



กรมทางหลวง
Department of Highways

การประชุมสัมมนาและการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่โครงการภายใต้สังกัดกรมทางหลวง
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

พื้นที่ลำดับที่ 3 ทางหลวงหมายเลข 1 อำเภอชาณุวรลักษบุรี จังหวัดกำแพงเพชร

วันพฤหัสบดีที่ 3 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ห้องประชุมแขวงทางหลวงกำแพงเพชร ชั้น 3 อำเภอชาณุวรลักษบุรี จังหวัดกำแพงเพชร

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์
แมนเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด





หัวข้อการนำเสนอ



บทนำ

- ความเป็นมาของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการศึกษา
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการประชุม
- พื้นที่ศึกษาโครงการ
- ขั้นตอนวิธีการดำเนินการศึกษาโครงการ



แนวทางและขั้นตอนการศึกษา

- การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ
- พื้นที่ศึกษาโครงการ
- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
- การศึกษาด้านวิศวกรรม
- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- การมีส่วนร่วมของประชาชน
- การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
- แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป





ความเป็นมาของโครงการ



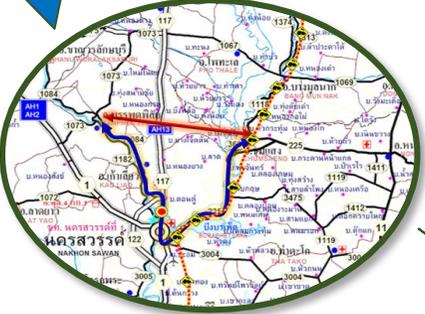
ปัจจุบันกรมทางหลวงมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบมีระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ การเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในบางพื้นที่ มีระยะทางไกลเกินความจำเป็น การพัฒนาทางหลวงแนวใหม่จึงเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายให้ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น ประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



การวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ของประเทศ ในลักษณะการเสริมความมั่นคงของโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) เชื่อมโยงจุดสำคัญ (Connectivity) และการพัฒนาเส้นทางหลักที่สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ (Shortcut) ซึ่งทางหลวงแนวใหม่เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยเพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง



ช่วยเปิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่ กระจายความเจริญลงสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม

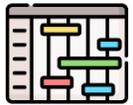




เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่



เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ในช่วง ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว





- 01 แนวทางการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 02 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการ
- 03 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาทางแนวใหม่ที่เหมาะสม
- 04 ทราบถึงความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการก่อสร้างโครงการเบื้องต้น
- 05 แผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว





เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาเบื้องต้น ได้แก่ แนวเส้นทางที่เหมาะสม ด้านเศรษฐกิจและสังคม
ด้านการจราจรและขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา และความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย
ที่เกี่ยวข้อง





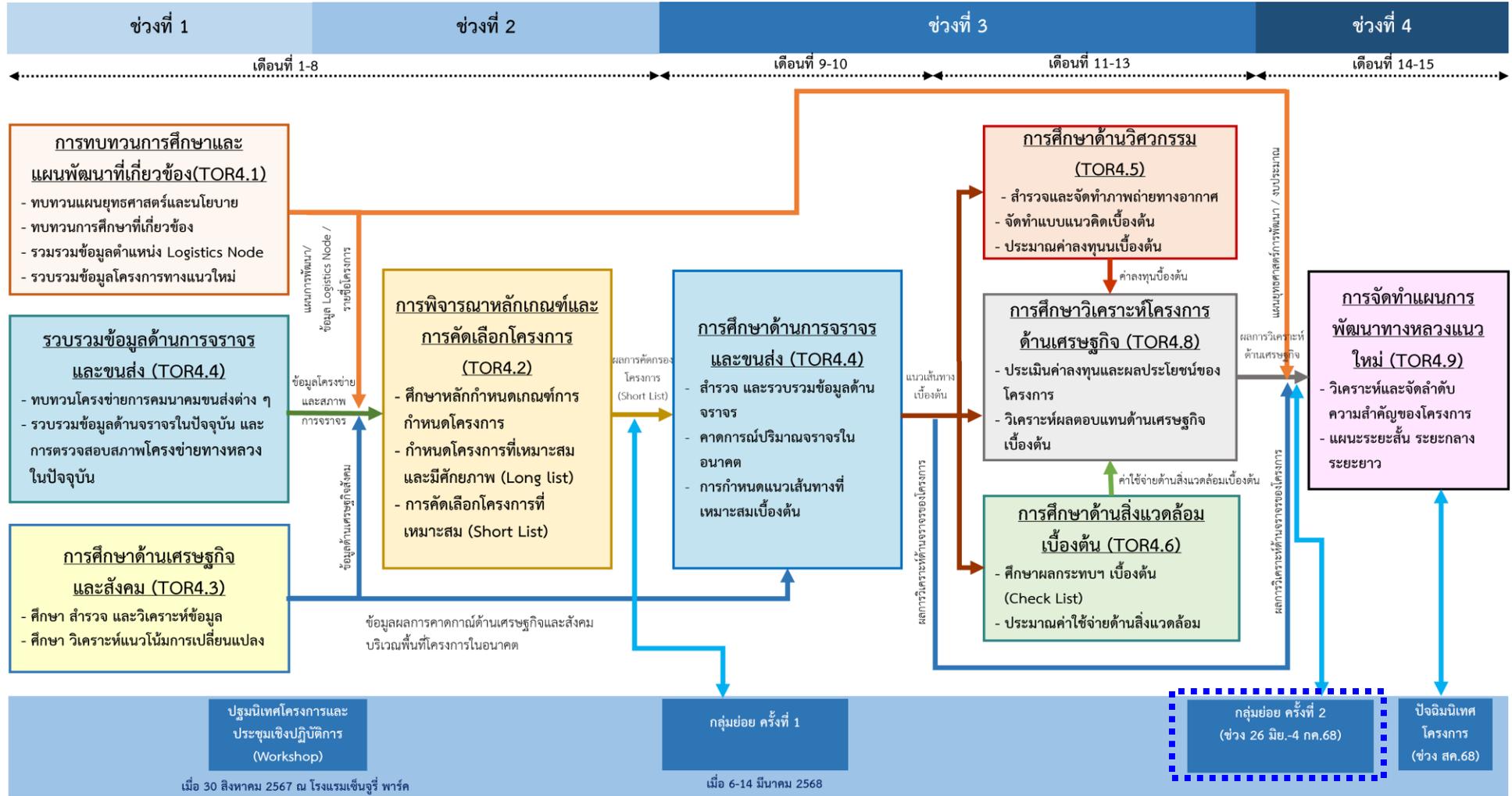
พื้นที่ศึกษา

การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัด
ของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และพื้นที่อิทธิพล
ของโครงการ



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

อย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมต้องไม่
น้อยกว่า 300 กิโลเมตร



การประชาสัมพันธ์โครงการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ

การดำเนินงานในปัจจุบัน

ระยะเวลาดำเนินงาน 450วัน



โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แนวทางการและขั้นตอนการศึกษา



วัตถุประสงค์ : การกำหนดหลักเกณฑ์ เพื่อใช้คัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ (Longlist) และการคัดเลือกโครงการเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ (Shortlist) เพื่อนำมาทำการศึกษาด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ เบื้องต้น อย่างน้อย 20 โครงการ และระยะทางรวมต้องไม่น้อยกว่า 300 กม.

แนวทางการศึกษาหลักเกณฑ์และการคัดเลือก

1

การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

2

การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Longlist) โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่โครงข่ายหลักระบบโลจิสติกส์

3

การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Shortlist)



ขั้นตอนการคัดเลือกโครงการ



คัดเลือกโครงการบัญชี Longlist

การคัดเลือกโครงการเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่

1 รวบรวมข้อมูล

- โครงการต่างๆ จากแผนงานและการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้าบนโครงข่ายทางหลวง
- ข้อมูลการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าทั่วประเทศ GPS Tracking (สนข.)

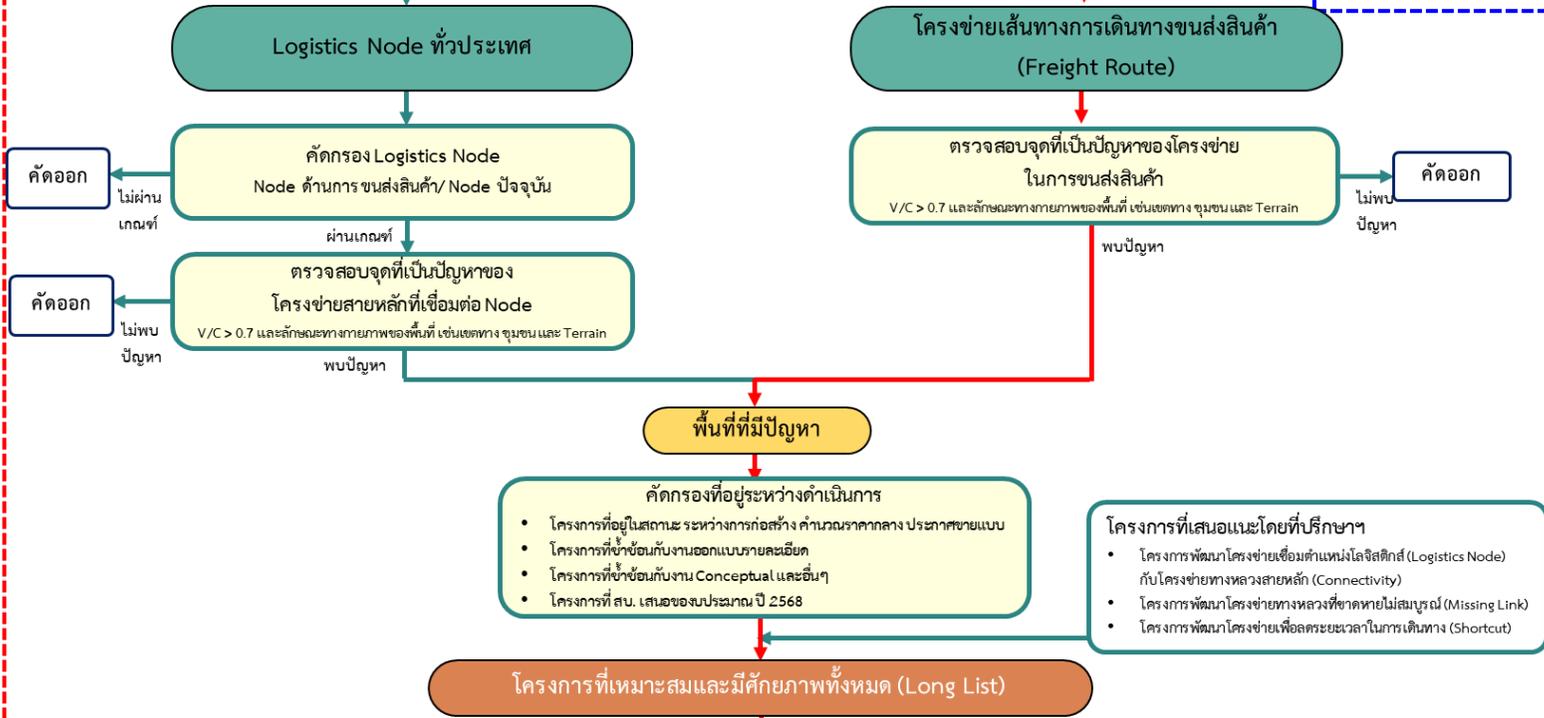
ปรับแก้โครงข่าย Truck route ให้มีความสมบูรณ์

รวบรวมข้อมูล

2

โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่

โครงข่ายหลักระบบโลจิสติกส์

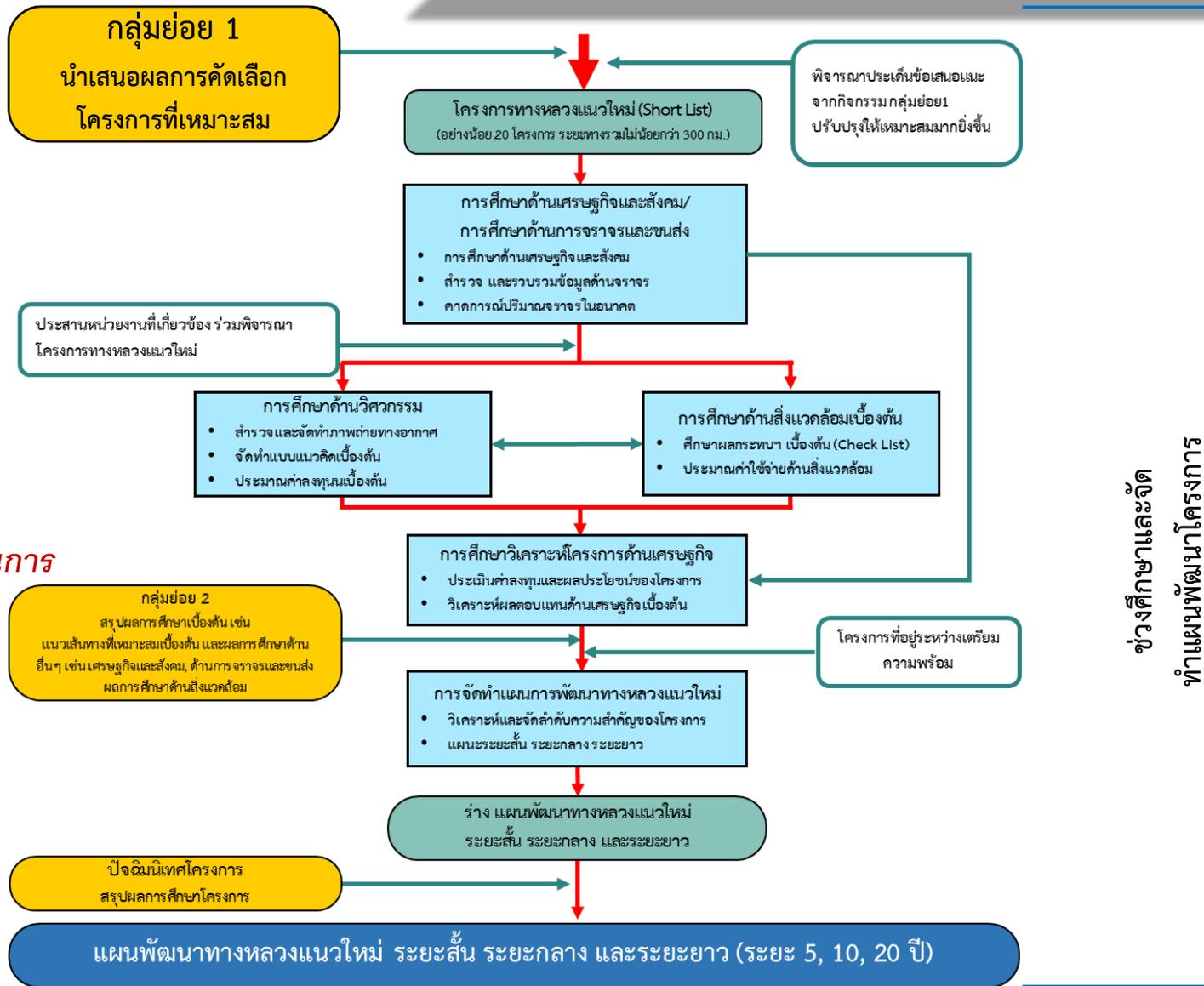


3

ผลการคัดเลือกโครงการ
บัญชี Shortlist



ขั้นตอนช่วงศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาโครงการ



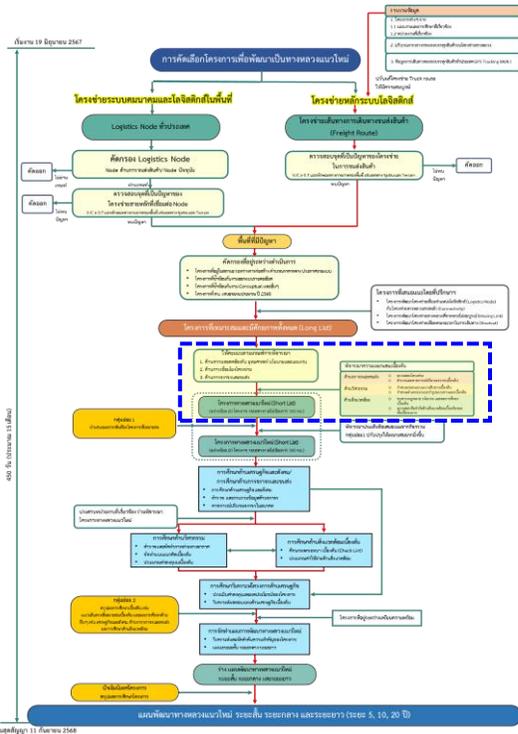
*** อยู่ระหว่างดำเนินการ



3

การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ
ไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Shortlist)

คัดกรอง Shortlist โครงการ



ด้านความสอดคล้องกับ
ยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนงาน
(20 คะแนน)

- ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
- ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์
- แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง
- การสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ



ด้านกายภาพ
และการเชื่อมโยงโครงข่าย
(40 คะแนน)

- การเชื่อมโยงไปแหล่ง Logistics Node
- เส้นทาง TRUCK ROUTE



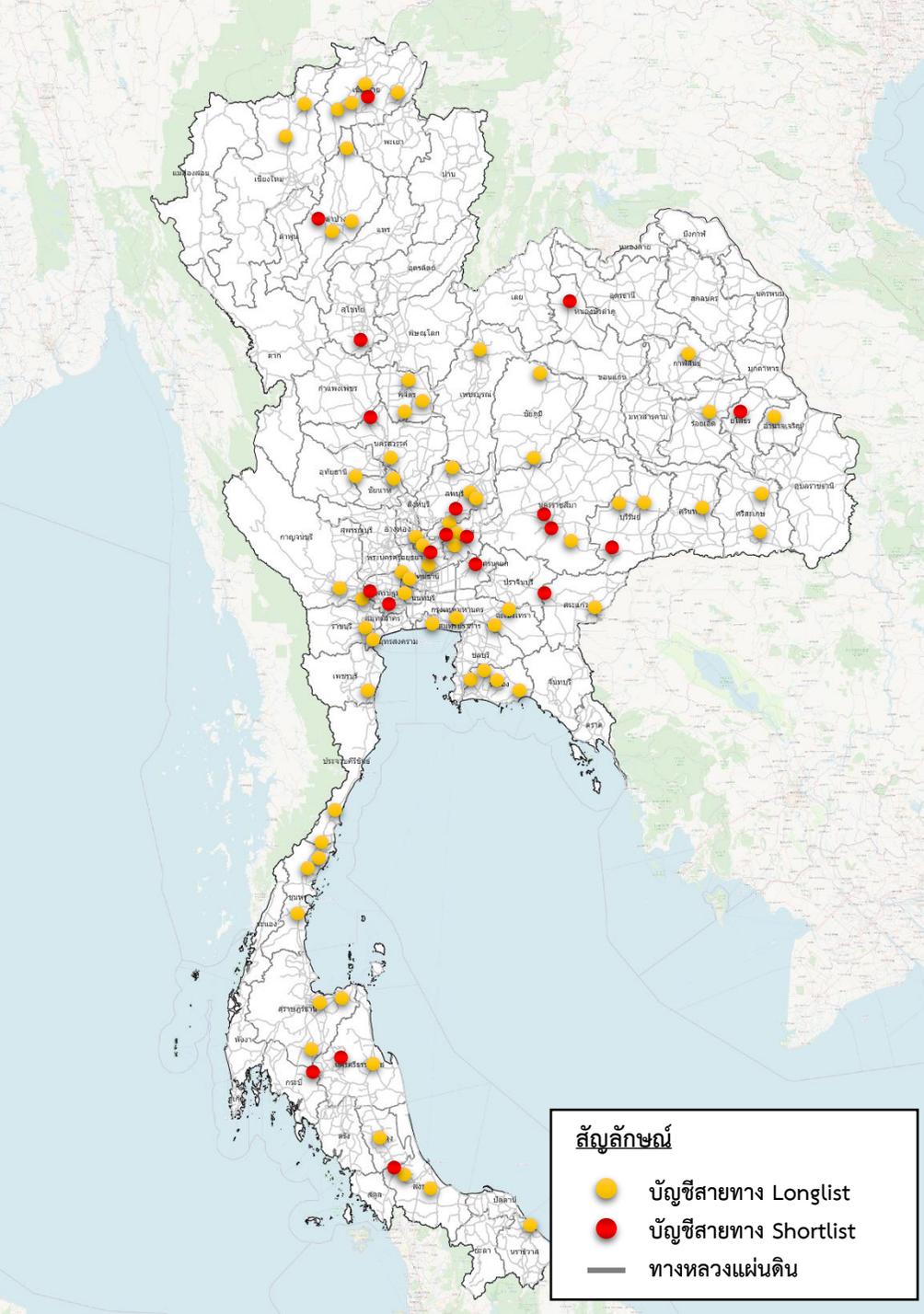
ด้านการจราจรและขนส่ง
(40 คะแนน)

- ความหนาแน่นของปริมาณจราจร
- สัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่

กระจายโครงการทางหลวงแนวใหม่ลงไปในพื้นที่แต่ละภูมิภาค 4 ภาค



พื้นที่ Shortlist โครงการ



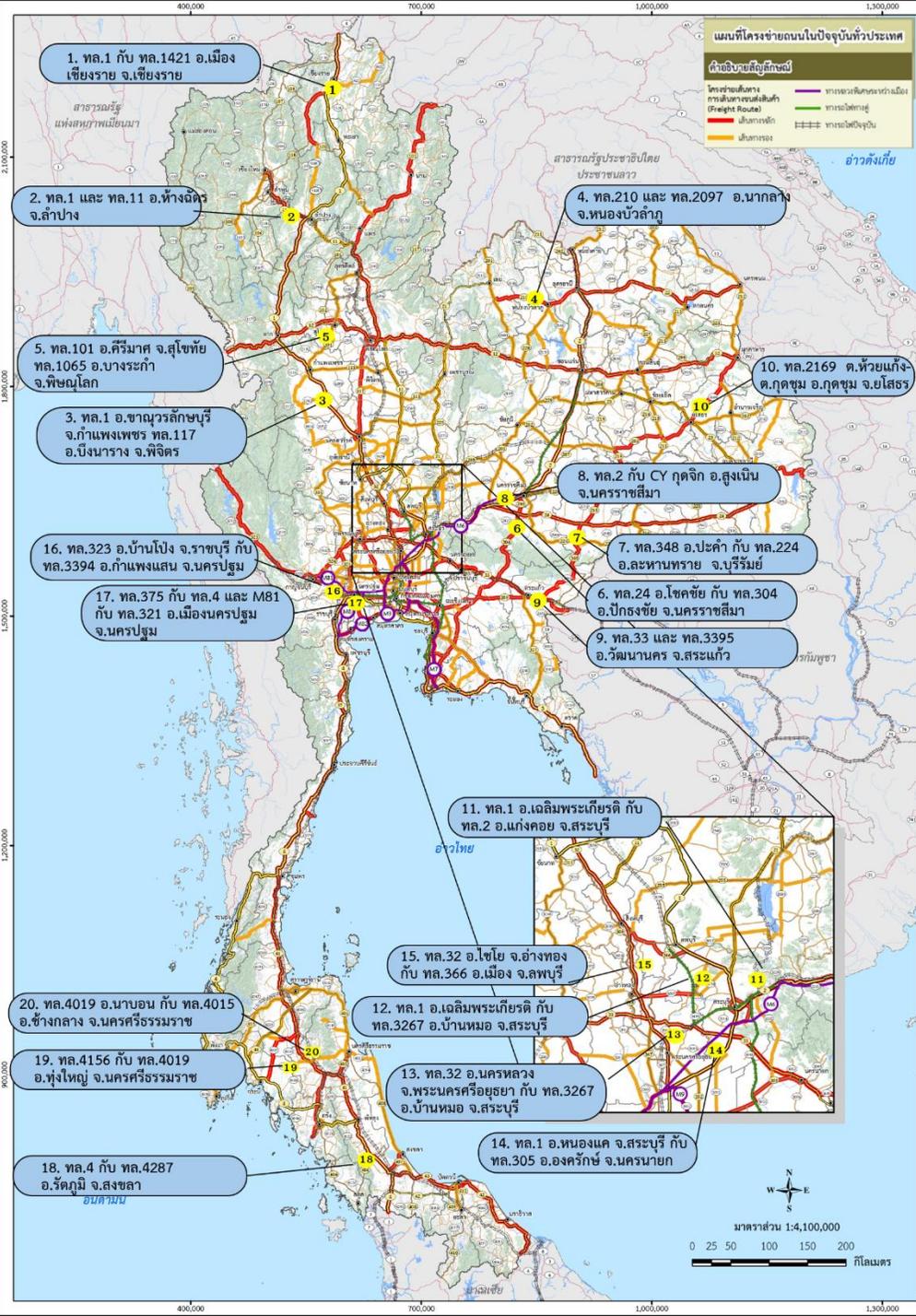
ภูมิภาค (ตามสำนักงานทางหลวง)	จำนวนโครงการทางหลวงแนวใหม่ (แห่ง)
ภาคเหนือ	5
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	5
ภาคกลาง	5
ภาคใต้	5
รวม	20

