรี เดชาสกุลสม รองอธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม
มีผู้เข้าร่วมประชุม 188 คน (ไม่รวมบริษัทที่ปรึกษา)



ดาวน์โหลดสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

กลุ่ม	วัน	เวลา	สถานที่
กลุ่มที่ 1	วันพุธที่ 16 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอคลองท่อม อำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่
กลุ่มที่ 2	วันพฤหัสบดีที่ 17 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ อาคารหอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
กลุ่มที่ 3	วันพฤหัสบดีที่ 17 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลลาดทราย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กลุ่มที่ 4	วันศุกร์ที่ 18 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอกำแพงแสน อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
กลุ่มที่ 5	วันศุกร์ที่ 18 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอลาดบัวหลวง อำเภอลาดบัวหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กลุ่มที่ 6	วันจันทร์ที่ 21 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลนาตาล อำเภอนาตาล จังหวัดหนองบัวลำภู
กลุ่มที่ 7	วันอังคารที่ 22 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอสารภี อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่
กลุ่มที่ 8	วันอังคารที่ 22 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
กลุ่มที่ 9	วันพุธที่ 23 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองลำปาง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง
กลุ่มที่ 10	วันพุธที่ 23 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองเมืองปัก อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา
กลุ่มที่ 11	วันพฤหัสบดีที่ 24 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมสิริสองแคว ศูนย์ศึกษาและพัฒนาชุมชนพิษณุโลก อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก
กลุ่มที่ 12	วันพฤหัสบดีที่ 24 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลลำไทร อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี
กลุ่มที่ 13	วันศุกร์ที่ 25 สิงหาคม 2566	เวลา 09.00 – 12.00 น.	ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหัวไร่ อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

การประชุมปัจฉิมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม



กรมทางหลวง สำนักแผนงาน
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 02-354-6688
โทรสาร 02-354-6593



บริษัท โชติชินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 147/34 อาคารโชติชินดา
ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
ติดต่อ : คุณสุวิภา ภาณุเจริญเกียรติ
โทรศัพท์ 02-318-7235
โทรสาร 02-318-7236
E-Mail : chotichinda@chotichinda.co.th



บริษัท เอสอาร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 68/9 ซอยพัฒนาการ 20 แขวง 4
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพมหานคร 10250
ติดต่อ : คุณวชิรณัฐ ปิระนะ (งานจราจรและขนส่ง)
โทรศัพท์ 02-101-6501
โทรสาร 02-101-6502
E-Mail : s2rconsulting@s2rconsulting.co.th



บริษัท พีทีอี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 125, 127 ซอยรามคำแหง 12
ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ
กรุงเทพฯ 10240
ติดต่อ : คุณไอริส เรืองสว่าง
(ด้านการสำรวจและออกแบบ)
โทรศัพท์ 0-2369-2800-3
โทรสาร 0-2369-2925
E-Mail : info@pte.co.th /
pte_engineer@yahoo.com



บริษัท พีดีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยนิมิต 98
แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230
ติดต่อ : คุณสุภากร วัฒนศิริ (ด้านสิ่งแวดล้อม)
คุณชนิตา วัฒนศิริ
(ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
โทรศัพท์ 02-948-6014-5
โทรสาร 02-948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
Department Of Highways

การศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ ทางหลวงสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหารถ และยกระดับความปลอดภัย

แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2



www.พัฒนากทางหลวงสายหลัก.com



สิงหาคม 2566

➡ ความเป็นมาโครงการ

กรมทางหลวงได้พัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เพื่อให้เป็นโครงข่ายทางหลวงระดับประเทศและระดับภูมิภาค เป็นเส้นทางรองรับการเดินทางขนส่งของคนและสินค้าตามแนวเส้นทางโลจิสติกส์ของประเทศ โดยแนวเส้นทางดังกล่าวประกอบด้วย เส้นทางที่เชื่อมโยงจากจังหวัดต่าง ๆ ในภูมิภาคเข้าสู่จังหวัดที่เป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค และเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ตลอดจนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายทางหลวงของประเทศเพื่อนบ้าน

