



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี



บริษัทที่ปรึกษา



E&M Design
and Management



เอกสารประชาสัมพันธ์ชุดที่ 3
ตุลาคม 2568



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณจุดตัดทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรีเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางรวมทั้งการขนส่งสินค้าในโครงข่ายทางหลวง และถนนในเขต อำเภอนครชัยศรี สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจร ความแออัด และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการเตรียม ความพร้อมด้านโครงข่ายถนนในการรองรับปัญหาการจราจรและการขนส่งสินค้าในอนาคต

กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด บริษัท อีโอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท ดีไว พลัส จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ทั้งนี้จากการจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เมื่อ พ.ศ. 2566 และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2568 ของโครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านคลองเจดีย์บูชา ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนจึงจัดอยู่ในประเภทโครงการลำดับที่ 20.7 ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินคุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อมจึงมีความจำเป็นต้องมีการ ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและ อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการเพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้าน และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในครั้งนี้เป็นการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่
- 3 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ของโครงการ



- 1 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การจราจรมีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย



- 2 เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในเขตอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และพื้นที่ใกล้เคียง ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

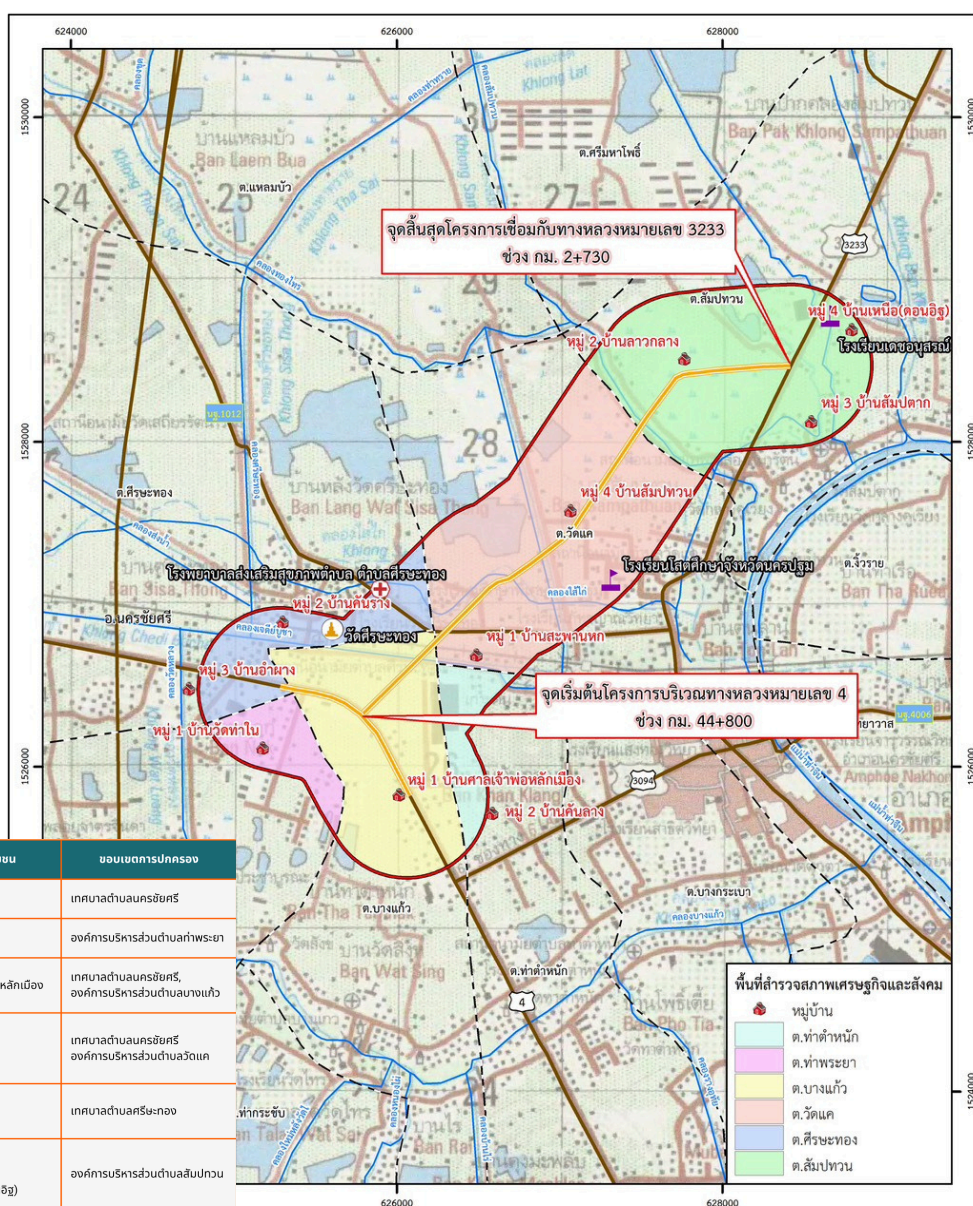


- 3 เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่น ในพื้นที่อำเภอนครชัยศรี รวมทั้งพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี มีระยะทางประมาณ 3.63 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง กม. 44+800 แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านคลองเจดีย์บูชา จากนั้นตัดผ่านทางรถไฟสายใต้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผ่านทางหลวงชนบท นฐ.1012 และเบี่ยงไปทางทิศตะวันออก ผ่านคลองหลังสถานีรถไฟทางทิศเหนือตัดผ่านคลองสัมปทวน และจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3233 ประมาณ กม. 2+730 มีระยะทางประมาณ 3.63 กิโลเมตร โดยพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมเขตการปกครอง คือ ตำบลท่าตำหนัก ตำบลท่าพระยา ตำบลบางแก้ว ตำบลวัดแค ตำบลศรีษะทอง และตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน / ชุมชน	ขอบเขตการปกครอง