สรุปรายชื่อแนวเส้นทาง 20 โครงการ

ผลการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ที่มีความสำคัญสูงสุด 20 ลำดับแรก และมีระยะทาง ไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Shortlist)

ลำดับ	ชื่อโครงการทางหลวงแนวใหม่	ระยะทาง (กม.)
1	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 กับ ทล.1421 อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	12.2
2	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เกาะคา กับ ทล.11 อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง	22.0
3	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาดวรลักษ์บพ จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร	46.6
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.210 อ.นาวัง กับ ทล.2097 อ.สุวรรณคูหา จ.หนองบัวลำภู	35.4
5	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.101 อ.คีรีมาศ จ.สุโขทัย กับ ทล.1065 อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก	45.7
6	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.24 อ.โชคชัย กับ ทล.304 อ.ปักธงชัย จ.นครราชสีมา	30.8
7	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.348 อ.ปะคำ กับ ทล.224 อ.ละหานทราย จ.บุรีรัมย์	30.9
8	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.2 กับ CY กุดจิก อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา	2.4
9	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.33 กับ ทล.3395 อ.วัฒนานคร จ.สระแก้ว	14.9
10	ทางหลวงแนวใหม่ ทล.2169 ต.ห้วยแก้ง- ต.กุดชุม อ.กุดชุม จ.ยโสธร	11.1
11	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.2 อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	20.8
12	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี	28.8
13	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี	26.6
14	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.หนองแค จ.สระบุรี กับ ทล.305 อ.องครักษ์ จ.นครนายก	27.1
15	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.ไชโย จ.อ่างทอง กับ ทล.366 อ.เมืองลพบุรี จ.ลพบุรี	17.1
16	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.323 อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี กับ ทล.3394 อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม	9.5
17	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.375 กับ ทล.4 และ M81 กับ ทล.321 อ.เมืองนครปฐม จ.นครปฐม	22.3
18	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4 กับ ทล.4287 อ.วัดภูมิ จ.สงขลา	9.3
19	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4156 กับ ทล.4019 อ.ทุ่งใหญ่ จ.นครศรีธรรมราช	8.5
20	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4019 อ.นาบอน กับ ทล.4015 อ.ช้างกลาง จ.นครศรีธรรมราช	11.5

20 โครงการ ระยะทางรวม 434 กิโลเมตร



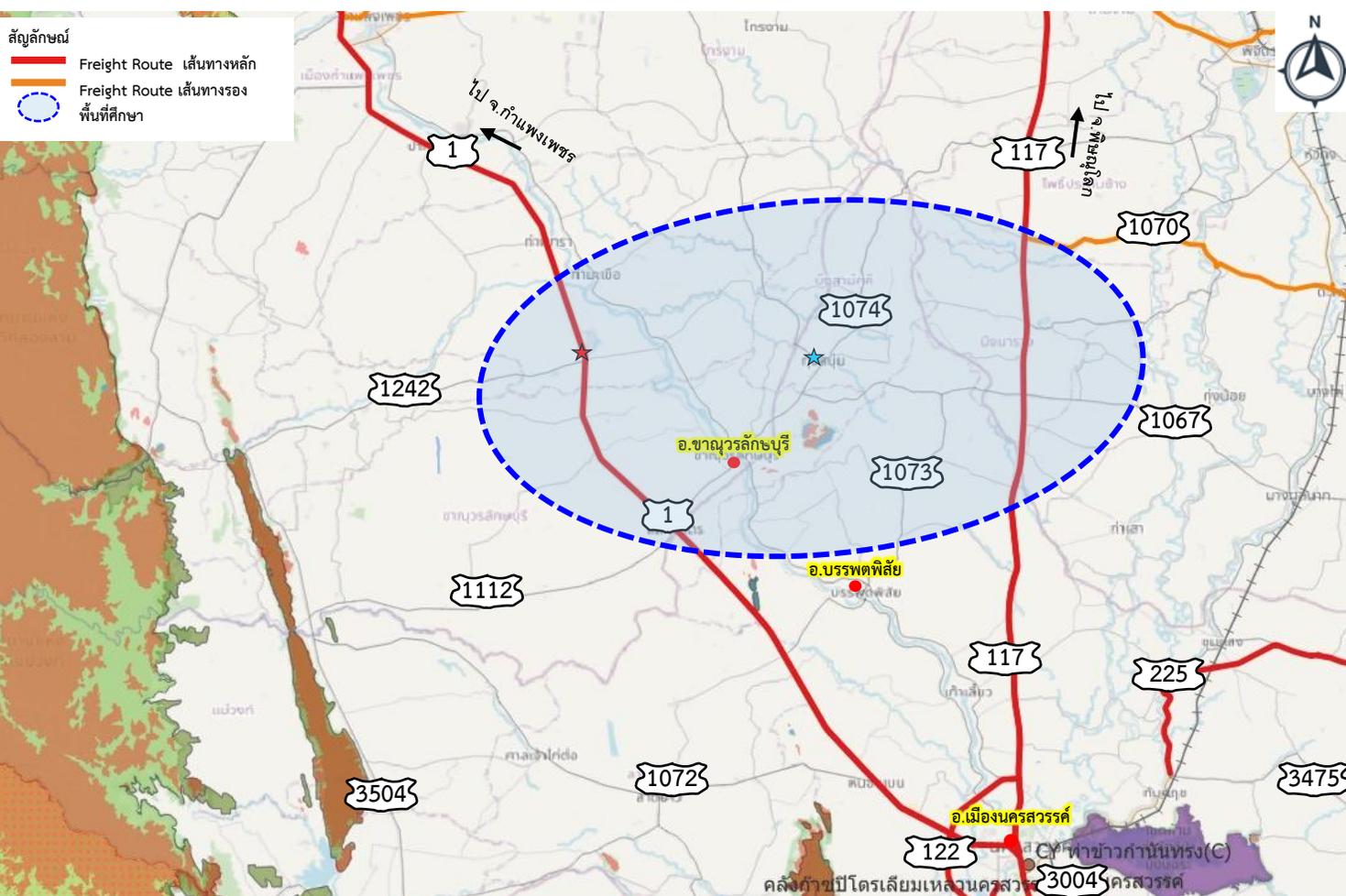


ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี
จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

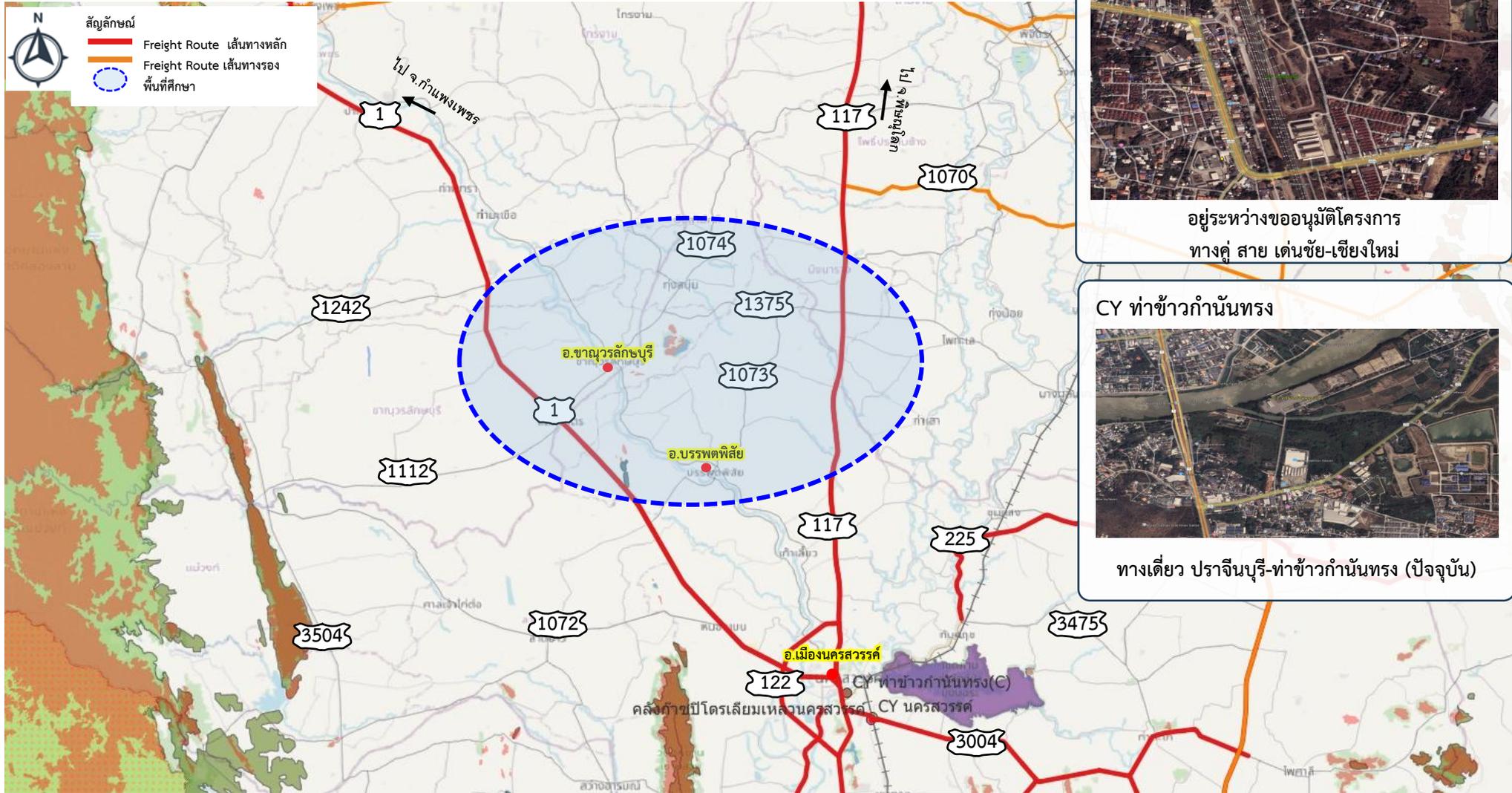
ระยะทางประมาณ 46.600 กม.

เหตุผลความจำเป็น : ทล.1 บริเวณ อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร เป็นโครงข่ายเส้นทางทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route) ที่มีความสำคัญ รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าจาก พื้นที่ภาคกลางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคเหนือ มีปัญหาการจราจรหนาแน่น และการเดินทางและขนส่งสินค้าผ่านบริเวณดังกล่าวใช้เวลาค่อนข้างมาก ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่าง ทล.1 กับ ทล.117 จะเป็นการช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้า (Shortcut) แก้ปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชน รวมถึงช่วยให้การเข้าถึง Logistics Node ในพื้นที่ ได้แก่ ลานกองเก็บสินค้า (CY) นครสวรรค์ และ ลานกองเก็บสินค้า (CY) ท่าข้าวกำนันทรง มีความสะดวก และช่วยเพิ่มศักยภาพโครงข่ายด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่



สายทาง	ลำดับชั้นถนน	กม.	จำนวนช่องจราจร	จังหวัด	ROW.2568	truckroute	1_ปัญหาเรื่องเขตทาง (1=มีปัญหา 0=ไม่มีปัญหา)	2_ปัญหาเรื่องชุมชน (1 เบาลง 2 หนาแน่น 3 หนาแน่นสูง)	3_ปัญหาเรื่อง TERRAIN (4=L, 6=R, 8=M)	ADT_VEH	V/C	%TRUCK	รวมพื้นที่ที่มีปัญหา
1	1	410+930	4	กำแพงเพชร	70	1	0	2	4	28,370	0.51	19.50	S43

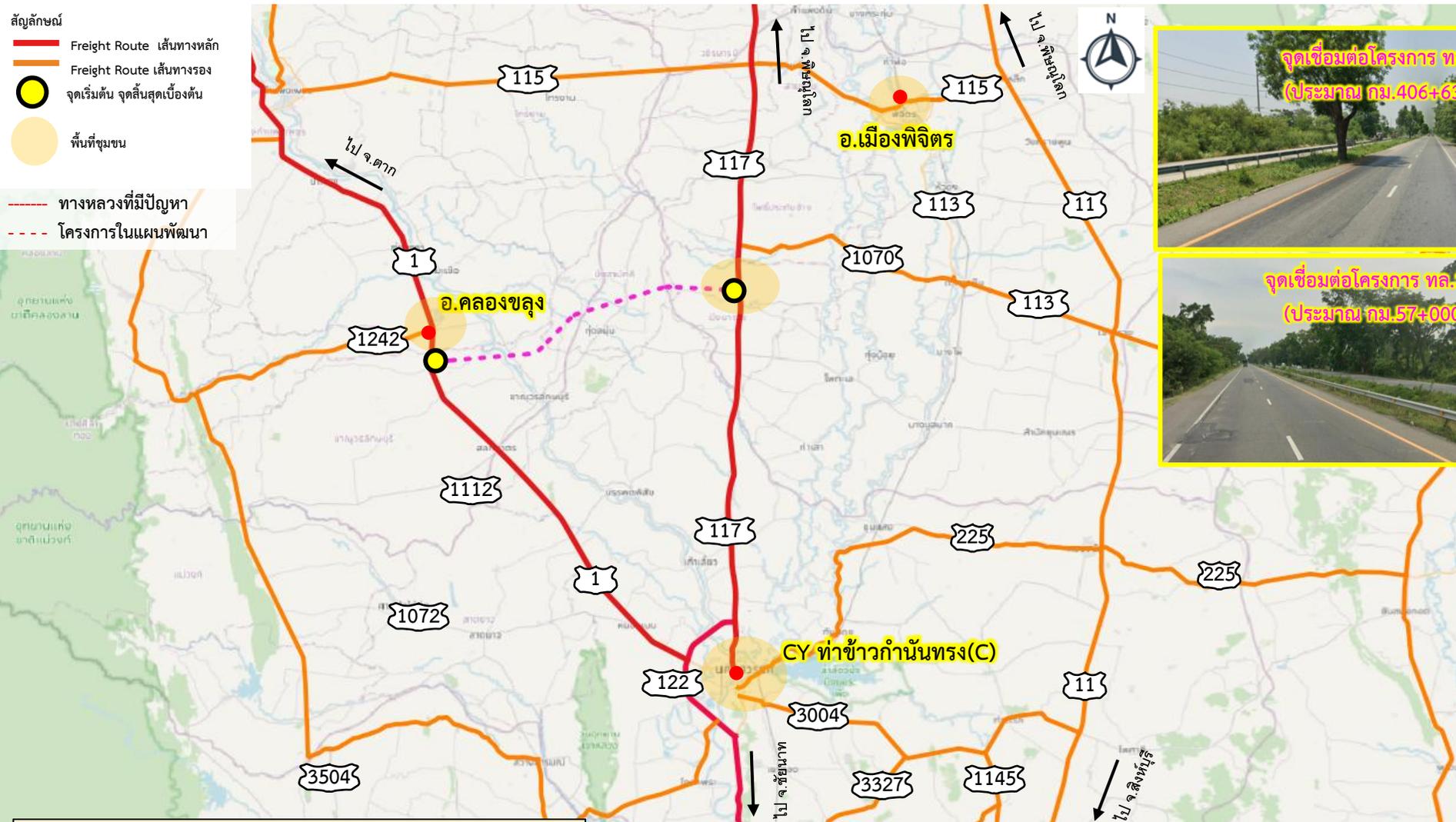
ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาวมุรลักษ์ จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร
 การเชื่อมโยง Logistics Node ที่สำคัญ หรือโครงข่ายเส้นทาง Freight Route



ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาลวรัถลักษุ จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร
ระยะทางประมาณ 46.600 กม.

สัญลักษณ์

- Freight Route เส้นทางหลัก
- Freight Route เส้นทางรอง
- จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดเบื้องต้น
- พื้นที่ชุมชน
- - - ทางหลวงที่มีปัญหา
- - - โครงการในแผนพัฒนา



ข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

1. ขอให้พิจารณาปรับจุดสิ้นสุดโครงการไปที่บริเวณ ทล.117
→ ที่ปรึกษาได้พิจารณาปรับจุดสิ้นสุดโครงการไปที่บริเวณ ทล.117



ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ. กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

ข้อมูลโครงการ

- ❖ พื้นที่ศึกษาโครงการ ผ่านพื้นที่อำเภอชาณุวรลักษบุรี และอำเภอบึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร และอำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร
- ❖ จุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมต่อโครงการ ทล.1 (ประมาณ กม.406+365) ด้านทิศใต้ของพื้นที่ชุมชน ต.คลองขลุง อ. คลองขลุง จ.กำแพงเพชร ห่างจากวัดโค้งไผ่สภาพร ไปทาง ทิศเหนือ ประมาณ 1 กม.
- ❖ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ทล.1084 ประมาณ กม.59+800 ทล.1280 ประมาณ กม.38+200 และ ทล.1074 ประมาณ กม.29+500 ตัดผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 43-107 เมตร
- ❖ จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อโครงการ ทล.117 (ประมาณ กม.57+000) ด้านทิศเหนือของพื้นที่ชุมชน ต.บึงนาราง อ.บึงนาราง จ.กำแพงเพชร ห่างจากองค์การบริหารส่วนตำบล บึงนาราง ประมาณ 2.8 กม.

ระยะทางรวม 46.6 กิโลเมตร

การพัฒนาเส้นทางจะช่วยให้การเดินทางระหว่าง อ.คีรีมาศ จ.สุโขทัย กับ อ.เมือง จ.พิษณุโลก มีระยะทางลดลงประมาณ 17 กม. (ประมาณร้อยละ 25) และลดระยะเวลาเดินทางในช่วงเร่งด่วนลงประมาณ 34 นาที (ประมาณร้อยละ 45)