จากการจำแนกลำดับชั้นถนนของกรมทางหลวงตามหลักเกณฑ์ที่เป็นสากล โครงข่ายทางหลวงสายหลักเป็นเส้นทางที่มีลำดับชั้นความสำคัญสูง โดยเป็นลำดับสองรองจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังนั้น จึงต้องดำเนินการสำรวจประเมินประสิทธิภาพและความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพทางกายภาพและองค์ประกอบที่ส่งผลกระทบต่อจราจรและความปลอดภัย สำหรับกำหนดแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาคือที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม เพื่เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และความปลอดภัยของโครงข่าย เพื่อให้ทางหลวงสายหลักสามารถรองรับการเดินทางสัญจรของประชาชน ได้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ในการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การพิจารณารูปแบบการปรับปรุงแก้ไขปัญหาคือที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม พร้อมจัดทำการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้รูปแบบการปรับปรุงแก้ไข พัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักให้ได้รับการยอมรับจากประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และนำมาศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรและยกระดับความปลอดภัยอย่างยั่งยืนต่อไป

➡ วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ➡ เพื่อทราบแนวทางการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรและยกระดับความปลอดภัย
- ➡ เพื่อทราบรูปแบบเบื้องต้นในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักที่เหมาะสม
- ➡ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการ
- ➡ เพื่อทราบความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการก่อสร้างโครงการเบื้องต้น
- ➡ เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาแก้ไขปัญหารถจราจรและยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงสายหลักในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว

➡ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- มีแนวทางการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรและยกระดับความปลอดภัย
- มีการออกแบบรูปแบบเบื้องต้นในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักที่เหมาะสม
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการ
- ทราบความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการก่อสร้างโครงการเบื้องต้น
- สามารถดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาแก้ไขปัญหารถจราจรและยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงสายหลักในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว

➡ แนวเส้นทางหลักที่นำมาคัดเลือก

การคัดเลือกพื้นที่โครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เหมาะสมเพื่อเป็นพื้นที่ศึกษา จะประเมินภาพรวมจากโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ โดยพิจารณาถึงการเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงต่าง ๆ และระบบคมนาคมด้านอื่น ๆ ปัจจุบันด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม สภาพภูมิประเทศ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ ความเป็นอุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดด้านวิศวกรรมและด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงข้อร้องเรียนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคัดเลือกพื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่ไม่น้อยกว่า 400 กิโลเมตร หรือตามความเหมาะสมของการศึกษา โดยพิจารณาแนวเส้นทางหลักที่นำมาคัดเลือก ดังนี้

การคัดกรองพื้นที่ศึกษา

ทำการคัดกรองพื้นที่ศึกษาในขั้นต้น ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ดังนี้

- **ประเภทของโครงข่าย (ลำดับชั้นของทางหลวง)** ทำการคัดเลือกเฉพาะโครงข่ายถนนลำดับชั้นที่ 1 และ 2 ของโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ของ AASHTO ในการคัดเลือกพื้นที่ตามเป้าหมายของการออกแบบ
- **สัดส่วนของปริมาณจราจรต่อความจุของทางหลวง (V/C) ในปีก่อนาค** ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume to Capacity Ratio, V/C) ในปีก่อนาค (ปีที่ 10, พ.ศ. 2576) จากแบบจำลองระดับประเทศ และทำการคัดกรองโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่มีสัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) มากกว่า 0.6

การจัดลำดับสายทาง

ทำการคัดเลือกโดยพิจารณาคะแนนจากค่าน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยด้วยวิธีกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (Analytical Hierarchy Process, AHP) ของ 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้