นครปฐม	นครชัยศรี	ท่าตำหนัก	หมู่ 2 คันสา	เทศบาลตำบลนครชัยศรี
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าไถ	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา
		บางแก้ว	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	เทศบาลตำบลนครชัยศรี, องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		วัดแค	หมู่ 1 บ้านสะพานหก หมู่ 4 บ้านสัมปทวน	เทศบาลตำบลนครชัยศรี, องค์การบริหารส่วนตำบลวัดแค
		ศรีษะทอง	หมู่ 2 บ้านคันทราง หมู่ 3 บ้านอำพา	เทศบาลตำบลศรีษะทอง
		สัมปทวน	หมู่ 2 บ้านลาวกลาง หมู่ 3 บ้านสัมปทวน หมู่ 4 บ้านเหนือ(ดอนอู่)	องค์การบริหารส่วนตำบลสัมปทวน

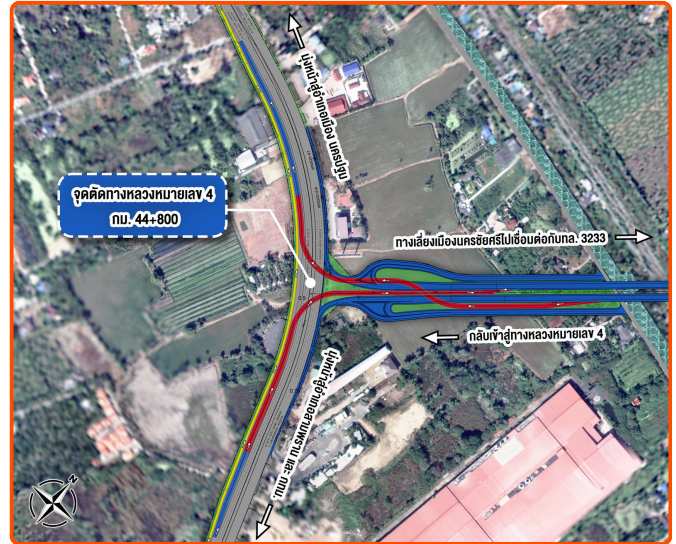


รูปแบบ ทางเลือกพัฒนาโครงการ

รูปแบบ Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเก่า

รูปแบบทางเลือกของโครงการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) เป็นรูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ประกอบด้วย สะพาน 2 ตัว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ทิศทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร บริเวณชิดขอบทางเก่าบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี มุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบ สะพานยกระดับสูงประมาณ 12 เมตร เชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา โดยเชื่อมบริเวณชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอ สามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม



รูปแบบ Trumpet Type (T Interchange)

รูปแบบทางเลือกของโครงการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบตั้งฉากกัน (T-type) เป็นรูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ประกอบด้วยสะพาน 1 ตัว โดยมี รายละเอียด ดังนี้

- ทิศทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวามุ่งหน้า เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพาน ทางเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางเลี้ยวเมือง นครชัยศรี เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอเมือง นครปฐม จังหวัดนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจาก อำเภอเมืองนครปฐม สู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ออกแบบถนนบริการ (Service Road) บริเวณ ชิดขอบทางเก่าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทิศทางจาก อำเภอสามพราน สู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม





รูปแบบ ทางเลือกพัฒนาโครงการ

รูปแบบสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร

รูปแบบทางเลือกของโครงการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) เป็นรูปแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 แบบ 2 ทิศทาง พร้อมด้วยจุดตัดทางแยกระดับพื้น แบบสัญญาณไฟจราจร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจรที่สามารถเดินทางได้ทั้งจาก ทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และจากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม