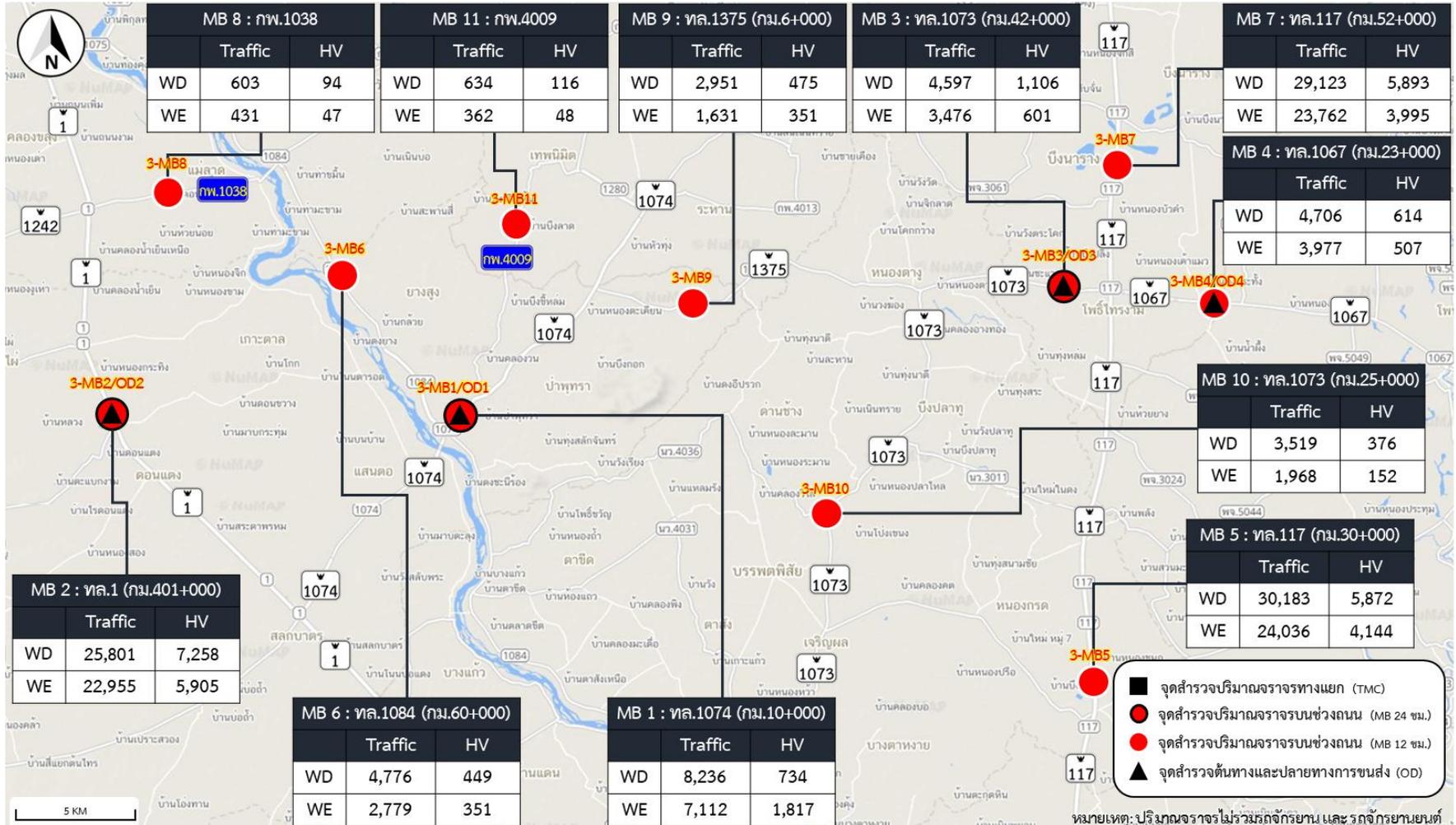


การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

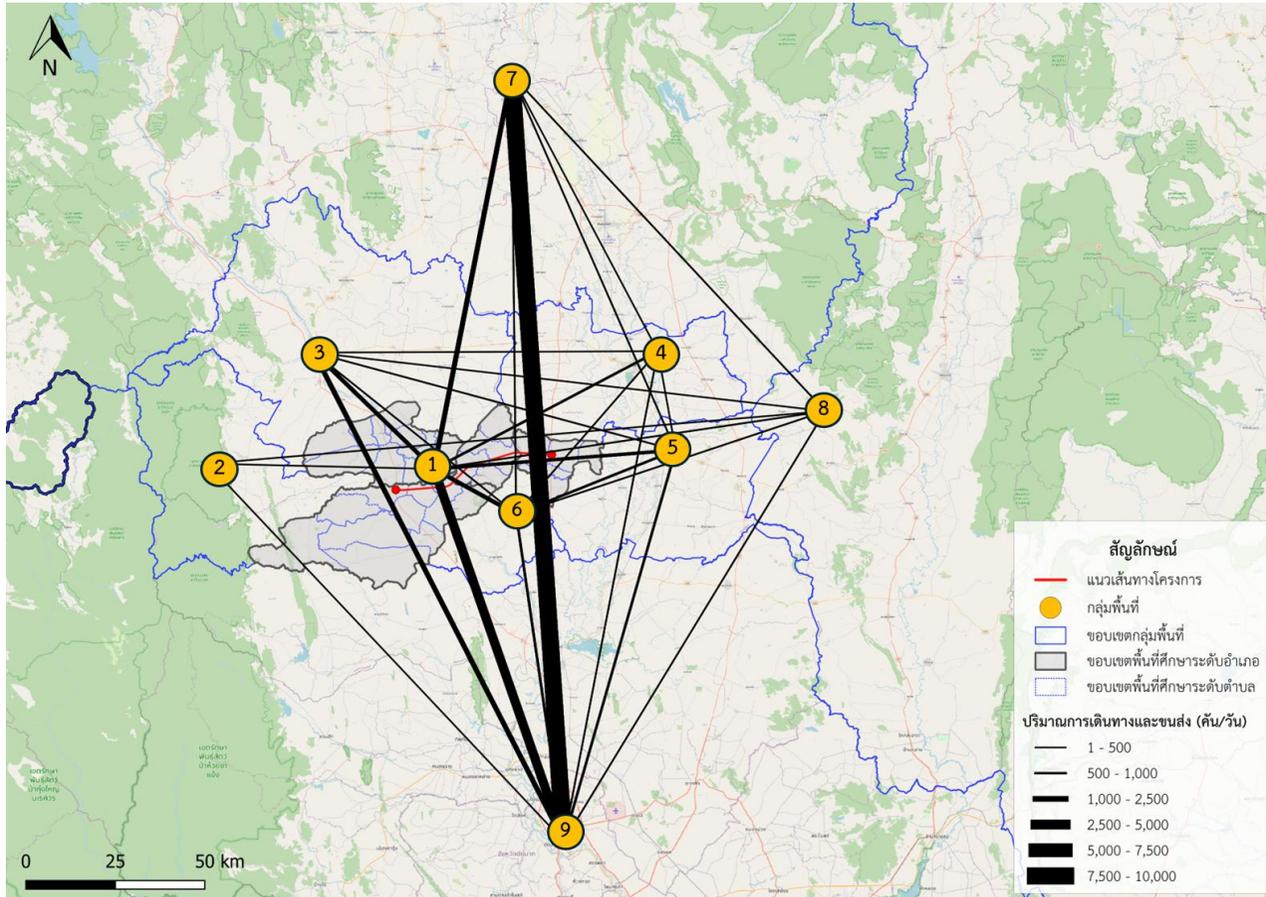
❖ ผลสำรวจปริมาณจราจร (คัน/วัน)





พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ สรุปผลการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง: รูปแบบการเดินทางรวมบริเวณพื้นที่ศึกษา



- การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 7 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 9 มีจำนวน 9,394 คันต่อวัน
- ส่วนการเดินทาง (Through Traffic) ผ่านพื้นที่ศึกษาไปยังกลุ่มพื้นที่ตามแนวเส้นทางถนนโครงการฯ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 2 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 4 5 และ 8, กลุ่มพื้นที่ 3 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 5 และ 8 มีจำนวน 670 คันต่อวัน

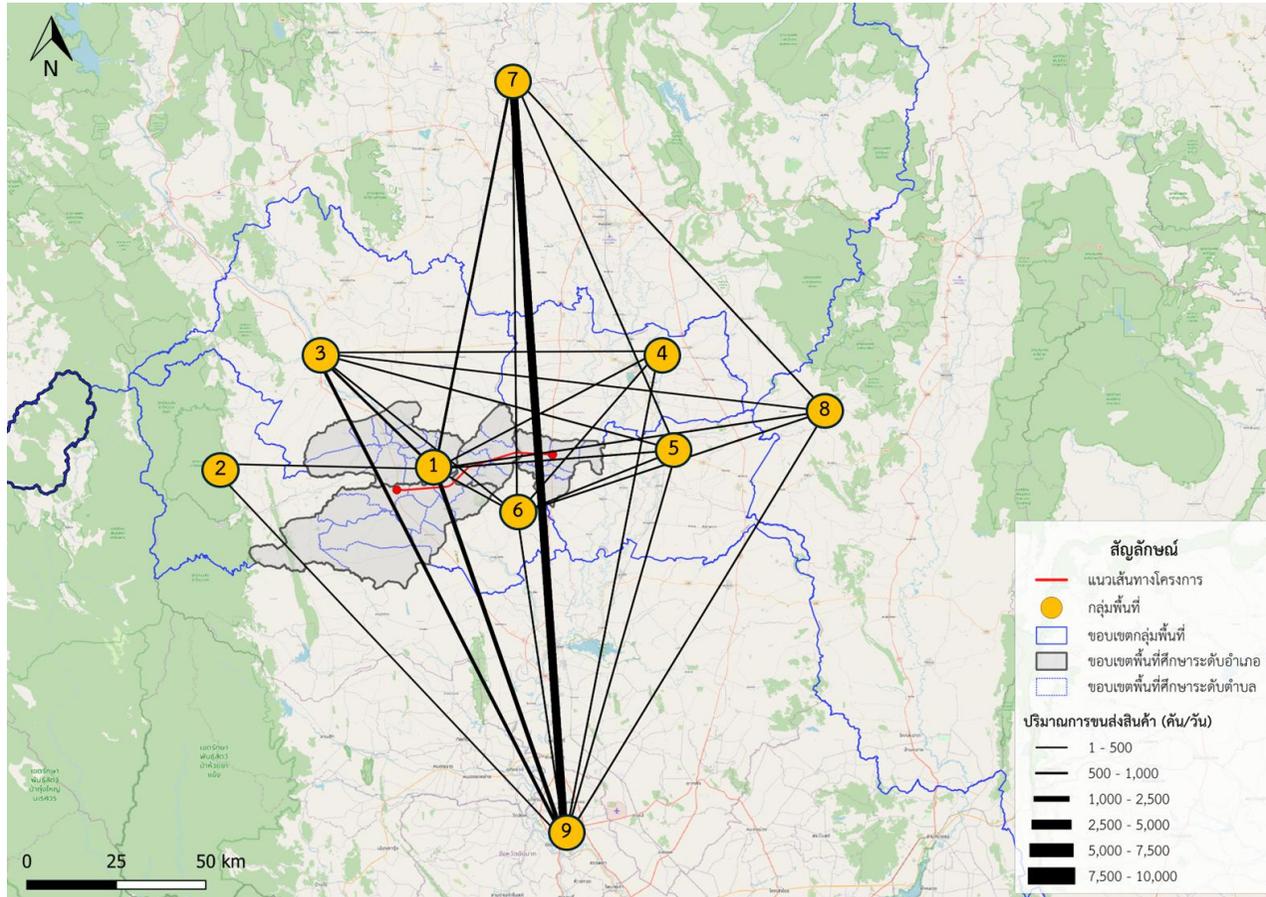
กลุ่มพื้นที่	รายละเอียดพื้นที่
1	พื้นที่ศึกษา อ.คลองขลุง, อ.บึงสามัคคี และ อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร
2	อ.คลองลาน และ อ.ปางศิลาทอง
3	อ.ทรายทองวัฒนา, อ.โหรางม, อ.ลานกระบือ, อ.พรานกระต่าย, อ.โกสัมพีนคร และ อ.เมืองกำแพงเพชร
4	อ.โพธิ์ประทับช้าง, อ.สามง่าม, อ.วชิรรัมย์, อ.เมืองพิจิตร, อ.สากเหล็ก และ อ.วังทรายพูน
5	อ.โพทะเล, อ.บางมูลนาก, อ.ดงเจริญ, อ.ตะพานหิน และ อ.ทับคล้อ
6	อ.บรรพตพิสัย
7	จังหวัดด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา
8	จัดหาด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา
9	จังหวัดด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา

- นอกจากนี้ยังมีการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่อื่น ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 1 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 2 4 5 และ 8 มีจำนวน 3,700 คันต่อวัน



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ สรุปผลการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง: รถบรรทุกขนาดใหญ่ ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป



- การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 7 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 9 มีจำนวน 4,024 คันต่อวัน
- ส่วนการเดินทาง (Through Traffic) ผ่านพื้นที่ที่ศึกษาไปยังกลุ่มพื้นที่ตามแนวเส้นทางถนนโครงการฯ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 2 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 4 5 และ 8, กลุ่มพื้นที่ 3 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 5 และ 8 มีจำนวน 203 คันต่อวัน

กลุ่มพื้นที่	รายละเอียดพื้นที่
1	พื้นที่ศึกษา อ.คลองขลุง, อ.บึงสามัคคี และ อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร
2	อ.คลองลาน และ อ.ปางศิลาทอง
3	อ.ทรายทองวัฒนา, อ.โกรงาม, อ.ลานกระบือ, อ.พรานกระต่าย, อ.โกสัมพีนคร และ อ.เมืองกำแพงเพชร
4	อ.โพธิ์ประทับช้าง, อ.สามง่าม, อ.วชิรขามี่, อ.เมืองพิจิตร, อ.สากเหล็ก และ อ.วังทรายพูน
5	อ.โพทะเล, อ.บางมูลนาก, อ.ดงเจริญ, อ.ตะพานหิน และ อ.ทับคล้อ
6	อ.บรรพตพิสัย
7	จังหวัดด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา
8	จังหวัดด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา
9	จังหวัดด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา

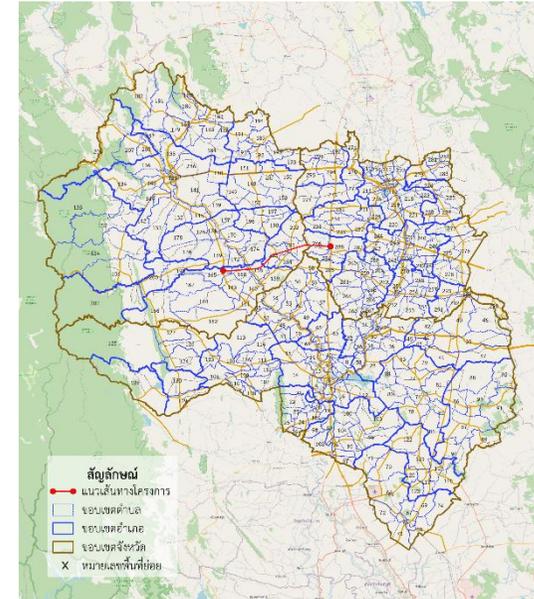
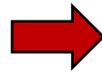
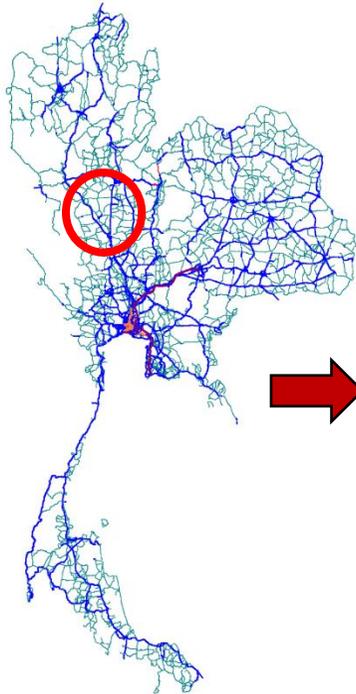
- นอกจากนี้ยังมีการเดินทางระหว่างพื้นที่ที่ศึกษากับพื้นที่อื่น ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 1 ไป-กลับ กลุ่มพื้นที่ 2 4 5 และ 8 มีจำนวน 1,333 คันต่อวัน



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ การพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งระดับพื้นที่ (Sub Area Model)

- ใช้แบบจำลองโครงข่ายระดับประเทศ (NAM) สร้างตารางการเดินทางของยานพาหนะและโครงข่ายในระดับพื้นที่ (Sub Area)
- กรอบเวลาการวิเคราะห์ 20 ปี โดยทำการวิเคราะห์ทุก ๆ 5 ปี



พื้นที่ย่อยระดับอำเภอทั่วประเทศ
ตามแบบจำลอง NAM

พื้นที่ย่อยระดับตำบลบริเวณพื้นที่ศึกษา
ของพื้นที่ 3

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่ได้ทำการ
เพิ่มเติมถนนทางหลวงชนบท/ถนนท้องถิ่น



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลการเปรียบเทียบแบบจำลอง พื้นที่ย่อย Sub Area และโครงข่ายด้านการจราจร แบบจำลองที่ 3

จุดตรวจสอบ	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)		GEH	ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้
	สำรวจ	แบบจำลอง		
พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร				
MB1 (ทล.1074)	927	1,130	6.33	GEH > 5
MB2 (ทล.1)	2,213	2,267	1.15	GEH < 5
MB3 (ทล.1073)	533	650	4.83	GEH < 5
MB4 (ทล.1067)	574	572	0.07	GEH < 5
MB5 (ทล.117)	3,809	3,937	2.06	GEH < 5
MB6 (ทล.1084)	610	553	2.37	GEH < 5
MB7 (ทล.117)	3,503	3,504	0.01	GEH < 5
MB8 (ทช.1038)	110	114	0.39	GEH < 5
MB9 (ทล.1375)	418	425	0.34	GEH < 5
MB10 (ทล.1073)	487	525	1.71	GEH < 5
MB11 (ทช.4009)	119	108	1.03	GEH < 5

การเปรียบเทียบแบบจำลอง

❖ เปรียบเทียบแบบจำลองโดยใช้ **ค่าสถิติ GEH** ซึ่งได้รับการยอมรับในระดับสากล นำไปเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรในแต่ละจุดบนทางหลวงสายสำคัญ

ค่าชี้วัดการเปรียบเทียบ	เกณฑ์การเปรียบเทียบ	เป้าหมายการเปรียบเทียบ
ปริมาณจราจรในแต่ละจุดบนเส้นทาง (Link Volume)	GEH < 5	มากกว่า 85% ของกรณีทั้งหมด
ปริมาณจราจรรวมทั้งแนวเส้นตรวจสอบ (Total Volume Screen Line)	GEH < 4	ทั้งหมดหรือมากกว่า 85% ของกรณีทั้งหมด

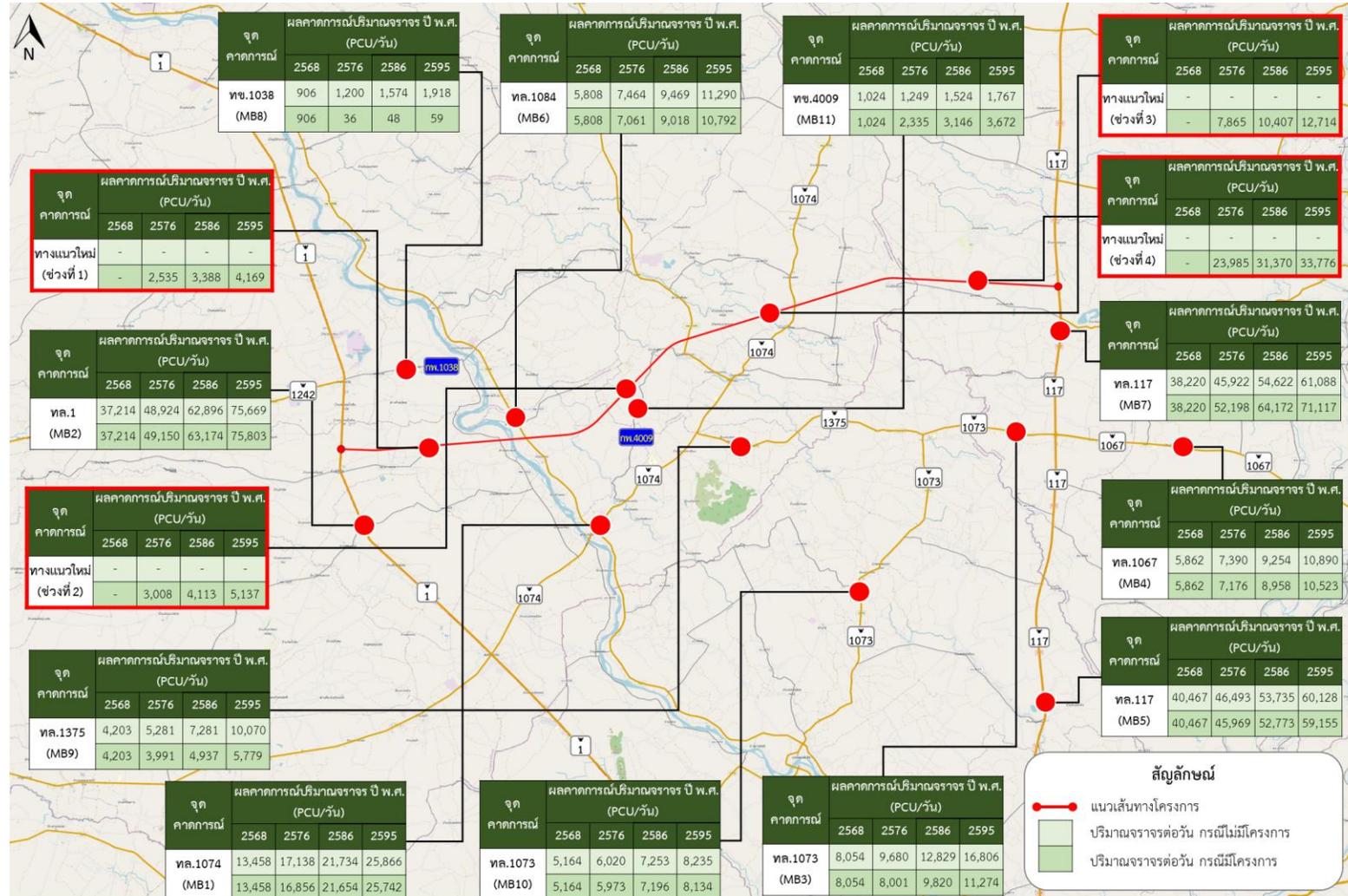
ที่มา: Transport Analysis Guidance (TAG), Department for Transport, UK (updated 25 April 2024)

จากผลการเปรียบเทียบแบบจำลองที่ 3 พบว่า **มากกว่า 85% ของจุดตรวจสอบบนเส้นทาง (Link Volume) มีค่า GEH < 5**



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนตลอดทั้งวัน พื้นที่ที่ 3





❖ เกณฑ์การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ



- LOS A เคลื่อนที่ด้วยความเร็วอิสระ ไม่มีข้อจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะ
- LOS B เคลื่อนที่ด้วยความเร็วอิสระ ผู้ขับขี่มีข้อจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะเล็กน้อย
- LOS C เคลื่อนที่ด้วยความเร็วใกล้เคียงกับความเร็วอิสระ ผู้ขับขี่มีข้อจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะ อาจมีแถวคอยหรือคอขวดเล็กน้อยในบางช่วงถนนบนตำแหน่งที่มีความสำคัญ
- LOS D เคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วต่ำกว่าความเร็วอิสระ ผู้ขับขี่มีข้อจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะ อาจมีแถวคอยหรือคอขวดเล็กน้อย
- LOS E เคลื่อนที่ด้วยความเร็วต่ำเนื่องจากปริมาณยานพาหนะในกระแสจราจรใกล้เคียงหรือเต็มความจุของถนน ผู้ขับขี่มีข้อจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะ มีแถวคอยหรือคอขวดมากขึ้น
- LOS F เคลื่อนที่ด้วยความเร็วต่ำเนื่องจากปริมาณยานพาหนะในกระแสจราจรเกินความจุของถนน ผู้ขับขี่ถูกจำกัดในการหลบหลีกยานพาหนะ เกิดแถวคอยและคอขวดขึ้นบนถนนตลอดช่วง

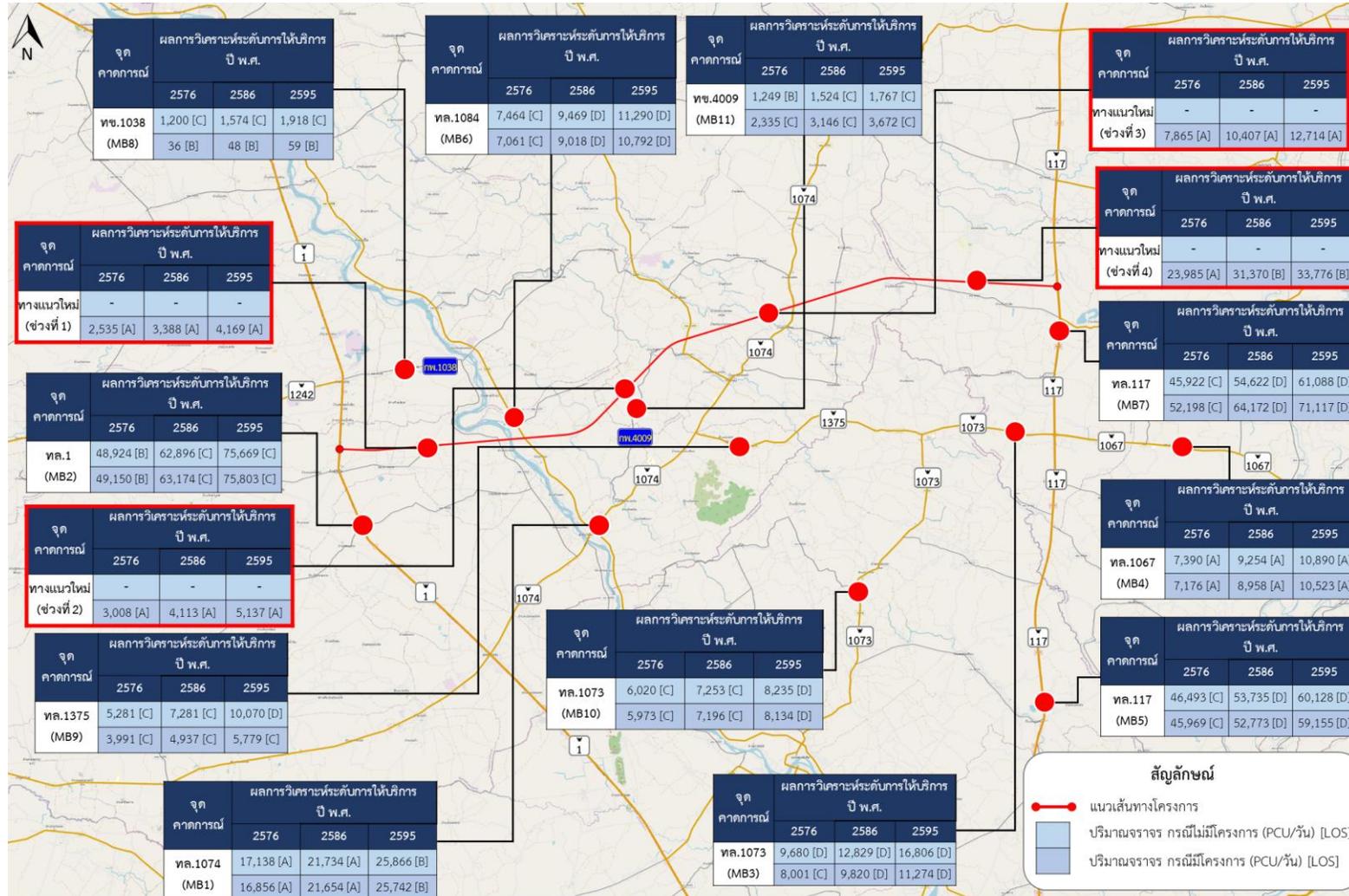
ที่มา: Highway Capacity Manual (2022)