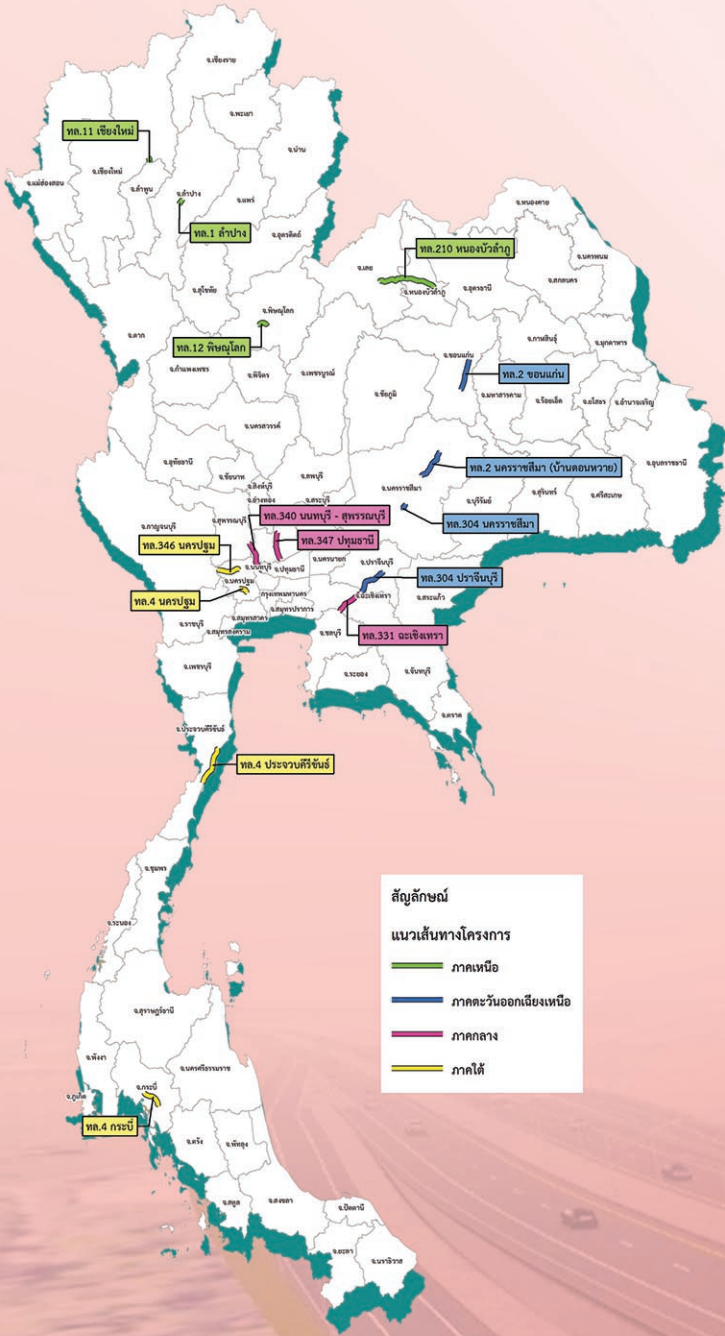
- ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C)
- ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Costs, RUC)
- สถิติอุบัติเหตุ (Accident Statistics, ACCs)

ซึ่งในแต่ละปัจจัยจะถูกประเมินค่าน้ำหนักความสำคัญโดยผู้เชี่ยวชาญและพิจารณาค่าตัวคูณจากข้อมูลในแต่ละสายทางที่สอดคล้องกับแต่ละปัจจัย หลังจากนั้นจึงทำการจัดลำดับความสำคัญของโครงข่ายทางหลวงสายหลักด้วยผลการคำนวณค่าคะแนนที่ได้จาก ค่าน้ำหนักของปัจจัย x ค่าตัวคูณของแต่ละสายทาง และสายทางของทางหลวงสายหลักที่ผ่านการจัดลำดับความสำคัญแล้วจะถูกนำมาจัดกลุ่มแยกตามภูมิภาคของประเทศต่อไป