**เกณฑ์ที่เหมาะสมของระดับการให้บริการของถนน และระดับการให้บริการของทางแยก
ควรมีระดับการให้บริการไม่ต่ำกว่าระดับการให้บริการ C (LOS C)**



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

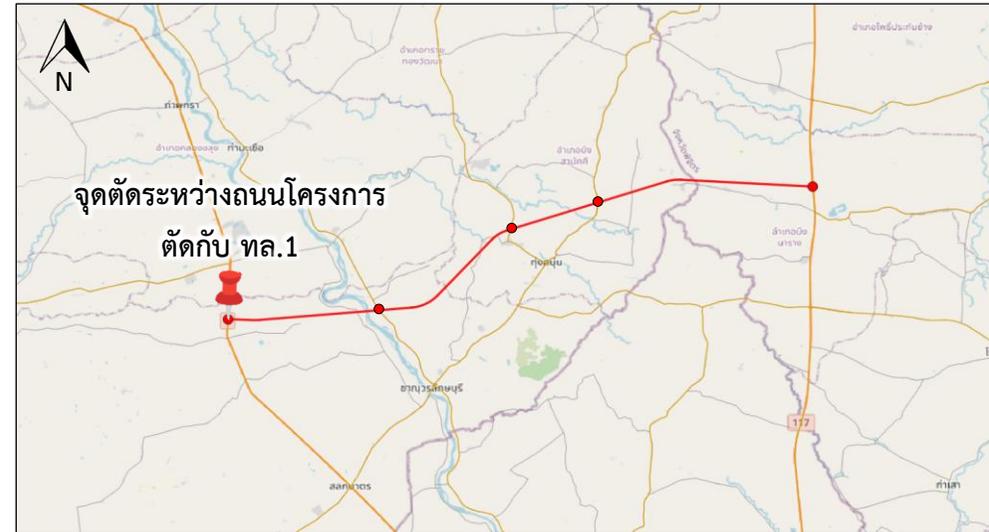
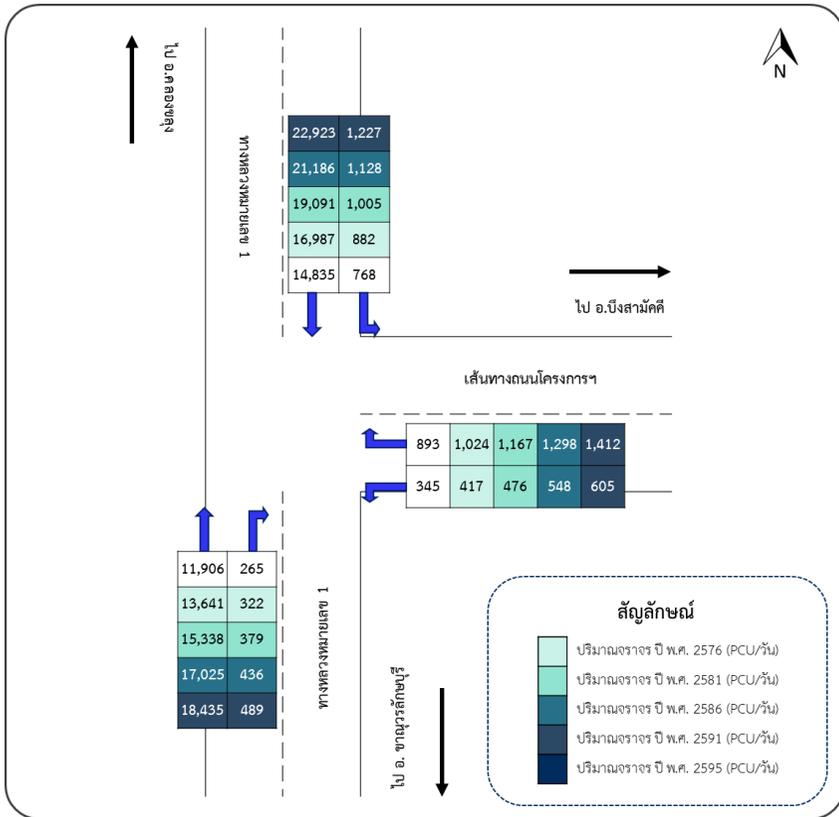
❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการของช่วงถนน (Level of Service : LOS) พื้นที่ที่ 3





พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยก พื้นที่ที่ 3 (PCU/วัน)



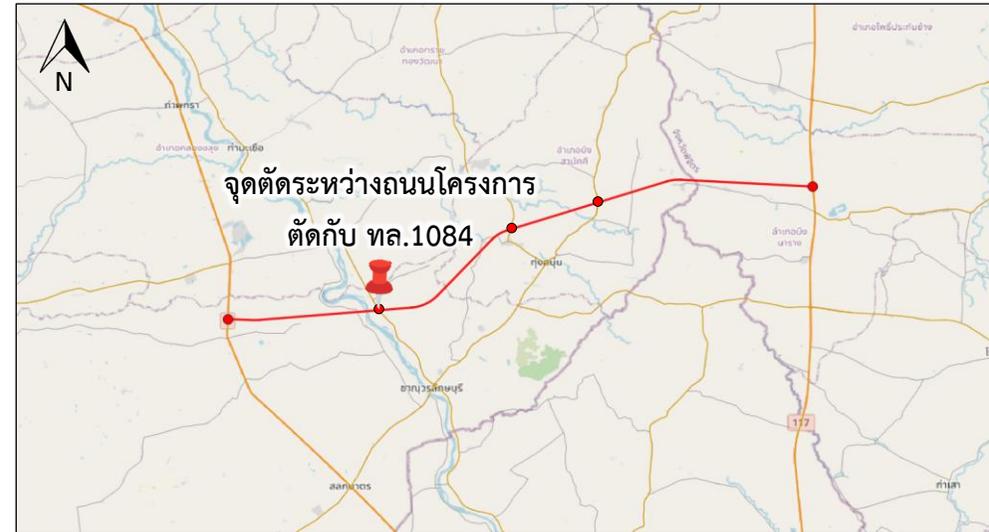
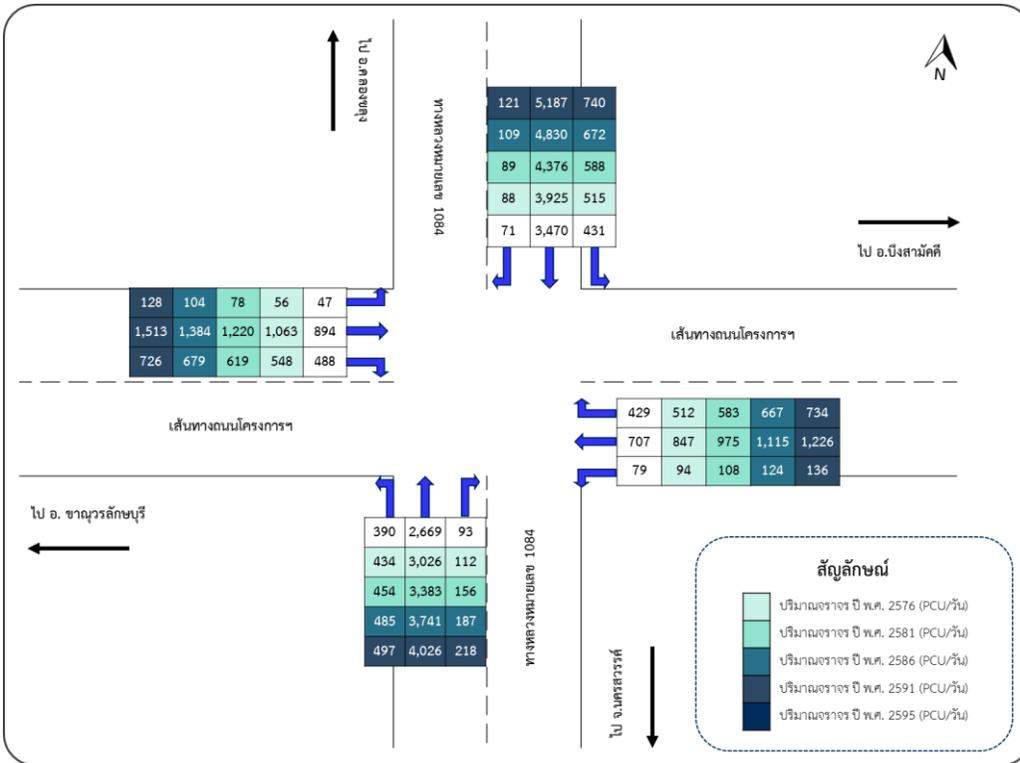
รูปแบบการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด	ปีคาดการณ์				
		2576	2581	2586	2591	2595
กรณีไม่มี การควบคุมทางแยก	Intersection delay (s)					
	Intersection LOS					
กรณีติดตั้ง สัญญาณไฟจราจร	Intersection delay (s)	12.1	13.6	15.0	18.9	23.7
	Intersection LOS	B	B	B	B	C

จำเป็นต้องพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมทางแยกในปี พ.ศ. 2576



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยก พื้นที่ที่ 3 (PCU/วัน)



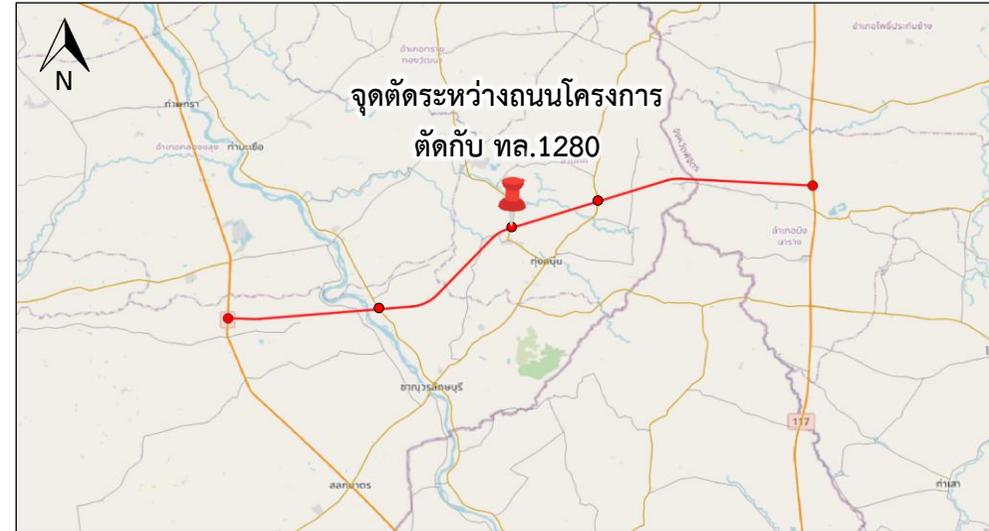
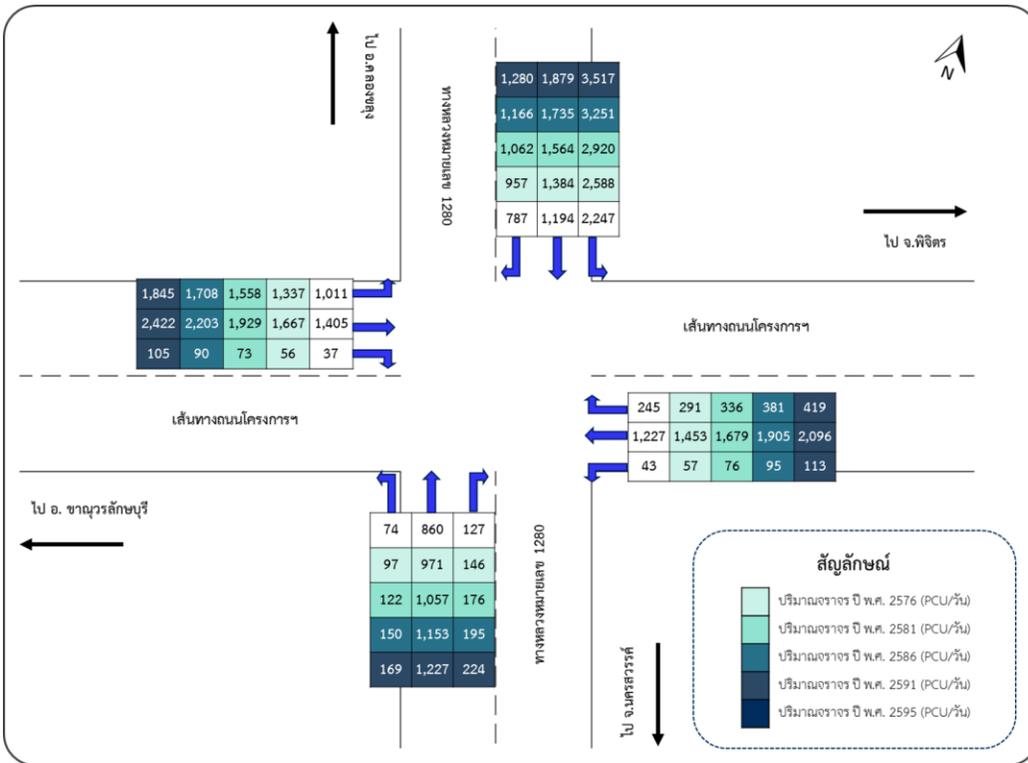
รูปแบบการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด	ปีคาดการณ์				
		2576	2581	2586	2591	2595
กรณีไม่มี การควบคุมทางแยก	Intersection delay (s)	10.9	13.2	17.3	26.5	
	Intersection LOS	B	B	C	D	
กรณีติดตั้ง สัญญาณไฟจราจร	Intersection delay (s)				48.8	61.3
	Intersection LOS				D	E

จำเป็นต้องพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อ
ควบคุมทางแยกและพิจารณาปรับปรุงทางแยก
ในปี พ.ศ. 2591



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยก พื้นที่ที่ 3 (PCU/วัน)



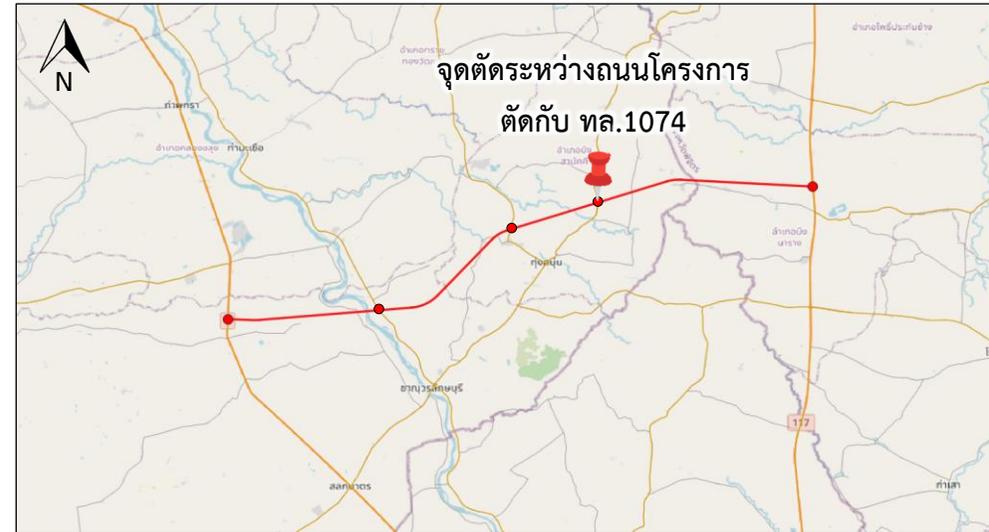
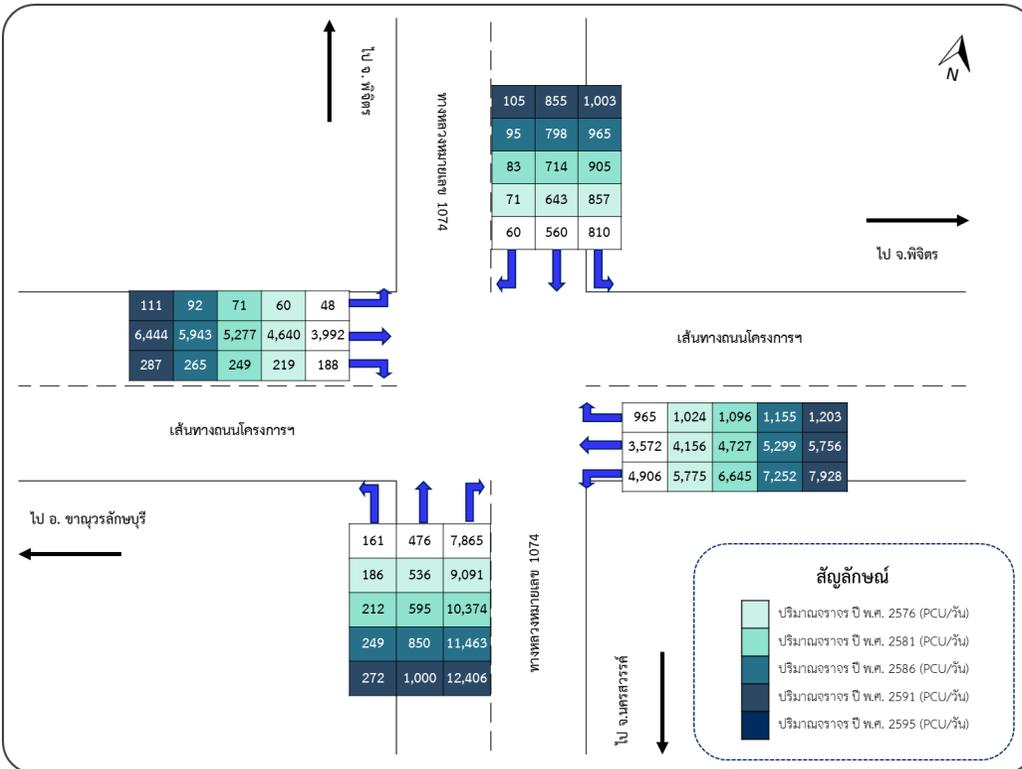
รูปแบบการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด	ปีคาดการณ์				
		2576	2581	2586	2591	2595
กรณีไม่มี การควบคุมทางแยก	Intersection delay (s)	7.5	9.2	12.6	23.0	57.9
	Intersection LOS	A	A	B	C	F
กรณีติดตั้ง สัญญาณไฟจราจร	Intersection delay (s)		19.9	22.4	24.5	27.2
	Intersection LOS		B	C	C	C

จำเป็นต้องพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อ
ควบคุมทางแยกในปี พ.ศ. 2581



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยก พื้นที่ที่ 3 (PCU/วัน)



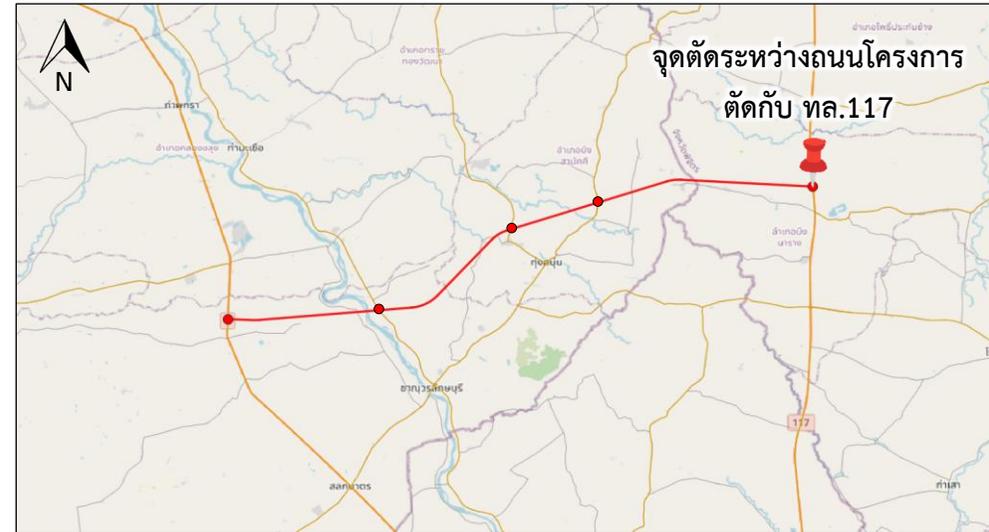
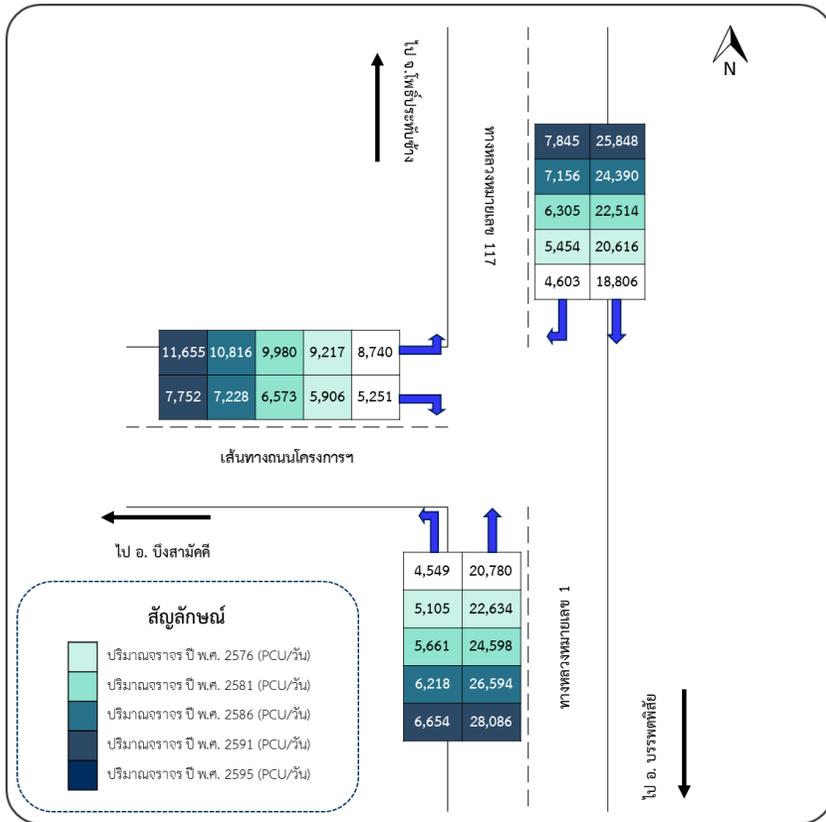
รูปแบบการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด	ปีคาดการณ์				
		2576	2581	2586	2591	2595
กรณีไม่มี การควบคุมทางแยก	Intersection delay (s)					
	Intersection LOS					
กรณีติดตั้ง สัญญาณไฟจราจร	Intersection delay (s)	25.9	27.5	30.0	34.9	45.7
	Intersection LOS	C	C	C	C	D

จำเป็นต้องพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมทางแยกในปี พ.ศ. 2576 และปรับปรุงทางแยกในปี 2595



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยก พื้นที่ที่ 3 (PCU/วัน)



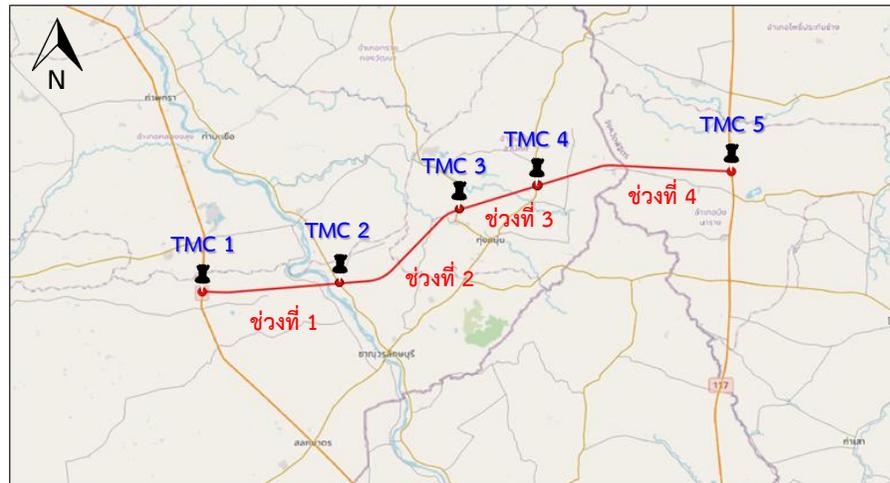
รูปแบบการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด	ปีคาดการณ์				
		2576	2581	2586	2591	2595
กรณีไม่มี การควบคุมทางแยก	Intersection delay (s)					
	Intersection LOS					
กรณีติดตั้ง สัญญาณไฟจราจร	Intersection delay (s)	118.1	221.6	340.9	452.8	588.64
	Intersection LOS	F	F	F	F	F

จำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงทางแยกในปี 2576



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ สรุปผลการวิเคราะห์ด้านจราจรและขนส่ง

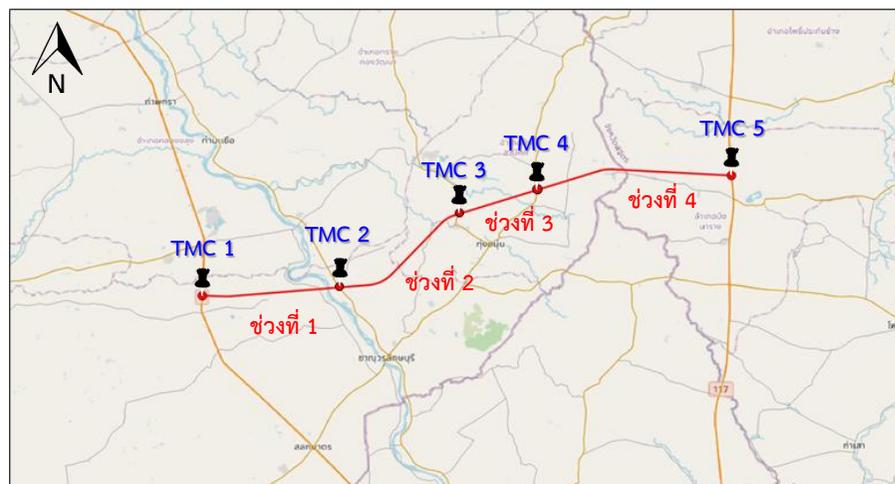


ช่วงถนนโครงการ	รูปแบบ ช่องจราจร	ปีคาดการณ์					ออกแบบ ช่องจราจร
		2576	2581	2586	2591	2595	
ช่วงที่ 1	ถนน 2 ช่องจราจร	C	C	C	C	C	2 ช่องจราจร
	ถนน 4 ช่องจราจร	A	A	A	A	A	
ช่วงที่ 2	ถนน 2 ช่องจราจร	C	C	C	C	C	2 ช่องจราจร
	ถนน 4 ช่องจราจร	A	A	A	A	A	
ช่วงที่ 3	ถนน 2 ช่องจราจร	C	D	D	D	D	4 ช่องจราจร
	ถนน 4 ช่องจราจร	A	A	A	A	A	
ช่วงที่ 4	ถนน 2 ช่องจราจร	E	E	E	E	F	4 ช่องจราจร
	ถนน 4 ช่องจราจร	A	B	B	B	B	



พื้นที่ที่ 3 ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

❖ สรุปผลการวิเคราะห์ด้านจราจรและขนส่ง



ทางแยก	รูปแบบ ช่องจราจร	ปีคาดการณ์					ปรับปรุง ทางแยกใน อนาคต
		2576	2581	2586	2591	2595	
TMC 1	กรณีไม่มีการควบคุมทางแยก	-	-	-	-	-	-
	กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	B	B	B	B	C	-
TMC 2	กรณีไม่มีการควบคุมทางแยก	B	B	C	D	-	✓
	กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	-	-	-	D	E	-
TMC 3	กรณีไม่มีการควบคุมทางแยก	A	A	B	C	F	-
	กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	-	B	C	C	C	-
TMC 4	กรณีไม่มีการควบคุมทางแยก	-	-	-	-	-	✓
	กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	C	C	C	C	D	-
TMC 5	กรณีไม่มีการควบคุมทางแยก	-	-	-	-	-	✓
	กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	F	F	F	F	F	-



การศึกษาด้านวิศวกรรม

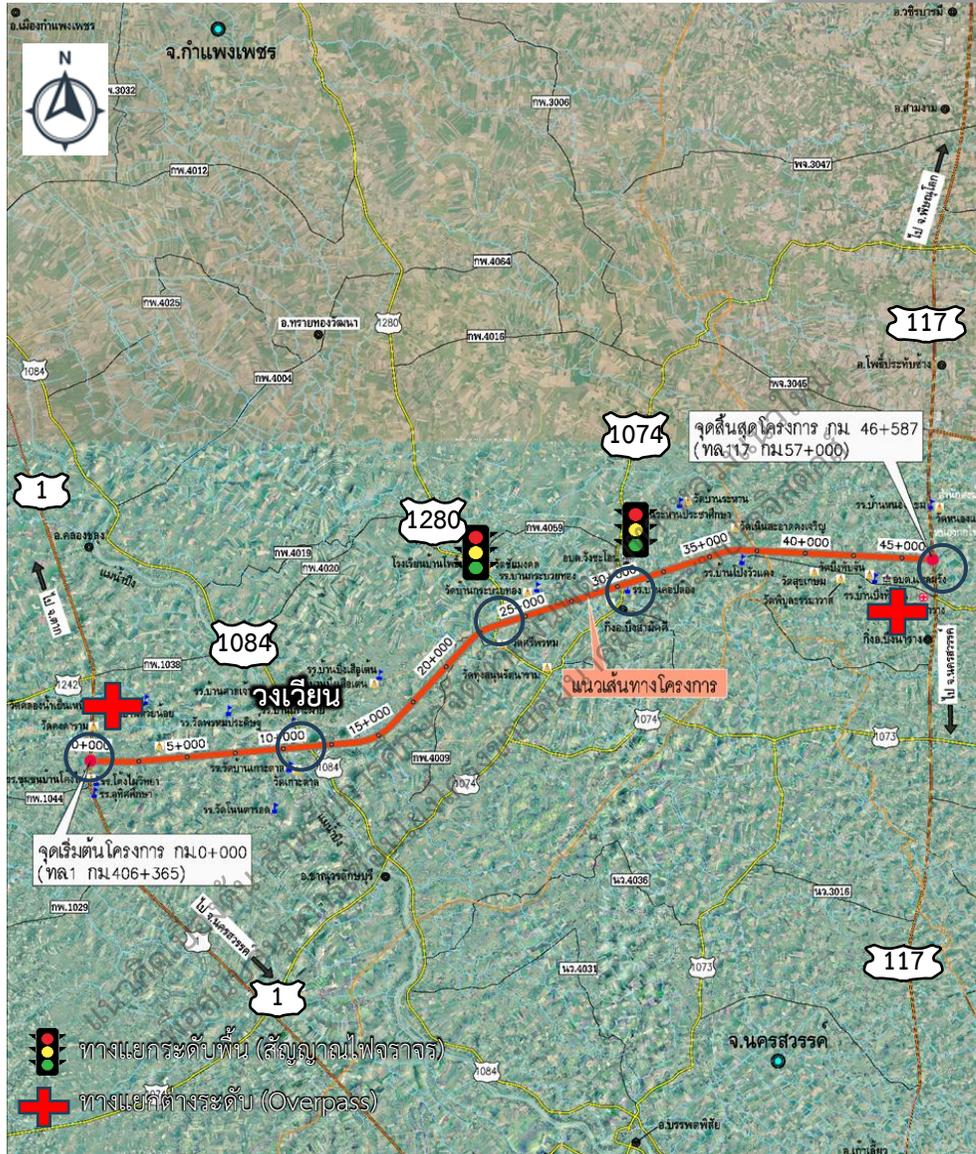


ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

ข้อมูลโครงการ

- ❖ พื้นที่ศึกษาโครงการ ผ่านพื้นที่อำเภอชาณุวรลักษบุรี และอำเภอ บึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร และอำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร
- ❖ จุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมต่อโครงการ ทล.1 (ประมาณ กม.406+365) ด้าน ทิศใต้ของพื้นที่ชุมชน ต.คลองขลุง อ. คลองขลุง จ.กำแพงเพชร ห่างจากวัด โค้งไผ่สภาพร ไปทาง ทิศเหนือ ประมาณ 1 กม.
- ❖ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ทล.1084 ประมาณ กม.59+800 ทล.1280 ประมาณ กม.38+200 และ ทล.1074 ประมาณ กม.29+500 ตัดผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 43-107 เมตร
- ❖ จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อโครงการ ทล.117 (ประมาณ กม.57+000) ด้าน ทิศเหนือของพื้นที่ชุมชน ต.บึงนาราง อ.บึงนาราง จ.กำแพงเพชร ห่างจาก องค์การบริหารส่วนตำบล บึงนาราง ประมาณ 2.8 กม.

- ❖ **สรุปรูปแบบโครงการ**
 - ถนนขนาด 4 ช่องจราจร
 - เขตทาง 60 เมตร
 - ระยะทางรวม 46.6 กิโลเมตร



แนวคิดการออกแบบทางแยก

- เพื่อให้การจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกของโครงการมีความคล่องตัว และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัย
- รูปแบบทางแยกสามารถรองรับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางได้อย่างเพียงพอ
- รูปแบบต้องไม่ซับซ้อนเพื่อลดความสับสนของผู้ใช้ทาง โดยพยายามใช้เขตทางหลวงเดิมให้มากที่สุด

การกำหนดประเภทของทางแยก พิจารณาจาก

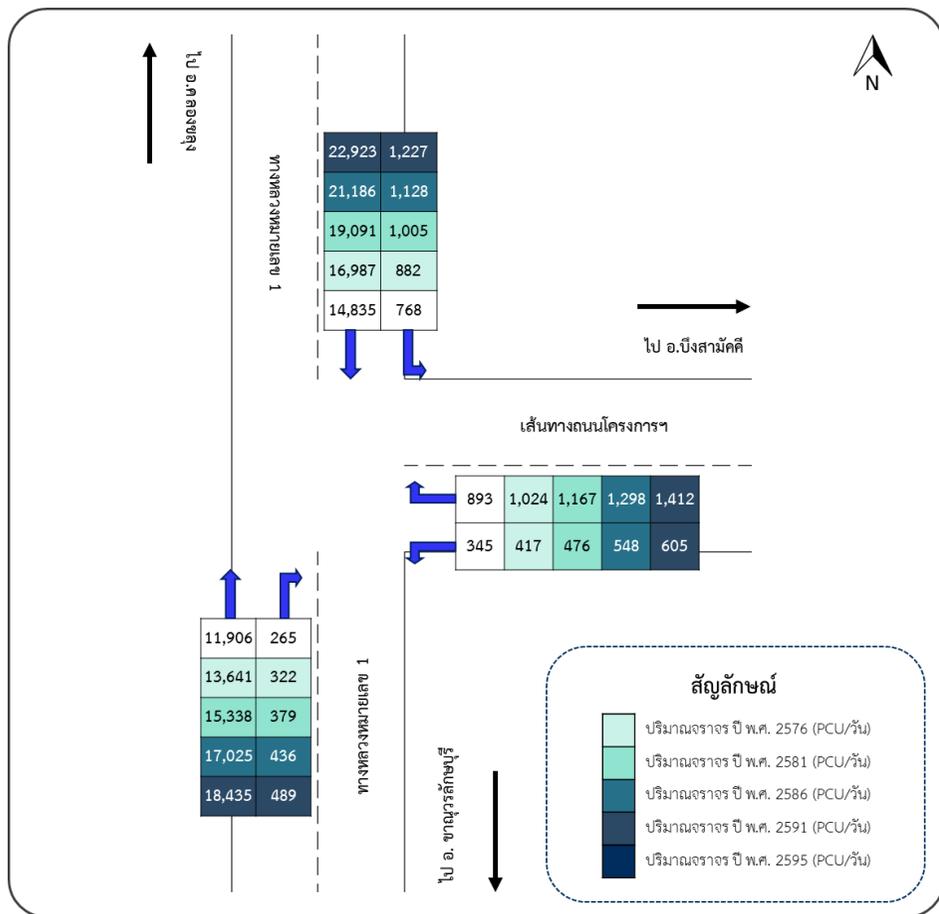
- ลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) ที่ตัดกัน
- ลักษณะพื้นที่บริเวณจุดตัด
- ปริมาณจราจรบนถนน

รูปแบบจุดตัดทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ

- ❖ ทล.1 (Link 1) – ทางแยกต่างระดับ (Trumpet)
- ❖ ทล.1084 (Link3) – ทางแยกระดับพื้น (วงเวียน)
- ❖ ทล.1280 (Link3) – ทางแยกระดับพื้น (สัญญาณไฟจราจร)
- ❖ ทล.1074 (Link3) – ทางแยกระดับพื้น (สัญญาณไฟจราจร)
- ❖ ทล.117 (Link 1) – ทางแยกต่างระดับ (Overpass) ในทิศทาง ทล.117

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ระยะทางประมาณ 46.6 กม.

ทล.1 ตัดกับถนนโครงการ

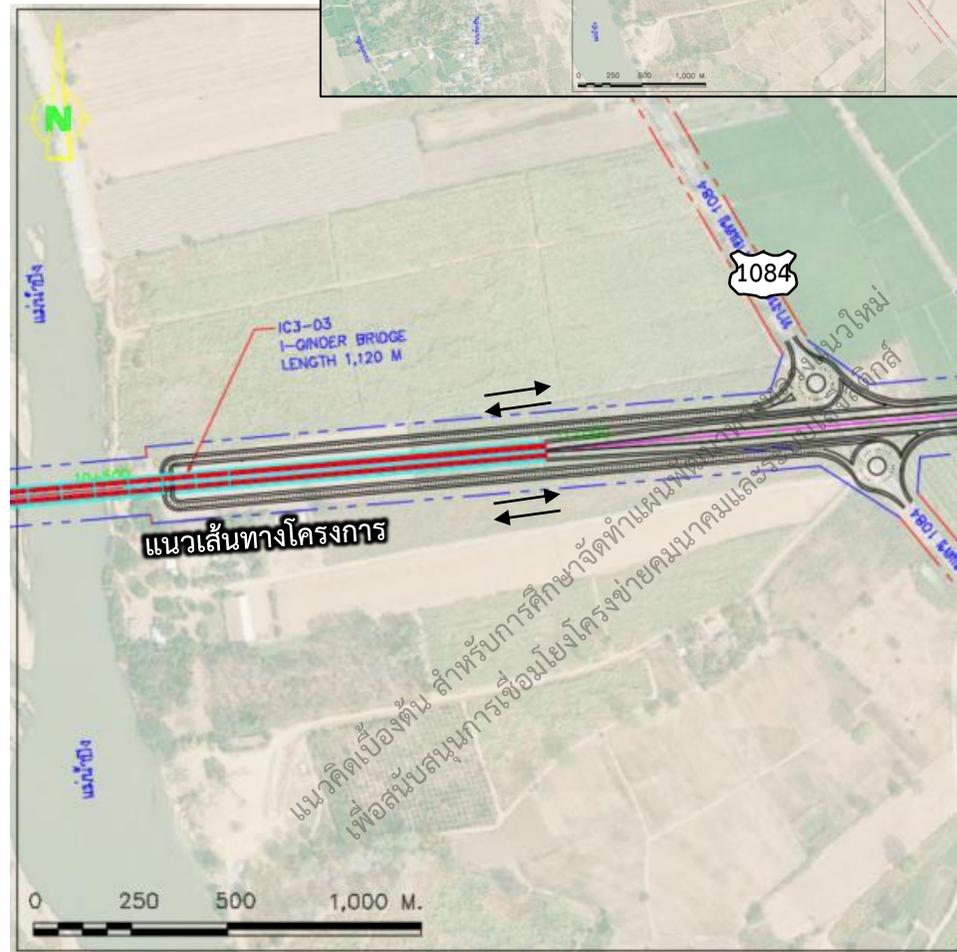
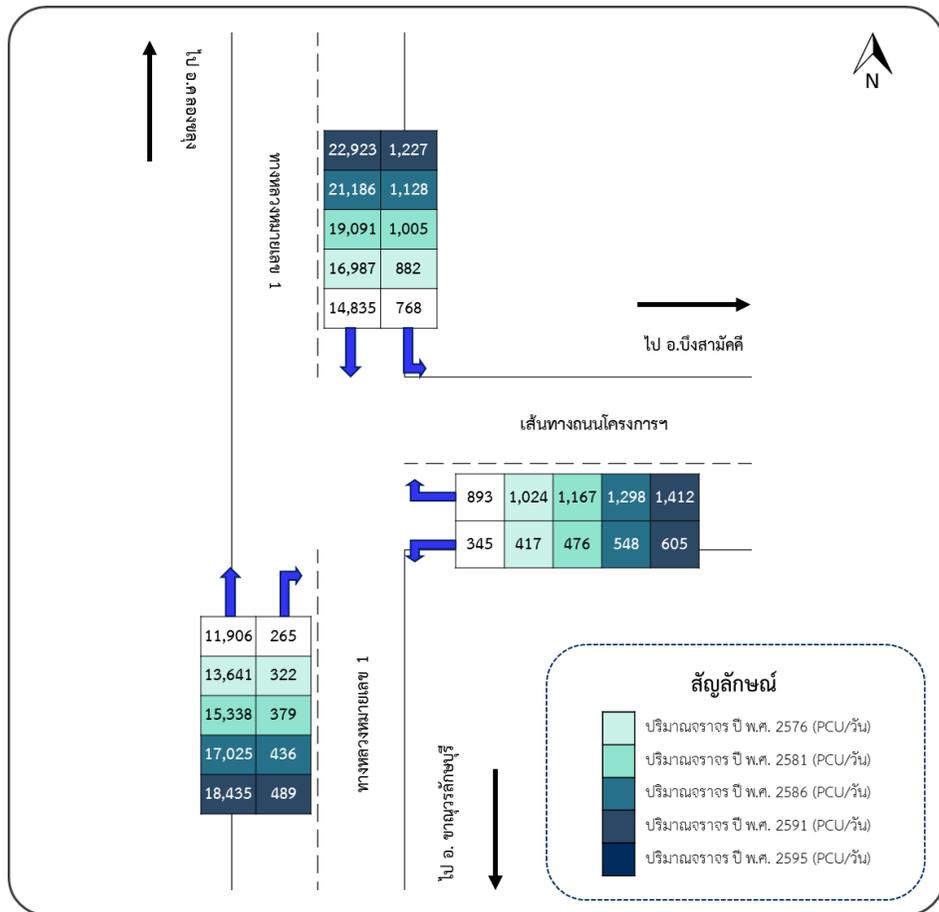


❖ ทล.1 (Link 1) – ทางแยกต่างระดับ (Trumpet)

3

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาลวาลักษณ์บุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ระยะทางประมาณ 46.6 กม.