การคัดเลือกโครงข่ายสายทาง

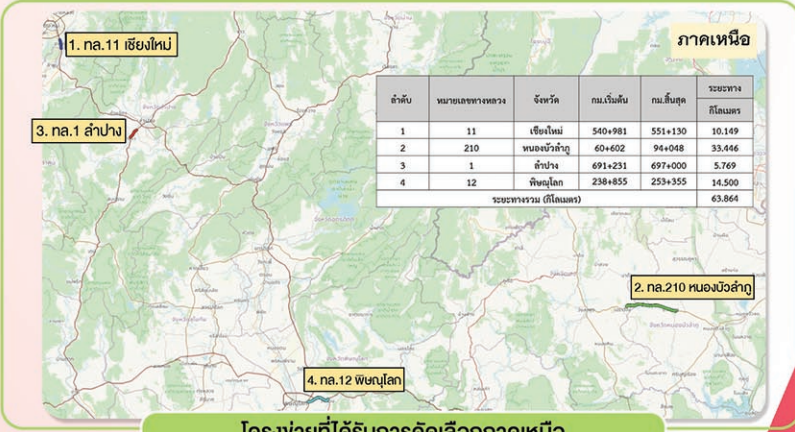
ทำการจัดกลุ่มตามพื้นที่ 4 ภาค คือ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ จากนั้นจะทำการเชื่อมโยงเป็นโครงข่าย (Corridor) โดยพิจารณาจากขอบเขตของจังหวัด กลุ่มจังหวัด หรือเขตความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวง หลังจากนั้นจะทำการพิจารณาแผนปฏิบัติการพัฒนาทางหลวง และพิจารณาข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมและข้อจำกัดด้านกายภาพ เพื่อเป็นการคัดกรองขั้นสุดท้าย และทำการสรุปผลการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ศึกษา โดยคัดเลือกโครงข่ายแนวสายทางแยกเป็นรายภูมิภาคครอบคลุมทั่วประเทศรวมไม่น้อยกว่า 400 กิโลเมตร

ผลการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

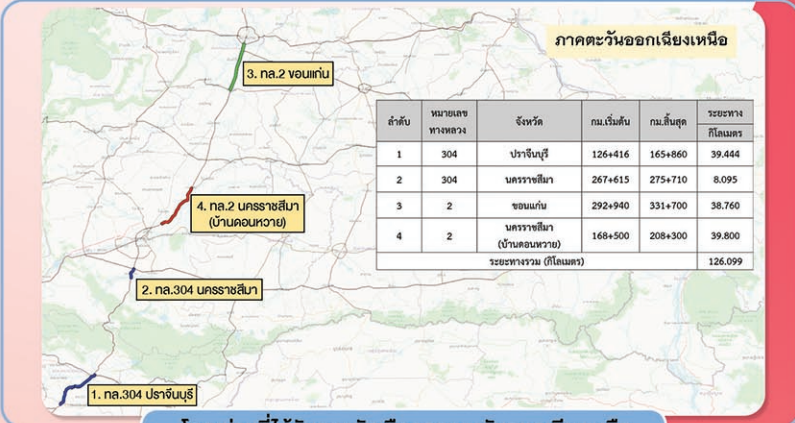


โครงการที่ได้รับการคัดเลือกในแต่ละภาค

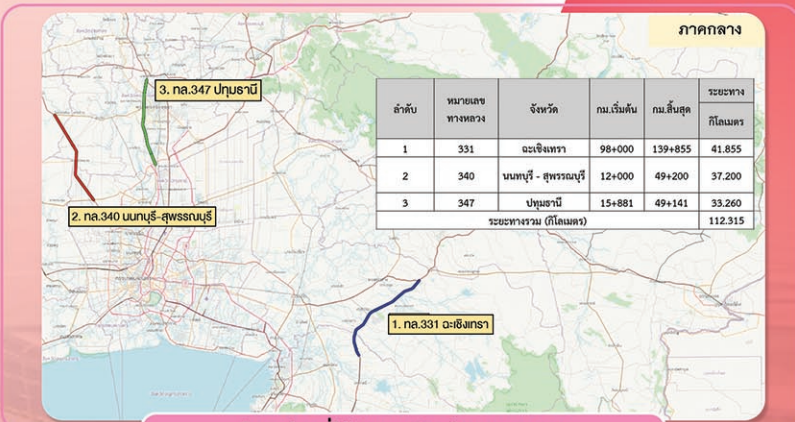
ภาค	จำนวน Corridor	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)
ภาคเหนือ	4	63.864
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4	126.099
ภาคกลาง	3	112.315
ภาคใต้	4	132.079
รวม	15	434.357



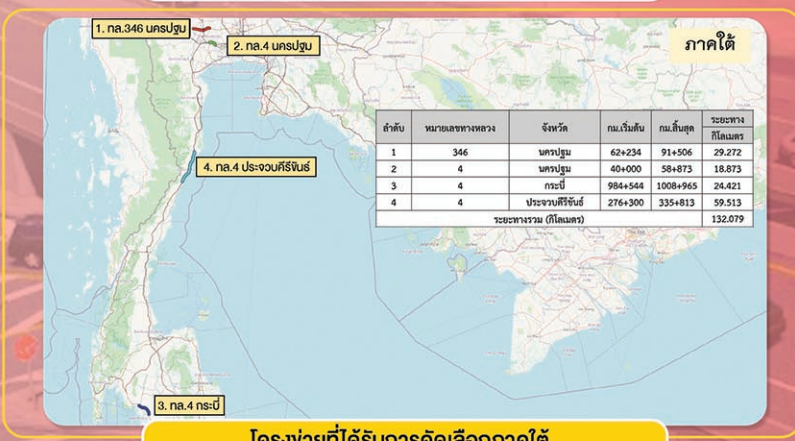
โครงการที่ได้รับการคัดเลือกภาคเหนือ



โครงการที่ได้รับการคัดเลือกภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการที่ได้รับการคัดเลือกภาคกลาง



โครงการที่ได้รับการคัดเลือกภาคใต้

ตัวอย่างรูปแบบในการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

เพื่อลดจุดติดขัดของกระแสนจราจร และผู้ใช้งานสามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้อย่างเหมาะสม คล่องตัว รวมทั้งแก้ไขปัญหารถจากรถและยกระดับความปลอดภัย ทั้งนี้ ได้มีรูปแบบในการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเบื้องต้น ดังนี้

คุณลักษณะ หลักที่ และความสำคัญทางหลวงสายหลัก (ถนนชั้นที่ 1 และถนนชั้นที่ 2)

คุณลักษณะ หลักที่ ความสำคัญของทางหลวงสายหลัก	ถนนชั้นที่ 1	ถนนชั้นที่ 2
1. ระดับความสำคัญ	ระดับภูมิภาค / เมืองหลักหรือหัวเมือง	เมืองหลัก - เมืองรอง / พื้นที่สำคัญระดับภูมิภาค
2. หน้าที่การบริการ (Mobility)	การสัญจร	การสัญจรปานกลาง
3. หน้าที่การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility)	เพื่อการเข้าถึงพื้นที่	เพื่อการเข้าถึงพื้นที่รอง - ปานกลาง
4. การควบคุมการเข้าถึง	มีการควบคุมการเข้าถึง	มีการควบคุม
5. ทางแยก และทางเชื่อม	ทางแยกต่างระดับ / ทางแยกระดับ / สัญญาณไฟจราจร / สัญญาณไฟจราจรควบคุม	ทางแยกต่างระดับ / สัญญาณไฟจราจร / สัญญาณไฟจราจรควบคุม
6. ปริมาณจราจร, A/D (ต่อวัน)	A/D > 20,000	A/D 8,000 - 20,000
7. ลักษณะการจราจร และประเภทการบริการ	ระยะทางยาว, เส้นทางตรงหรือเกือบตรง, การเดินทางต่อเนื่อง	มีการควบคุมการจราจร / สัญญาณไฟจราจร / สัญญาณไฟจราจรควบคุม
8. ลักษณะการจราจร	ไม่มีการจราจรที่ซับซ้อนหรือการจราจรที่หนาแน่น	มีการจราจรที่ซับซ้อนหรือการจราจรที่หนาแน่น
9. ความเชื่อมโยงภายใน	จุดเชื่อมโยงภายในทางหลวงสายหลัก / การเข้าถึงพื้นที่ / การเข้าถึงพื้นที่รอง	จุดเชื่อมโยงภายในทางหลวงสายหลัก / การเข้าถึงพื้นที่ / การเข้าถึงพื้นที่รอง
10. การใช้งาน	เส้นทางหลัก	เส้นทางรอง
11. ความเร็วในการเดินทาง (km/h)	90 - 120	90 - 100
12. ความปลอดภัย	90 - 110	80 - 100

จากการศึกษาลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวง (Road Hierarchy) กรมทางหลวงได้พิจารณาดังความสำคัญของทางหลวงสายหลัก โดยคำนึงถึงระดับความเชื่อมโยงพื้นที่ ปริมาณการสัญจร และการใช้งาน ระดับและการควบคุมการเข้าถึงที่ดินลักษณะของทางแยกและทางเชื่อม ความเร็วออกแบบในการเดินทาง เป็นต้น ซึ่งเป็นการจัดหลักในการปรับปรุงประสิทธิภาพของทางหลวงให้สอดคล้องกับการใช้งานของลำดับถนนชั้นที่ 1 และถนนชั้นที่ 2

การปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง



เพื่อให้การปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของถนนสายหลักซึ่งจะเน้นให้รูปแบบการใช้งานของถนนมีความคล่องตัวในการสัญจรสามารถใช้ความเร็วสูงได้และการพิจารณาการเข้าถึงหรือการเชื่อมต่อกับทางหลวงสายหลักจะถูกกำหนดอย่างเหมาะสม เพื่อลดการรบกวนการจราจรและการเข้าและออกจากพื้นที่ 2 ข้างทาง โดยวัตถุประสงค์หลักของโครงการ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง การลดจุดติดขัดของจราจรทางหลวง การจัดการการเข้าถึงทางหลวงที่มีความเหมาะสม การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ลดปัญหาอุบัติเหตุ เป็นต้น

แนวคิดการปรับปรุงเบื้องต้น

- แนวคิดการปรับปรุงทางหลวงสายหลัก เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ จะพิจารณาดังนี้
- 1) การก่อสร้างทางคู่ขนาน
 - 2) การปรับปรุงจุดกลับรถบนทางหลวง และการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพาน
 - 3) การปรับปรุงทางเชื่อมระหว่างชุมชน
 - 4) การปรับปรุงทางแยก
- โดยรูปแบบการปรับปรุงที่เหมาะสม ในการแก้ไขปัญหาคอขวดระหว่างการสัญจร ซึ่งอาจจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปตามแนวทางการแก้ไขปัญหารถจากรถ เพื่อให้ยังคงรักษาหน้าที่และประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลักชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2