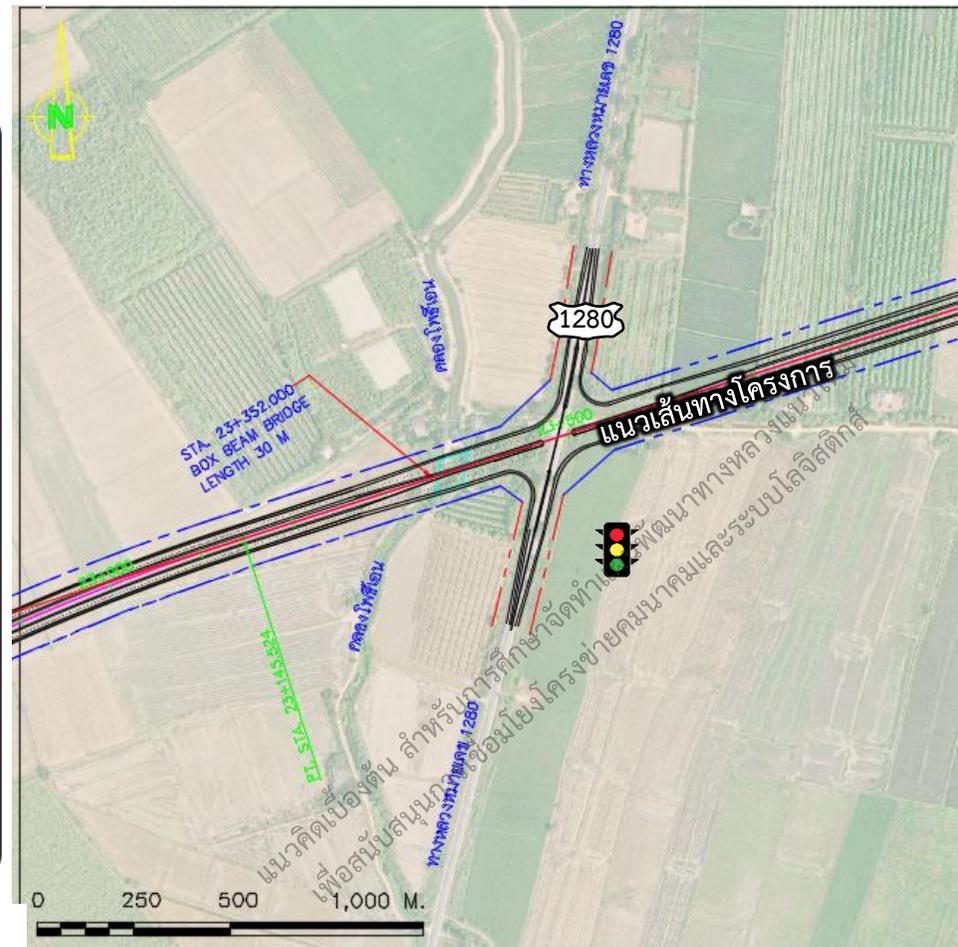
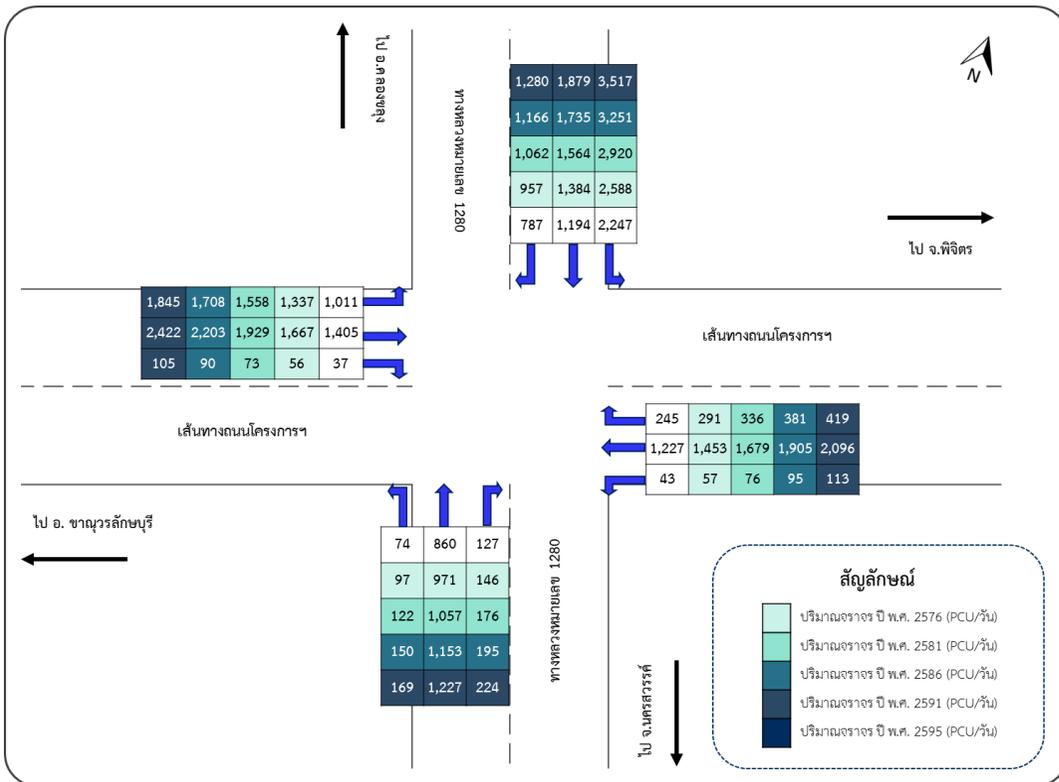
ทล.1084 ตัดกับถนนโครงการ



- ❖ ทล.1084 (Link3) – ทางแยกระดับพื้น (วงเวียน)
- ❖ จัดเดินรถ 2 ทิศทาง ลดได้สะพาน

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาลวาลักษณ์บุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ระยะทางประมาณ 46.6 กม.

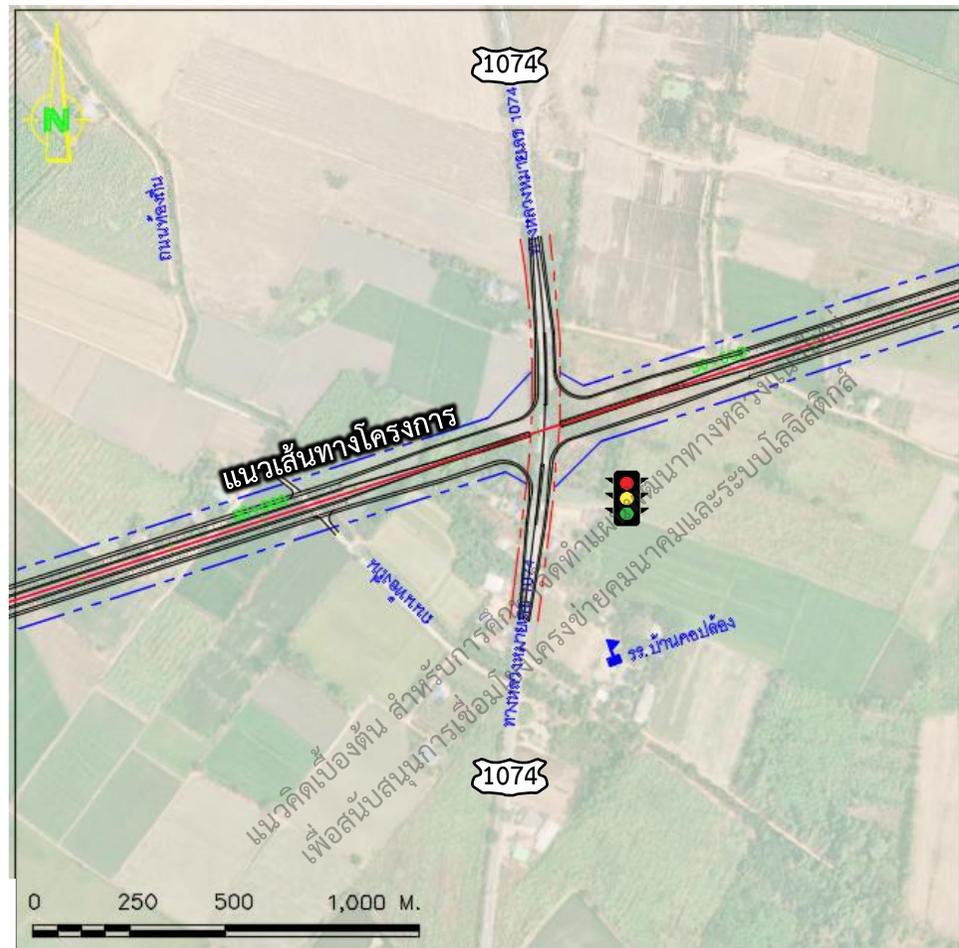
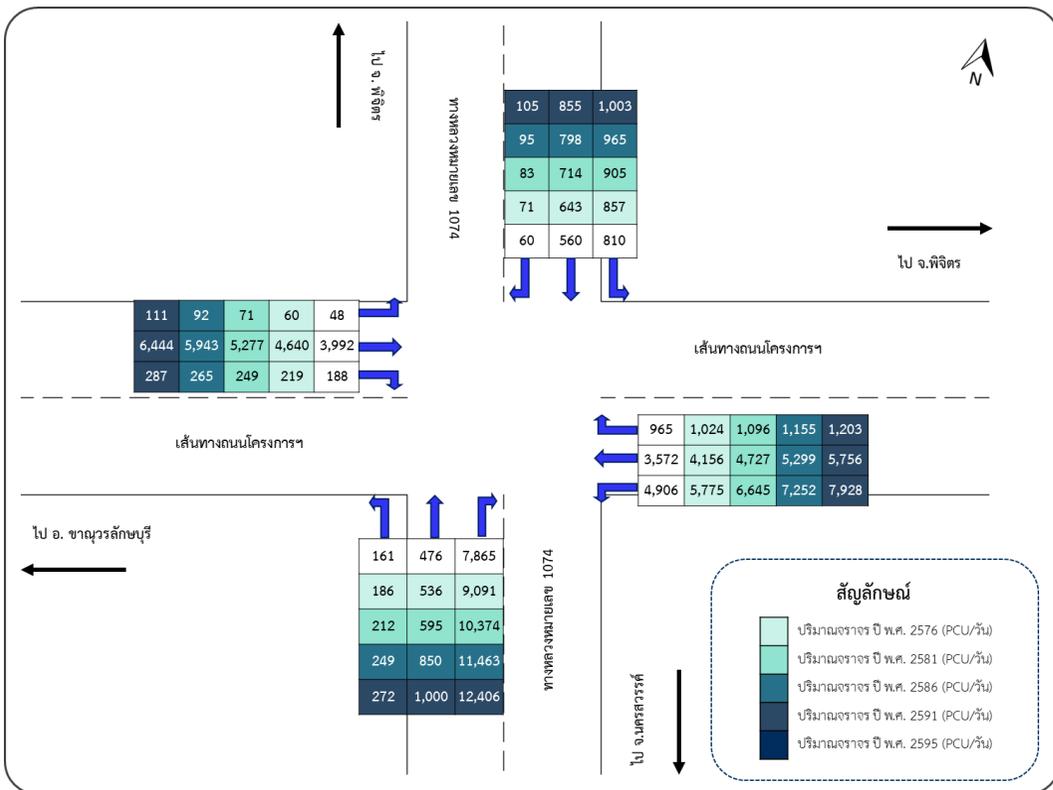
ทล.1280 ตัดกับถนนโครงการ



❖ ทล.1280 (Link3) -ทางแยกระดับพื้น (สัญญาณไฟจราจร)

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ระยะทางประมาณ 46.6 กม.

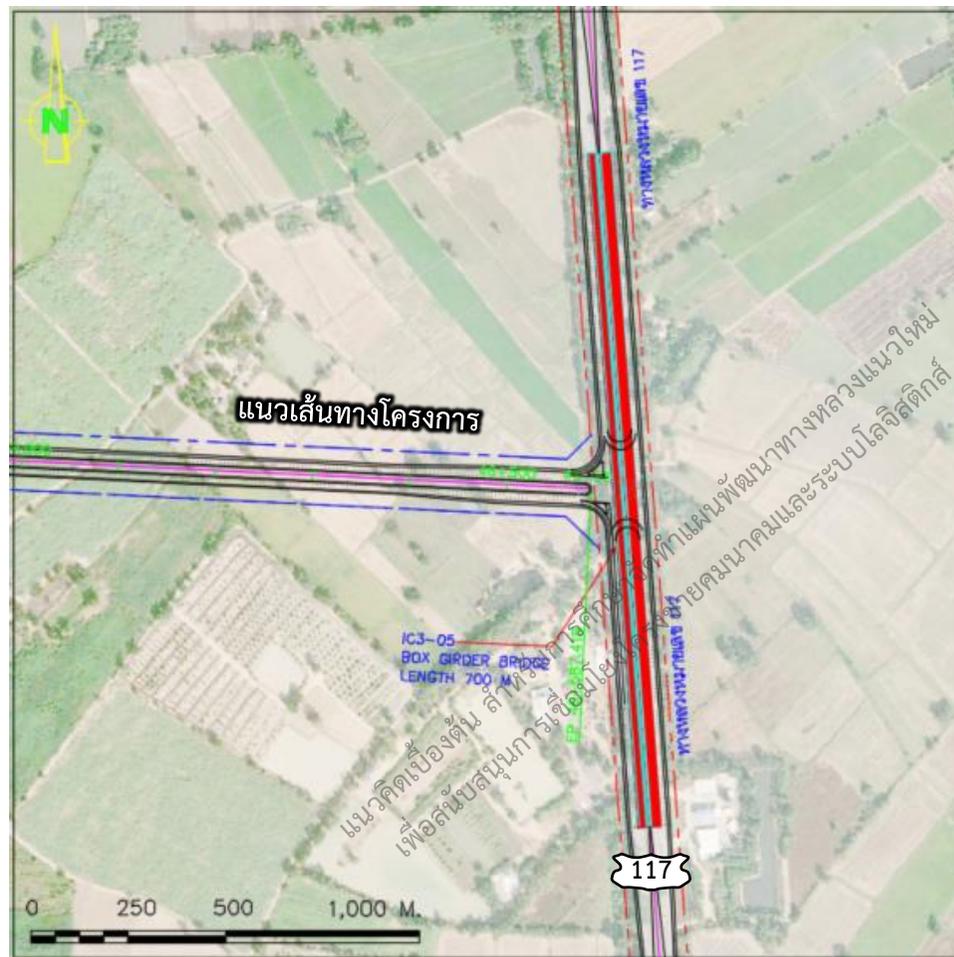
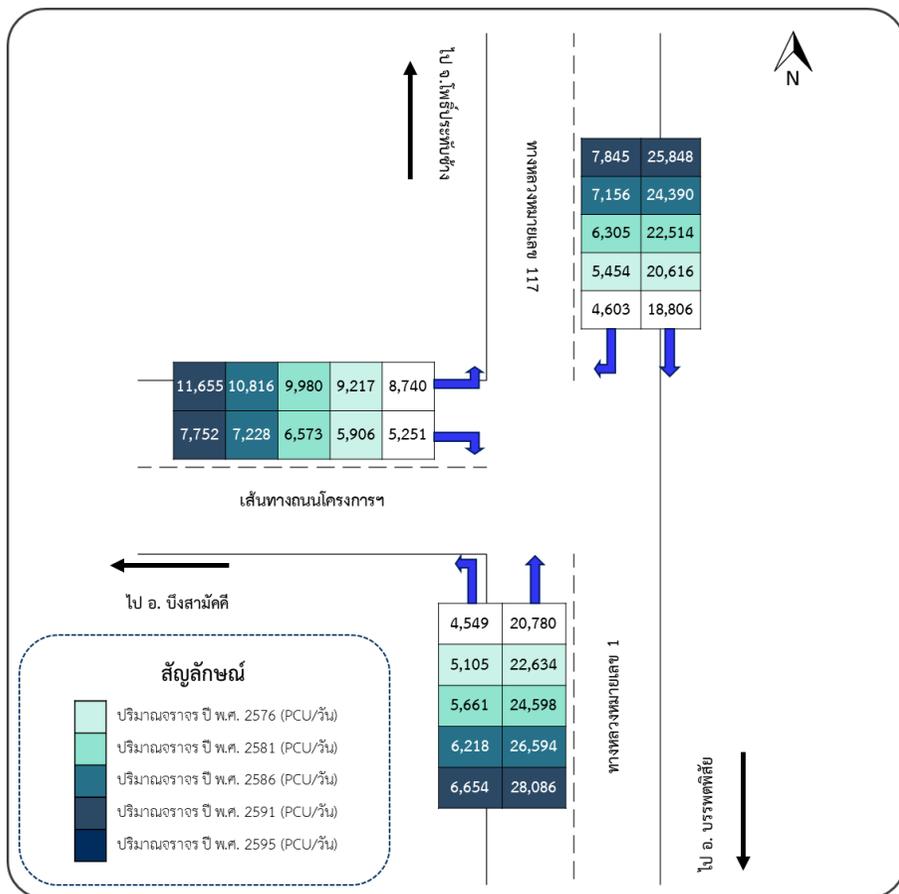
ทล.1074 ตัดกับถนนโครงการ



❖ ทล.1074 (Link3) –ทางแยกระดับพื้น (สัญญาณไฟจราจร)

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ระยะทางประมาณ 46.6 กม.

ทล.117 ตัดกับถนนโครงการ



❖ ทล.117 (Link 1) – ทางแยกต่างระดับ (Overpass) ในทิศทาง ทล.117



รูปแบบการพัฒนาโครงการพื้นที่ จ.กำแพงเพชร (ลำดับที่ 3)



ถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ขนาดช่องจราจร 3.50 ม. ไหล่ทางด้านนอก 2.50 ม.
(ผิวจราจรคอนกรีต)



ถนนขนาด 4-6 ช่องจราจร

ขนาดช่องจราจร 3.50 ม. เกาะกลาง (ร่อง) 9.10 ม.
ไหล่ทางด้านใน 1.50 ม. ไหล่ทางด้านนอก 2.50 ม.
(ผิวจราจรคอนกรีต 30 ซม.)

➤ ความกว้างสะพาน (Typical Bridge Cross Section)

- สะพาน (ทิศทางเดียว) ขนาด 1 ช่องจราจร กว้าง 9.0 ม. , 2 ช่องจราจร กว้าง 11.0 ม.
- สะพาน (2ทิศทาง) ขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 12.0 ม. , ขนาด 4 ช่องจราจร กว้าง 21.0 ม.



มาตรฐานและข้อกำหนดในการออกแบบ

- การออกแบบระบบระบายน้ำ เป็นการคำนวณด้านชลศาสตร์การไหล เพื่อออกแบบขนาดช่องเปิดโครงสร้างระบายน้ำให้เพียงพอรองรับค่าอัตราการไหลสูงสุดของพื้นที่รับน้ำ
- ใช้คู่มือการออกแบบระบายน้ำและป้องกันการกัดเซาะในงานทางหลวง, กรมทางหลวง 2554

การศึกษาวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา

- รวบรวมข้อมูลอุทกวิทยาทั่วไปในโครงการ อาทิ ลุ่มน้ำ ลำน้ำ การระบายน้ำ อุทกภัยในอดีต อาคารระบายน้ำปัจจุบัน พื้นที่รับน้ำฝน เป็นต้น เพื่อประเมิน “ค่าอัตราการไหลน้ำท่าผิวดินสูงสุด” และ แหล่งรองรับน้ำทิ้งตามธรรมชาติ
- พื้นที่รับน้ำ < 25 ตร.กม. ใช้สูตร Rational Method
- พื้นที่รับน้ำที่ใหญ่กว่า 25 ตร.กม. ใช้สูตรของ Snyder Formula
- คาบอายุฝนใน งานสะพาน, ท่อลอด 50 ปี

สรุปข้อมูลระบายน้ำพื้นที่โครงการจังหวัดกำแพงเพชร

- จุดตัดลำน้ำ 10 แห่ง
- ออกแบบเป็น สะพานข้ามลำน้ำ 9 แห่ง และท่อเหลี่ยม 1 แห่ง

การศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ

- ออกแบบช่องเปิดต่างๆ ให้มีขนาดที่สามารถรองรับปริมาณน้ำหลากได้อย่างเพียงพอ $F.S > 1.5$
 - สะพาน
 - ท่อลอดเหลี่ยม / ท่อลอดกลม



โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



พื้นที่ลำดับที่ 3

โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร
กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร



- ❑ กำหนดขอบเขตการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่อย่างน้อยข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- ❑ กำหนดขอบเขตการศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีจะดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- ❑ กำหนดขอบเขตการศึกษาพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศจะดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ





ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา



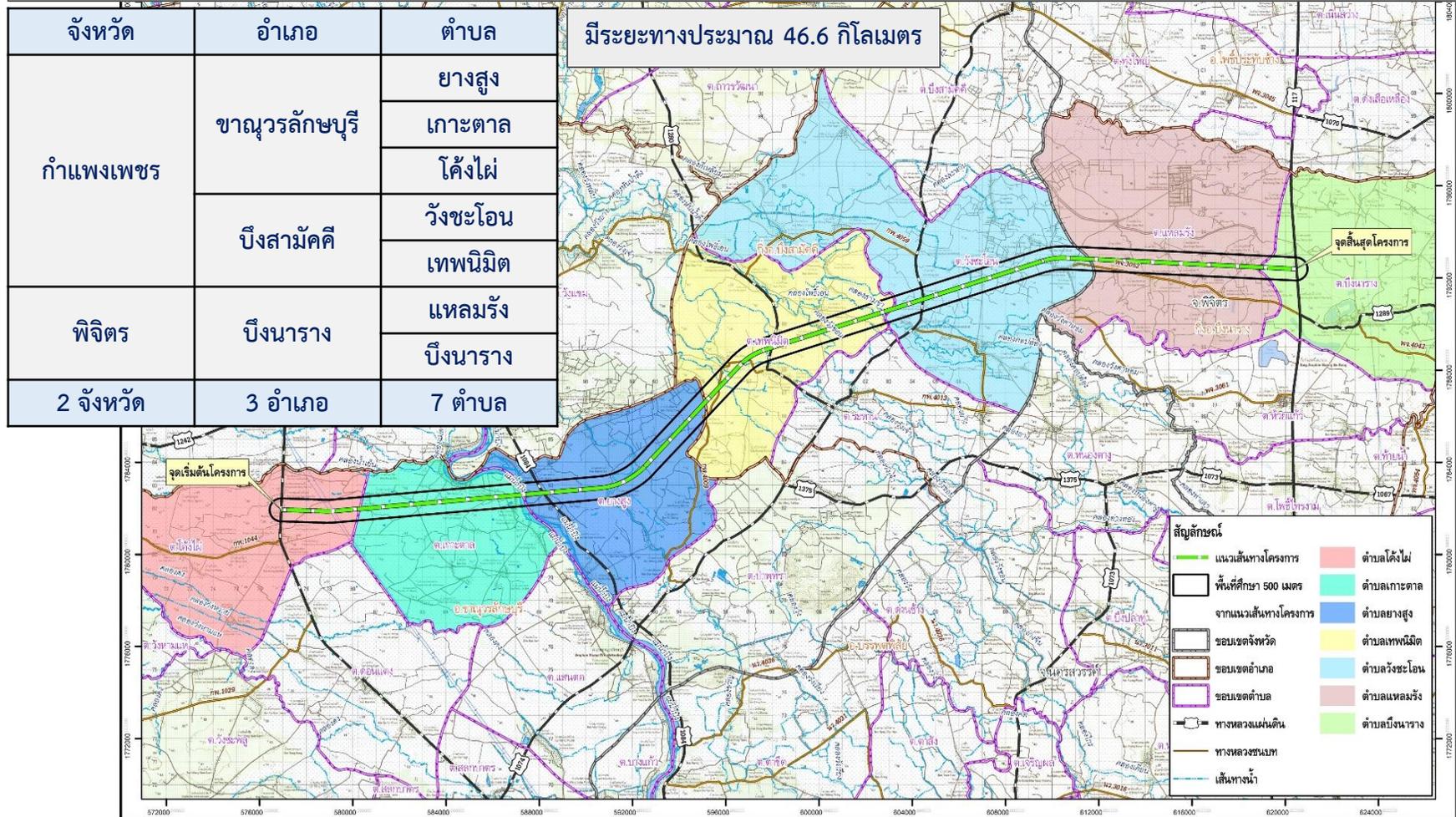
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ภูมิถิ่นฐาน <input type="checkbox"/> ทรัพยากรดิน <input type="checkbox"/> ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย <input type="checkbox"/> น้ำผิวดิน <input type="checkbox"/> น้ำใต้ดิน <input type="checkbox"/> น้ำทะเล <input type="checkbox"/> อากาศและบรรยากาศ <input type="checkbox"/> เสียง <input type="checkbox"/> ความสั่นสะเทือน 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> นิเวศวิทยาทางบก <input type="checkbox"/> นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค <input type="checkbox"/> การคมนาคมขนส่ง <input type="checkbox"/> สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ <input type="checkbox"/> การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ <input type="checkbox"/> การเกษตรกรรม <input type="checkbox"/> นันทนาการ <input type="checkbox"/> การใช้ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> เศรษฐกิจ-สังคม <input type="checkbox"/> การโยกย้ายและการเวนคืน <input type="checkbox"/> การสาธารณสุข <input type="checkbox"/> อาชีวอนามัยและความปลอดภัย <input type="checkbox"/> การแบ่งแยก <input type="checkbox"/> อุบัติเหตุและความปลอดภัย <input type="checkbox"/> ความปลอดภัยในสังคม <input type="checkbox"/> สุขภาพ <input type="checkbox"/> ผู้ใช้ทาง <input type="checkbox"/> โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม <input type="checkbox"/> สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคอบครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก รวม 29 ปัจจัย สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567 ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร

หน่วยงานรับผิดชอบ : แขวงทางหลวงกำแพงเพชร สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก) และแขวงทางหลวงพิจิตร สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)





พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

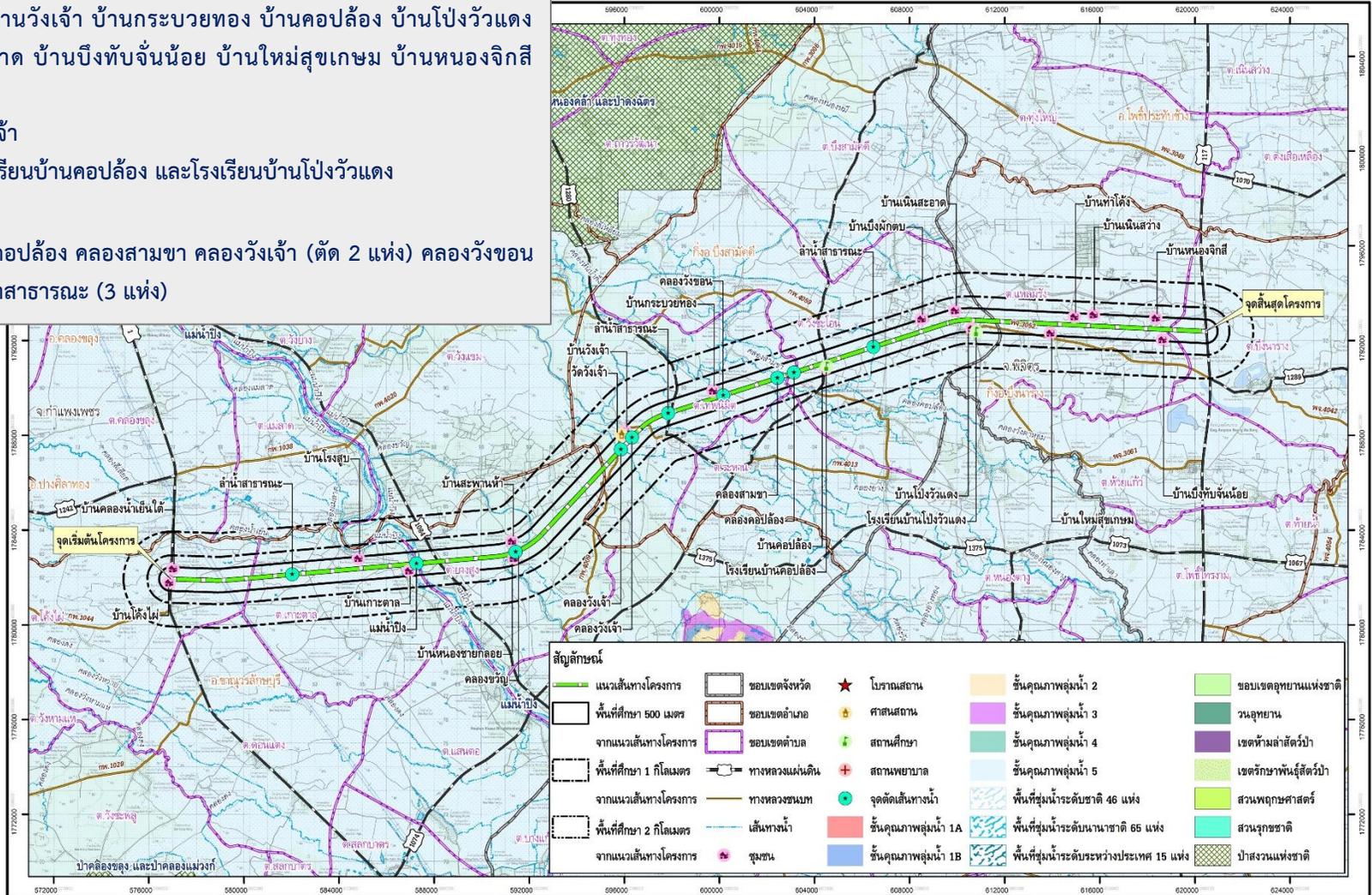


พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ✓ ชุมชน 17 แห่ง ได้แก่บ้านโค้งไผ่ บ้านเกาะตาล บ้านคลองน้ำเย็นใต้ บ้านโรงสูบ บ้านหนองชากลอย บ้านสะพานห้า บ้านวังเจ้า บ้านกระบวยทอง บ้านคอป่อง บ้านโป่งวัวแดง บ้านบึงผักตบ บ้านเนินสะอาด บ้านบึงทับจั่นน้อย บ้านใหม่สุขเกษม บ้านหนองจิกสี บ้านท่าโค้ง และบ้านเนินสว่าง
- ✓ ศาสนสถาน 1 แห่ง คือ วัดวังเจ้า
- ✓ สถานศึกษา 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านคอป่อง และโรงเรียนบ้านโป่งวัวแดง

จุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน

- ✓ จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ คลองคอป่อง คลองสามขา คลองวังเจ้า (ตัด 2 แห่ง) คลองวังขอน คลองขวัญ แม่น้ำปิง และลำน้ำสาธารณะ (3 แห่ง)





ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	พื้นที่ลำดับที่ 3	
	แนวเส้นทาง	พื้นที่ศึกษา
○ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	-	-
○ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	-	-
○ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	-	-
○ เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	-	-
○ อุทยานแห่งชาติ	-	-
○ ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	-	-
○ พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	-	-
○ พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	-	-
○ พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ในระยะ 1 กิโลเมตร	-	-
○ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ (ต้องตรวจสอบกับกรมป่าไม้อีกครั้งว่าเป็นป่าสงวนแห่งชาติประเภทใด)	-	-
สรุปผลการตรวจสอบ	-	-

หมายเหตุ : หากมีการปรับแนวเส้นทางโครงการในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดต้องดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งว่าแนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือไม่



คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

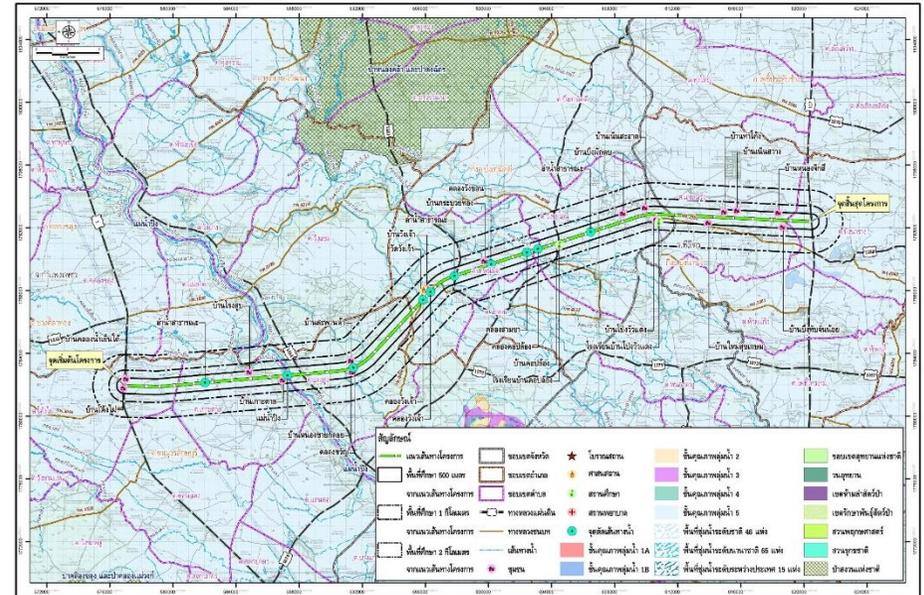
- ✓ พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร พบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 20 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 1 แห่ง สถานศึกษา 2 แห่ง และชุมชน 17 แห่ง
- ✓ ไม่พบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในระยะประชิด (150 เมตร)

ผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ ผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมถึงการปล่อยไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
- ✓ ผลกระทบจากเสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือนที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวหน้าดินยังคงมีฝุ่นละออง
- ✓ ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีเสมอ
- ✓ กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนดำเนินการในช่วงกลางวันเท่านั้น





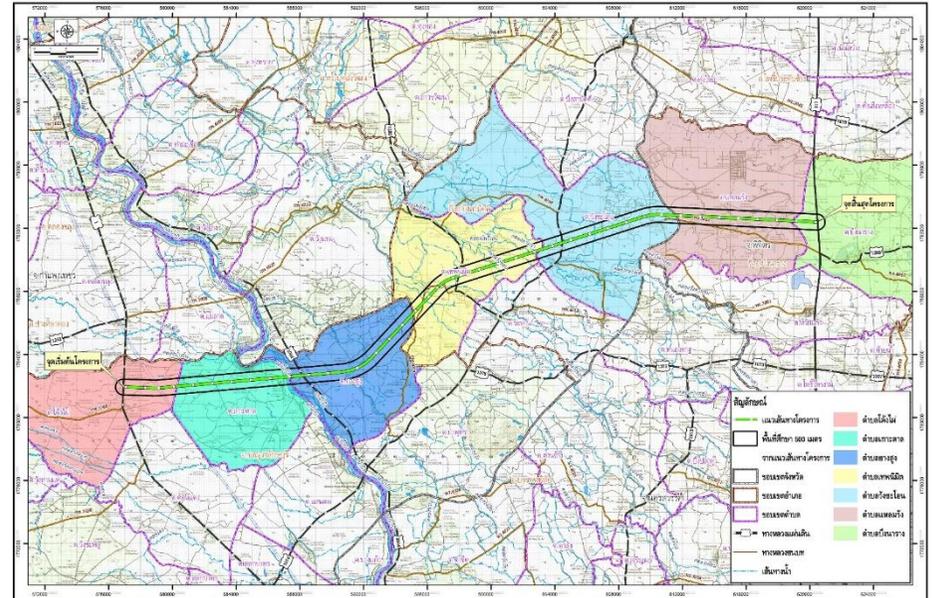
สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ ผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ ท่อประปา สายไฟฟ้า และสายสื่อสาร บริเวณจุดตัด ทล.1074 ทล.1084 ทล.12080 และ กพ.4009

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้กรมทางหลวงพิจารณาและออกหนังสือแจ้งหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกันล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
- ✓ ติดตั้งป้ายประกาศในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน
- ✓ หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่างานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากงานรื้อย้าย หรือการสร้างความเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน





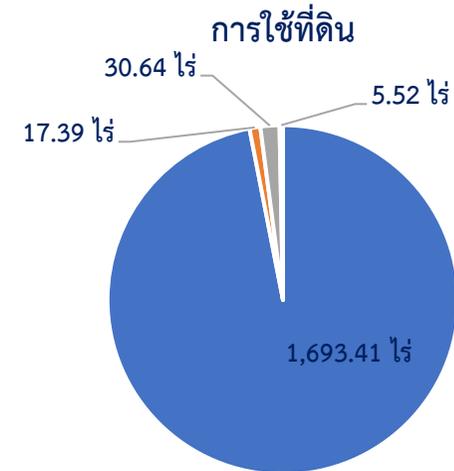
การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม

ผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ การพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่ มีระยะทางประมาณ 46.6 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 60 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 1,746.95 ไร่
- ✓ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ไปเป็นถนนของโครงการถาวร
- ✓ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมไปเป็นถนนของโครงการถาวร จำนวน 1,693.41 ไร่

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่เขตทางของโครงการเท่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรม และการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ นอกเขตทาง
- ✓ ในกรณีที่ต้องใช้พื้นที่นอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขออนุญาตเจ้าของพื้นที่เพื่อใช้กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และต้องใช้พื้นที่ให้น้อยที่สุด เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบ
- ✓ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมจะต้องเปิดโอกาสให้เกษตรกรได้เก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรก่อนล่วงหน้า และประชาสัมพันธ์ห้ามให้เกษตรกรเพาะปลูกต่อในกรณีที่เกี่ยวข้องผลผลิตแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตร



- พื้นที่เกษตรกรรม
- พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย
- พื้นที่น้ำ
- พื้นที่เปิดเตล็ด



เศรษฐกิจ-สังคม

สภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- ✓ พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พาดผ่านพื้นที่ตำบลยางสูง ตำบลเกาะตาล ตำบลโค้งไผ่ อำเภอขามเฒ่าบุรี ตำบลวังชะโอน ตำบลเทพนิมิต อำเภอบึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร ตำบลแหลมรัง และตำบลบึงนาราง อำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร โดยพบว่ามีชุมชน จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ บ้านโค้งไผ่ บ้านเกาะตาล บ้านคลองน้ำเย็นใต้ บ้านโรงสูบ บ้านหนองชายกลอย บ้านสะพานห้า บ้านวังเจ้า บ้านกระบวยทอง บ้านคอปดอง บ้านโป่งวัวแดง บ้านบึงผักตบ บ้านเนินสะอาด บ้านบึงทับจั่นน้อย บ้านใหม่สุขเกษม บ้านหนองจิกสี บ้านท่าโค้ง และบ้านเนินสว่าง
- ✓ พ.ศ.2565 จังหวัดกำแพงเพชร มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เท่ากับ 127,973 ล้านบาท และมี GPP ต่อหัว เท่ากับ 164,014 บาทต่อคน
- ✓ พ.ศ.2565 จังหวัดจังหวัดพิจิตร มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เท่ากับ 50,453 ล้านบาท และมี GPP ต่อหัว เท่ากับ 100,241 บาทต่อคน

ผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

1. ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม
 - ✓ กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงการเตรียมพื้นที่และการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้าง ความสัมพันธ์ทางสังคม ทำให้ประชาชนเดินทางไปมาหาสู่กัน ในชุมชน และการเข้าร่วมประเพณี/วัฒนธรรม/กิจกรรมทางศาสนาลดน้อยลงจากความไม่สะดวกที่เกิดขึ้น
2. เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ
 - ✓ ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการจะเกิดการจ้างงานคนในพื้นที่ รวมถึงแรงงานต่างถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ ทำให้เกิดการจับจ่าย ใช้จ่ายในพื้นที่ทั้งการอุปโภคและบริโภคต่างๆ เกิดการกระจายรายได้และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในชุมชนเพิ่มขึ้น
 - ✓ กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่ก่อให้เกิดการกีดขวางหรือไปปิด/บังทิศทางการเข้าออกของลูกค้าที่มาซื้อสินค้าหรือเข้ามาใช้บริการของร้านค้าหรือสถานประกอบการที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ อาจส่งผลกระทบเชิงลบต่อจำนวนลูกค้าและรายได้ที่ลดลงในช่วงที่มีการก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้
- ✓ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานโครงการและที่พนักงานก่อสร้าง พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดไว้ จัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ฯ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์
- ✓ ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว ให้ผู้รับเหมาพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่



การแบ่งแยก

ชุมชนในพื้นที่ศึกษา

- ✓ พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ตำบลยางสูง ตำบลเกาะตาล ตำบลโค้งไผ่ อำเภอเขาฉกรรจ์บุรี ตำบลวังชะโอน ตำบลเทพนิมิต อำเภอบึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร ตำบลแหลมรัง และตำบลบึงนาราง อำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร โดยพบว่าชุมชน จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ บ้านโค้งไผ่ บ้านเกาะตาล บ้านคลองน้ำเย็นใต้ บ้านโรงสูบ บ้านหนองชายกลอย บ้านสะพานห้า บ้านวังเจ้า บ้านกระบวยทอง บ้านคอป่อง บ้านโป่งวัวแดง บ้านบึงผักตบ บ้านเนินสะอาด บ้านบึงทับจั่นน้อย บ้านใหม่สุขเกษม บ้านหนองจิกสี บ้านท่าไค้ และบ้านเนินสว่าง

ผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ การพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่ มีระยะทางประมาณ 46.6 กิโลเมตร มีชุมชนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 17 แห่ง อาจได้รับผลกระทบจากการแบ่งแยก ดังนี้
 - การแบ่งแยกระหว่างชุมชนกับชุมชน
 - การแบ่งแยกระหว่างชุมชนกับสถานที่สำคัญ
 - การแบ่งแยกระหว่างชุมชนกับพื้นที่เกษตรกรรม
 - การแบ่งแยกพื้นที่เกษตรกรรมกับพื้นที่เกษตรกรรม
- ✓ กิจกรรมที่ทำให้ปริมาณจราจรในเส้นทางเพิ่มขึ้น/การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง/การปิดเส้นทางจราจร/การทำทางเบี่ยง จะทำให้ประชาชนเดินทางไป-มาหาสู่กันภายในชุมชนไม่สะดวก และการเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการต้องใช้เวลานานขึ้น

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- ✓ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทางเชื่อมชุมชนชั่วคราว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนในช่วงการก่อสร้างบริเวณชุมชนที่เกิดการแบ่งแยก
- ✓ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้างและการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน
- ✓ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักควบคุมงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ซึ่งต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และวิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อดำเนินการแก้ปัญหา และในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ให้ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยเร็ว



- ✓ โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ชาญรักษ์บุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- ✓ หากมีการปรับแนวเส้นทางโครงการในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ต้องดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งว่าเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่



การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation)

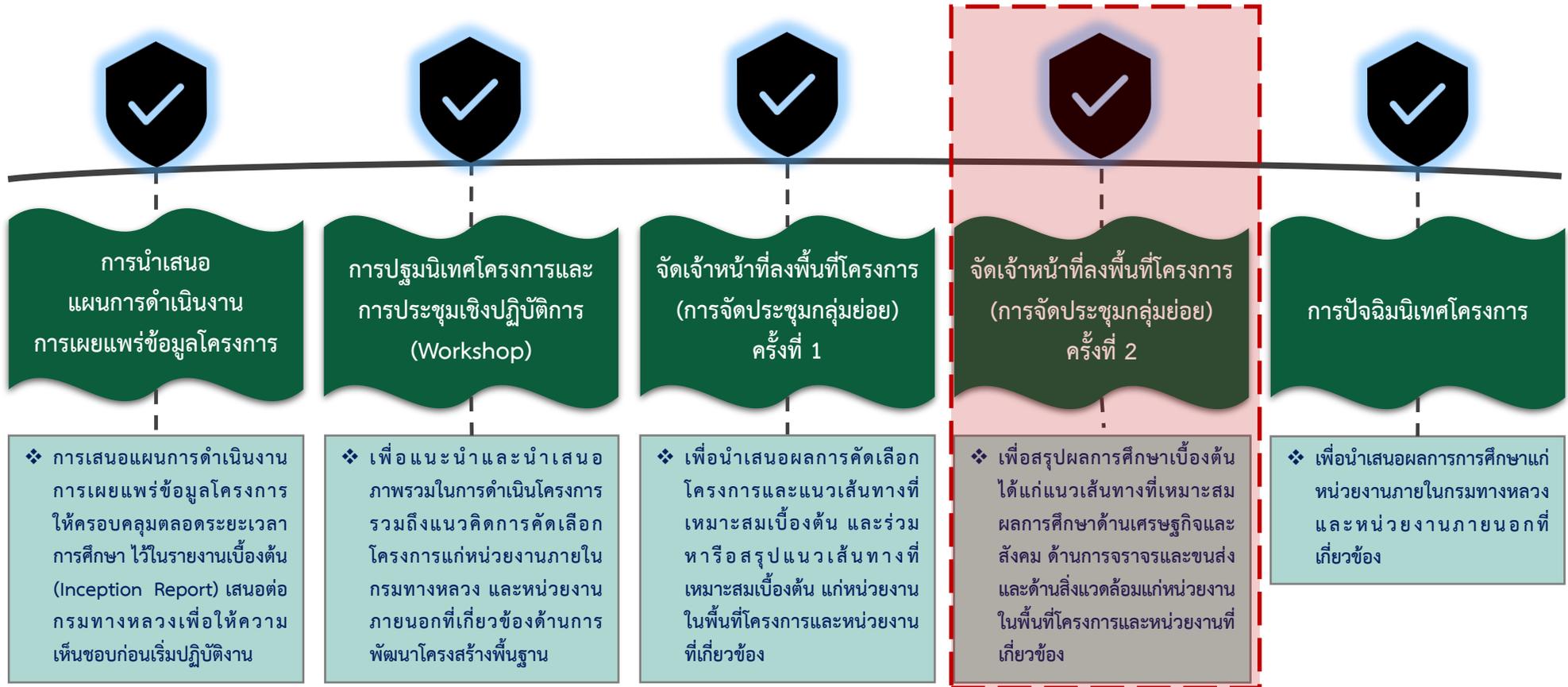


- ❑ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ และแนวทางการพัฒนาโครงการให้กับหน่วยงานสังกัดกรมทางหลวง หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการได้รับทราบและเกิดความเข้าใจ
- ❑ เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานสังกัดกรมทางหลวง หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการเข้ามามีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และนำความคิดเห็นที่ได้มาประกอบการศึกษาเพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้อง และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ
- ❑ เพื่อดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อต่างๆ และจัดทำ website เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษา และเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้สนใจสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาได้





ขอบเขตการดำเนินงาน



❖ การเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อ และจัดทำ Website เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการตลอดระยะเวลาดำเนินงานโครงการ

❖ รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับมาจากกิจกรรมการดำเนินงานการเผยแพร่ข้อมูลในภาคสนามแต่ละครั้ง และจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการดำเนินงานส่งให้กรมทางหลวง



พื้นที่เป้าหมายครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการ ทั้งหมด 77 จังหวัดของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่และพื้นที่อิทธิพลของโครงการ โดยเฉพาะพื้นที่ตั้งโครงการ อย่างน้อย 20 โครงการ ตามผลการคัดเลือก



❖ หน่วยงานสังกัดกรมทางหลวง ได้แก่ หน่วยงานส่วนกลาง และหน่วยงานส่วนภูมิภาค

❖ หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม ได้แก่ สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางราง กรมท่าอากาศยาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

❖ หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ กรุงเทพมหานคร การไฟฟ้าานครหลวง การประปานครหลวง กรมโยธาธิการและผังเมือง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการประปาส่วนภูมิภาค

❖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง และอื่นๆ ได้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย สมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น



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														■	■

● การจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน



การดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา



บรรยากาศลงทะเบียน



บรรยากาศชมบอร์ดนิทรรศการ



นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กล่าวเปิดการประชุม



นายสีปพงษ์ ไพศาลวัฒนา
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน กล่าวรายงานการประชุม



ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการบรรยาย



ช่วงกิจกรรม Workshop



ช่วงกิจกรรม Workshop

ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมเซ็นจูรี พาร์ค
มีหน่วยงานที่เข้าร่วมทั้งหมด 130 หน่วยงาน รวม 180 คน