ตัวอย่างรูปแบบการก่อสร้างทางคู่ขนาน



การพิจารณาการก่อสร้างทางคู่ขนาน จะคำนึงถึงตำแหน่งจุดเข้า - ออก (Entry - Exit) ของทางคู่ขนานกับทางสายหลัก ซึ่งจะขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและลักษณะกายภาพของพื้นที่ รวมถึงข้อจำกัดของเขตทางเดิม โดยทั่วไปจะออกแบบในทางคู่ขนานให้มีการเดินทางแบบทิศทางเดียวเพื่อความปลอดภัยซึ่งกรณีทางหลวงผ่านบริเวณพื้นที่ชุมชน จะพิจารณาให้มีการเดินทางแบบ 2 ทิศทาง (ส่วนทางไป-กลับ) โดยจะขึ้นอยู่กับข้อจำกัดของเขตทางเดิม

ตัวอย่างรูปแบบในการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ต่อ)

ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถบนทางหลวง และการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพาน

รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถเบื้องต้น จะพิจารณาดังนี้

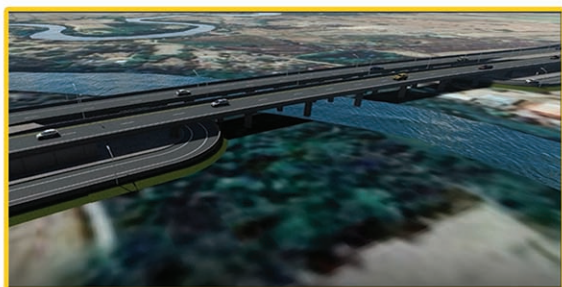
- 1) จุดกลับรถเกาะกลาง Inner to Inner
- 2) จุดกลับรถลอดใต้สะพานบก (สะพานช่วงสั้น)
- 3) จุดกลับรถลอดใต้สะพานข้ามลำน้ำ
- 4) จุดกลับรถโครงสร้างสะพานเทือกน้ำ
- 5) จุดกลับรถรูปแบบทั่วไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง (กรณีมีข้อจำกัดของเขตทางหลวง)
- 6) จุดกลับรถโดยใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุม (กรณีที่อยู่ในพื้นที่เขตชุมชนหนาแน่นและมีเขตทางที่จำกัด)
- 7) การใช้จุดกลับรถรือบนทางแยก (พิจารณาร่วมกับการปรับปรุงทางแยก)



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ Inner to Inner (สำหรับรถบรรทุก)



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถลอดใต้สะพานบก (สะพานช่วงสั้น)



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถลอดใต้สะพานข้ามลำน้ำ



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถโครงสร้างสะพานเทือกน้ำ

ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงทางเชื่อมระหว่างชุมชน

บริเวณทางหลวงสายหลักตัดผ่านทางเชื่อมระหว่างชุมชน หรือถนนท้องถิ่น ที่มีปริมาณจราจรอย่างมีนัยสำคัญทำให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการของถนนสายหลัก การออกแบบใช้สะพานช่วงสั้นสำหรับเป็นทางลอดเชื่อมระหว่างชุมชน และ/หรือการจัดจราจรร่วมกับการใช้การออกแบบจุดกลับรถอย่างเหมาะสม จะเป็นแนวทางที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของถนนสายหลักได้เช่นเดียวกัน



ตัวอย่างทางลอดเชื่อมระหว่างชุมชน และการจัดจราจรด้วยวงเวียน

ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงทางแยก

การปรับปรุงทางแยกจะพิจารณาออกแบบให้สอดคล้องกับข้อมูลการวิเคราะห์จราจรบริเวณทางแยก โดยแนวคิดเบื้องต้นจะพิจารณารูปแบบที่ใช้ทางเดิมให้ได้ประสิทธิภาพมากที่สุด และการเดินทางบนถนนสายหลักจะเป็นในลักษณะผ่านได้ตลอด (Through Traffic) เพื่อตรงตามวัตถุประสงค์การปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักโครงการ (ซึ่งกรณีนี้ทางแยกเดิมเป็นสัญญาณไฟจราจร และมีระดับการให้บริการที่ยอมรับได้จะคงรูปแบบเดิมไว้)