ดำเนินการระหว่างวันที่ 6 - 14 มีนาคม 2568



สรุปจำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สถานที่จัดประชุม	วันที่/เวลา	จำนวนที่เชิญ (หน่วยงาน)	จำนวนที่เข้าร่วม	
			(หน่วยงาน)	(ราย)
1. แขวงทางหลวงสระบุรี	วันพฤหัสบดีที่ 6 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	44	27	55
2. แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	วันพฤหัสบดีที่ 6 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	26	17	23
3. แขวงทางหลวงพระนครศรีอยุธยา	วันศุกร์ที่ 7 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	45	27	45
4. แขวงทางหลวงนครนายก	วันศุกร์ที่ 7 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	57	31	47
5. แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	วันศุกร์ที่ 7 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	26	20	24
6. แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	27	23	50
7. แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	25	18	33
8. แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	24	16	23
9. แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	วันอังคารที่ 11 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	31	26	48
10. แขวงทางหลวงยโสธร	วันอังคารที่ 11 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	25	19	34
11. สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	วันอังคารที่ 11 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	44	23	33
12. แขวงทางหลวงสุโขทัย	วันพุธที่ 12 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	43	20	36
13. แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	วันพุธที่ 12 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	27	22	34
14. แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	วันพฤหัสบดีที่ 13 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	27	23	42
15. แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	วันพฤหัสบดีที่ 13 มีนาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	23	15	27
16. แขวงทางหลวงนครปฐม	วันพฤหัสบดีที่ 13 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	42	24	32
17. สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	วันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	25	20	27
18. แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	วันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	23	19	28
รวม		584	390	641



แนวทางหลวงกำแพงเพชร

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
1.ขอให้จุดสิ้นสุดของโครงการอยู่ที่ทางหลวงหมายเลข 117 ซึ่งเป็นเส้นทางรถบรรทุกสายหลัก แทนจุดสิ้นสุดเดิมที่อยู่ทางหลวงหมายเลข 1074 เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 1074 ช่วงที่ผ่านอำเภอ บึงสามัคคี ถนนมีขนาด 2 ช่องจราจร รวมทั้งทางหลวงหมายเลข 1073 ซึ่งเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อกีมีขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งอาจจะไม่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการ	- ที่ปรึกษาได้ดำเนินการปรับตำแหน่งจุดสิ้นสุดของโครงการไปที่ทางหลวงหมายเลข 117 แทนจุดสิ้นสุดเดิมที่อยู่ทางหลวงหมายเลข 1074
2.ขอให้นำโครงการรถไฟ สาย แม่สอด - ดาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ ที่จะมีในอนาคตมาศึกษาประกอบด้วยเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ของโครงการ	- ที่ปรึกษาได้นำข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาและจัดทำร่างแบบแนวคิดเบื้องต้นของโครงการ
3.อยากให้กรมทางหลวงแก้ไขปัญหาของทางหลวงหมายเลข 112 บริเวณทางขึ้นสะพานข้ามแม่น้ำปิง หน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร ซึ่งเป็นจุดที่อันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	- ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาในบริเวณดังกล่าว ในโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 112 ตอนทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร ซึ่งได้ศึกษาออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป และหลังจากนั้นจะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาขออนุญาตเพื่อก่อสร้างต่อไป
4.พื้นที่ฝั่งด้านตะวันตกของจังหวัดกำแพงเพชรส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ส่วนพื้นที่ฝั่งตะวันออกจะเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานขนาดใหญ่ รวมทั้งเป็นพื้นที่ทางการเกษตร ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางการเกษตร เช่น มันสำปะหลัง และอ้อย เป็นต้น มีรถบรรทุกใช้งานค่อนข้างมาก	- ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงโรงงานขนาดใหญ่ และพื้นที่อื่นๆที่มีความสำคัญ



การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)



1. เว็บไซต์โครงการ หน้าหลัก หรือหน้า Home ของเว็บไซต์แสดงข้อมูลข่าวสาร ความเคลื่อนไหวล่าสุดของโครงการ และแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ประกอบด้วย ข้อมูลโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ข่าวประชาสัมพันธ์ สื่อประชาสัมพันธ์ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และติดต่อโครงการ



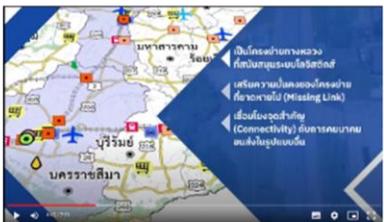
2. เอกสารประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุม ปฐมฤกษ์โครงการ และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และบนเว็บไซต์โครงการ และ Line Official



3. แผ่นพับชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูล วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา พื้นที่ศึกษา แนวคิดเบื้องต้น ในการออกแบบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมการดำเนินงานที่มีส่วนร่วมของประชาชน และประชาสัมพันธ์ การดำเนินงานขั้นตอนไป ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุม ปฐมฤกษ์โครงการและบนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ



4. บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูล ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกโครงการ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมการดำเนินงานที่มีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุม ปฐมฤกษ์โครงการ บนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ



5. วิดีทัศน์ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขอบเขต การดำเนินงาน แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และประโยชน์ที่ประชาชนและส่วนร่วมจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ โดยใช้ภาพเคลื่อนไหว ภาพนิ่ง เสียงดนตรี และเสียงบรรยายประกอบ

6. Power Point ประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ แผนการดำเนินงานโครงการ

7. ประกอบสรุปผลการประชุม เนื้อหาสรุปผลการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ปฐมนิเทศ บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ อาทิ ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ทำการกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน



การดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ



การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วัตถุประสงค์ ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาและพัฒนาแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
2. เพื่อศึกษาและพัฒนาแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
3. เพื่อศึกษาและพัฒนาแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

1. เว็บไซต์โครงการ หน้าหลัก หรือหน้า Home ของเว็บไซต์แสดงข้อมูลข่าวสาร ความเคลื่อนไหวล่าสุดของโครงการ และแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ประกอบด้วย ข้อมูลโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ข่าวประชาสัมพันธ์ สื่อประชาสัมพันธ์ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และสื่อคดีโครงการ

3. แผ่นพับชุดที่ 2 นำเสนอข้อมูล ความเข้มแข็งของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ขอบเขตการศึกษาของโครงการ ขั้นตอนการศึกษาโครงการ การคัดเลือกโครงการที่ระบายนศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ผลการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาที่มีความเหมาะสมเบื้องต้น รูปแบบพัฒนาโครงการ การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และบนเว็บไซต์เว็บไซต์ของโครงการ

4. บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 2 นำเสนอข้อมูล ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกโครงการ การศึกษาผลกระทบเบื้องต้น การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ของทางการติดต่อ เผยแพร่ ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 บนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ

2. เอกสารประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูล ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ วัตถุประสงค์ของการประชุม พื้นที่ศึกษา ขอบเขตของศึกษา แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ การดำเนินงานในขั้นถัดไป ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และบนเว็บไซต์เว็บไซต์ของโครงการ

เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์
และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับโครงการ
ได้สังเกตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านคมนาคมขนส่งในทีนี้โครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

พื้นที่ 1 ทางหลวงหมายเลข 5000
ตั้งแต่กิโลเมตร 5 ถึงกิโลเมตร 10
Sublot 1-10 กิโลเมตร 2000 ต.ก. 10-20 กม.
ใน Roadside Station ระยะทางประมาณ 10 กม.
1. เปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน

พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษา

โครงการศึกษาจัดทำ
แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

ทางหลวงในความรับผิดชอบ
ของ กรมทางหลวง
ประมาณยาวกว่า 52,000 กม.

เป็นโครงข่ายทางหลวง
ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ
มีความปลอดภัย
เชื่อมโยงโครงข่าย
สู่เมืองศูนย์กลาง
(Connectivity) มีคุณภาพมาตรฐาน
และยั่งยืนสูงเป็นต้น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งในทีนี้โครงการ
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
การคัดเลือกพื้นที่ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงระบบโลจิสติกส์

วันที่ 15 สิงหาคม 2562 เวลา 09:00 - 12:00 น.
ณ ห้องประชุม อาคารศูนย์ราชการ 1 ชั้น 1 อาคาร 100 ปี
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ จ.นนทบุรี

6. Power Point ประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ แผนการดำเนินงานโครงการ

เอกสารประกอบการประชุม
นำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ
วัตถุประสงค์ของโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ วัตถุประสงค์ของการประชุม พื้นที่ศึกษา ขอบเขตของศึกษา แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ การดำเนินงานในขั้นถัดไป ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และบนเว็บไซต์เว็บไซต์ของโครงการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งในทีนี้โครงการ
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันที่ 15 สิงหาคม 2562 เวลา 09:00 - 12:00 น.
ณ ห้องประชุม อาคารศูนย์ราชการ 1 ชั้น 1 อาคาร 100 ปี
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ จ.นนทบุรี

ลำดับที่	ชื่อโครงการ	ชื่อผู้รับผิดชอบโครงการ
1	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
2	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
3	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
4	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
5	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
6	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
7	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี
8	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่	นายสมชาย ใจดี

5. วัสดุพิมพ์ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และประโยชน์ที่ประชาชนและส่วนรวมจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ โดยใช้ภาพเคลื่อนไหว ภาพนิ่ง เสียงดนตรี และเสียงบรรยายประกอบ

7. ป้าย Backdrop ประชาสัมพันธ์โครงการ นำเสนอข้อมูลการประชุมประชาสัมพันธ์การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ที่แสดงวัน เวลา สถานที่จัดประชุม

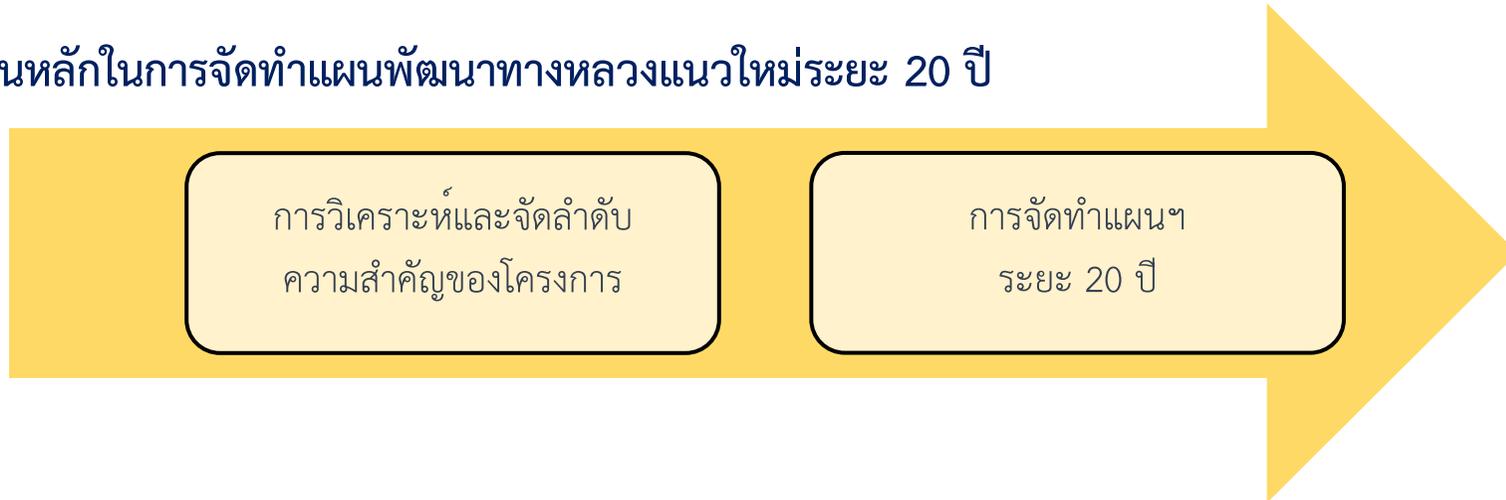
8. ประกาศสุนทรการประชุม เนื้อหาสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เพื่อประชาสัมพันธ์ต่อสำนักทางหลวงและแขวงทางหลวงในพื้นที่จัดประชุม



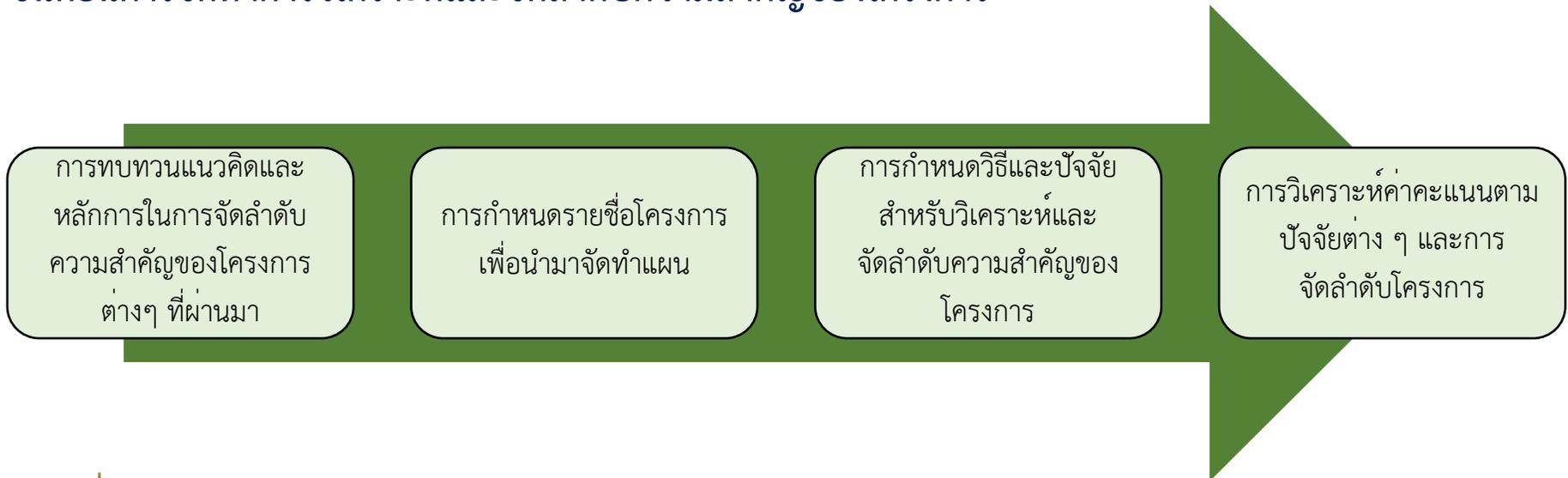
การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่



ขั้นตอนหลักในการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ระยะ 20 ปี



ขั้นตอนการทำการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

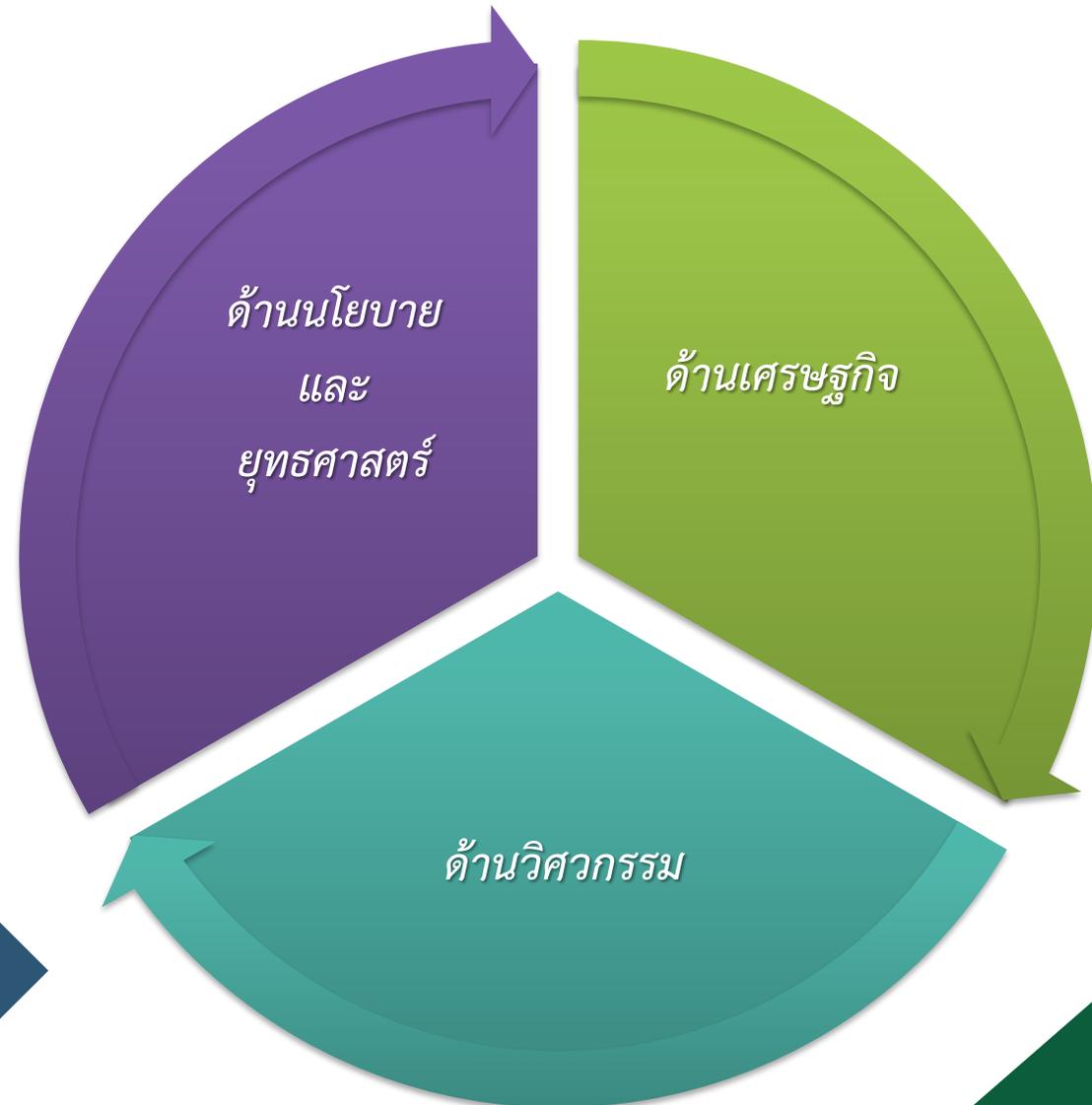




วิธีการสำหรับการจัดลำดับ
ความสำคัญ

Multi-criteria
decision analysis
(MCDA)

ปัจจัยในการจัดลำดับ





ขั้นตอนการพัฒนาโครงการ



ออกแบบ รายละเอียด

ออกแบบรายละเอียด
และศึกษาสิ่งแวดล้อม
2 ปี

อนุมัติสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

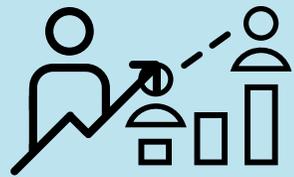
ระยะเวลา 2 ปี

เสนอออก พ.ร.ฎ.และ
ดำเนินการจัด
กรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่ง
ปลูกสร้าง
ระยะเวลา 3 ปี

ก่อสร้าง

ของบประมาณและ
ดำเนินการก่อสร้าง
3 ปี

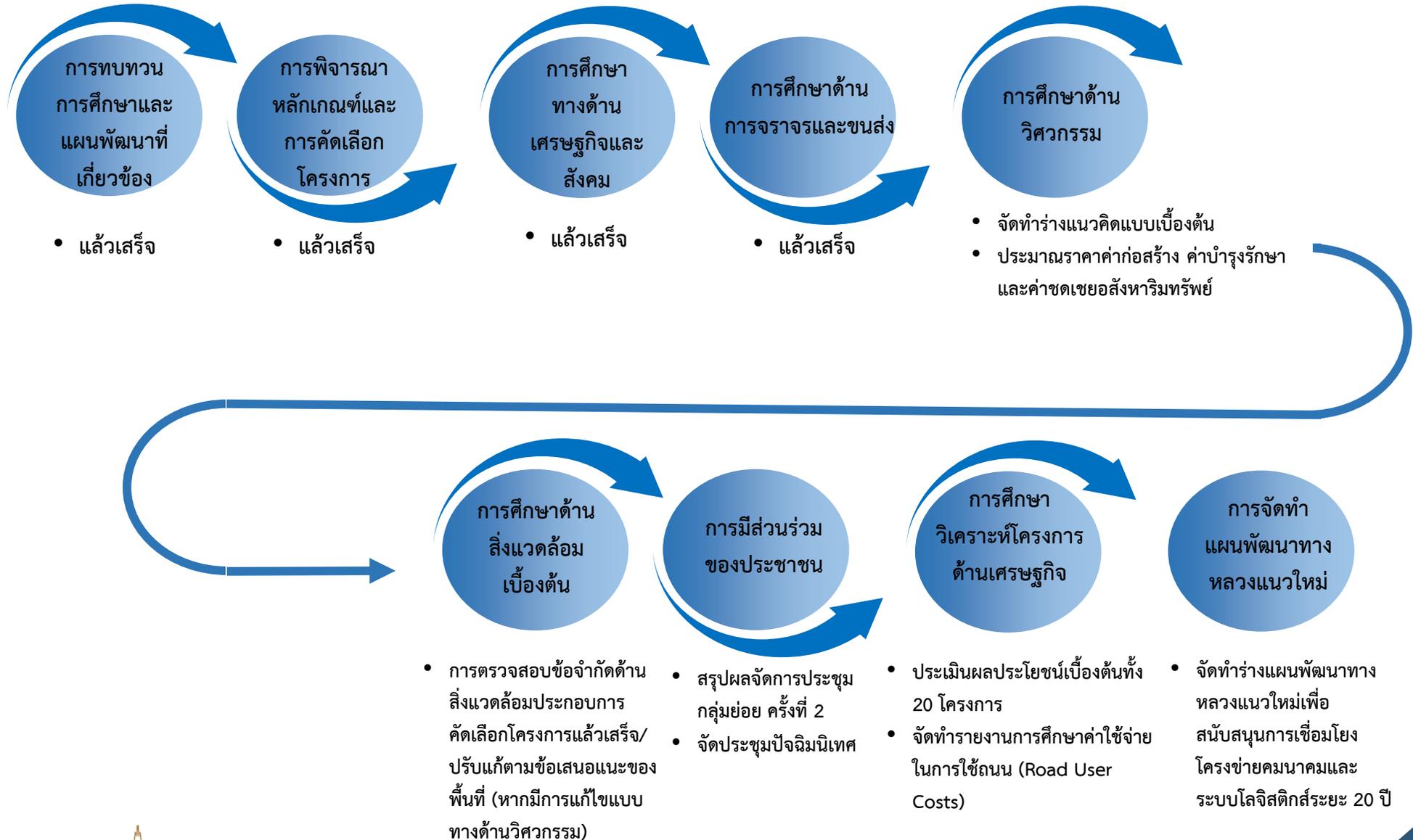
เปิดใช้งาน



แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป



แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป





จบการนำเสนอ



ช่วงรับฟังความคิดเห็น