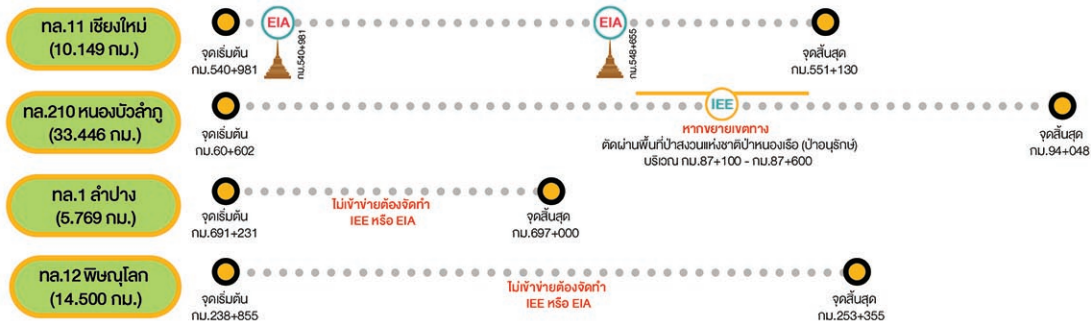


ตัวอย่างทางแยกต่างระดับรูปแบบ Flyover bridge ในแนวทางหลวงสายหลัก

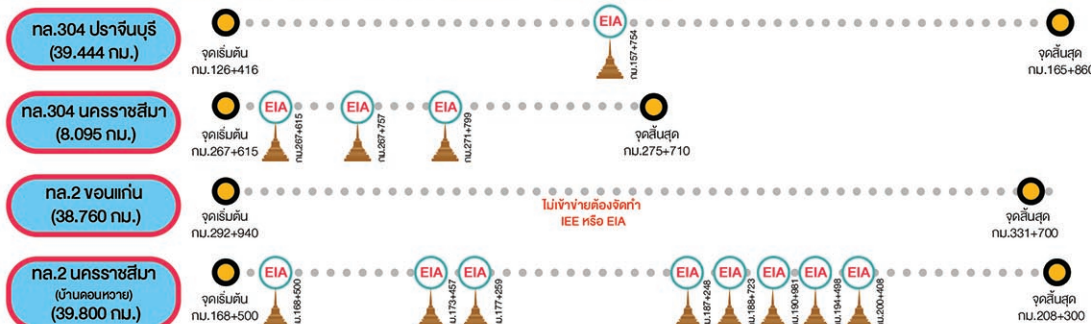
ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

สัญลักษณ์
 ใบรณสถานและแหล่งโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร
 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ในระยะ 2 กิโลเมตร
 พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาเขตโลก ในระยะ 2 กิโลเมตร
 EIA
 จำหน่ายจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 EIA
 จำหน่ายจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

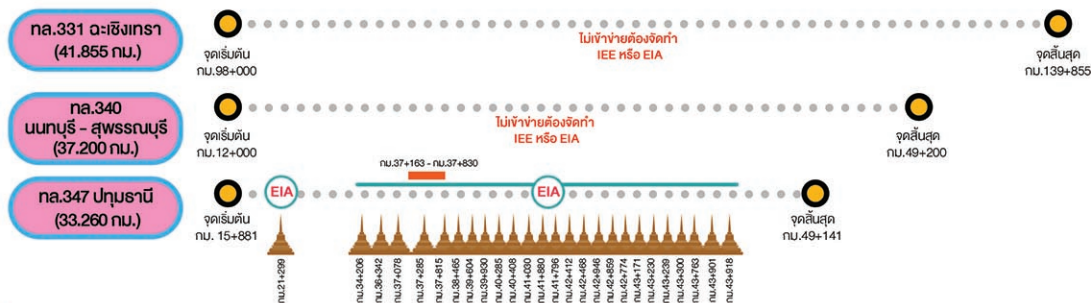
ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา : ภาคเหนือ



ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา : ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา : ภาคกลาง



ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา : ภาคใต้