รูปแบบ	ข้อดี	ข้อเสีย
รูปแบบ Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเก่า	- การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำความเร็วได้ดีกว่ารูปแบบ Trumpet - ใช้พื้นที่ทางด้านน้อยกว่ารูปแบบ Trumpet และมีความปลอดภัยมากกว่ารูปแบบ Y Type (Y interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณเกาะกลาง - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง	- ราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด โดยมีราคาสูงกว่ารูปแบบ Trumpet เพราะมี ถนนบริการ (Service Road) - อันตรายเป็นรถยนต์ที่ใช้ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา - ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้
รูปแบบ Trumpet Type (T Interchange)	- สามารถรองรับกระแสจราจรในทิศทางถนนของโครงการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และรองรับสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง	- จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมมากกว่ารูปแบบ Y Type (Y interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณเกาะกลาง และรูปแบบ Y Interchange หรือ Directional Ramp บริเวณชิดขอบทางเก่า - จะมีรถเลี้ยวขวา 1 ทิศทาง ที่ต้องเลี้ยวด้วยความเร็วต่ำ - ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้
รูปแบบสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร	- ใช้พื้นที่ทางด้านน้อยที่สุดเป็นรูปแบบที่มีความซับซ้อนมาก - ผู้ใช้ทางสามารถเข้าใจได้ง่ายมีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางแยกต่างระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด - สามารถรองรับการจราจร ทล.4 ได้ในปริมาณมาก - ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นสัญญาณไฟจราจร ทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัยเป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD) - ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงบนถนนระดับพื้น บริเวณจุดตัดทางแยก - สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้	- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อย มีผลกระทบต่อสภาพในแนว ทล.4 มาก - ต้องใช้เวลาในการหยุดรถสัญญาณไฟจราจร



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ



จากการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับที่จะใช้คัดเลือก จะทำการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบของทางแยกต่างระดับโดยพิจารณาจากข้อดี – ข้อเสีย ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ความปลอดภัย ความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้ง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อนำมาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้เป็นรูปแบบสำหรับออกแบบในรายละเอียดต่อไป หลักเกณฑ์คะแนนในการพิจารณาตามปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย แบ่งเป็นคะแนนปัจจัยด้านวิศวกรรม 40 คะแนน ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน และปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน เพื่อให้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่ได้รับการคัดเลือกมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมมากที่สุด และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยที่ปัจจัยทั้ง 3 ด้านประกอบด้วยปัจจัยย่อยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการดังนี้



ปัจจัยด้านวิศวกรรม (40 คะแนน) เช่น

- o ความสะดวกในการเดินทาง
- o ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (Capacity)
- o ความปลอดภัยในการขับขี่ (จุดเสี่ยง)
- o ระยะเวลาในการก่อสร้าง



ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- o ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา (Construction Cost)
- o ค่าเวนคืนพื้นที่ (Land Acquisition Cost)



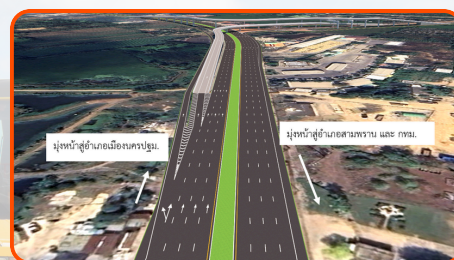
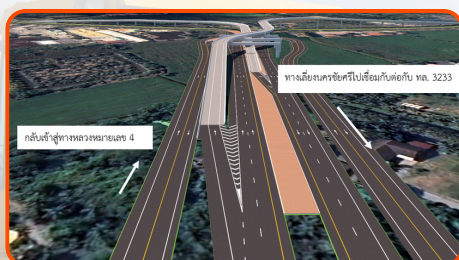
ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

- o ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- o ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย
- o ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน
- o ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับโดยปัจจัยด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม **รูปแบบ (Y Interchange หรือ Directional Ramp)** บริเวนชิดขอบทางเก่า **มีคะแนนที่มากที่สุดเท่ากับ 78.50 คะแนน**

ภาพ 3 มิติ รูปแบบทางแยกต่างระดับ Y Interchange หรือ Directional Ramp)





สรุป ตารางการให้คะแนน

ทางแยกต่างระดับ



เกณฑ์การให้คะแนน	คะแนนที่ได้รับ			
	คะแนน	Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบ ทางเก่า	Trumpet Type (T Interchange)	สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณ ไฟจราจร
ด้านวิศวกรรม	40	39.50	35.65	27.65
ความสะดวกในการเดินทาง	9	9.00	7.20	5.40
ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (Capacity)	11	11.00	9.90	8.25
ความปลอดภัยในการขับขี่ (จุดเสี่ยง)	15	15.00	14.55	9.00
ระยะเวลาในการก่อสร้าง	5	4.50	4.00	5.00
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	25.80	21.80	30.00
ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา (Construction Cost)	17	13.60	15.30	17.00
ค่าเวนคืนพื้นที่ (Land Acquisition Cost)	13	12.20	6.50	13.00
ด้านสิ่งแวดล้อม	30	13.20	17.80	18.80
ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และ ความสั่นสะเทือน	8	1.60	3.20	6.40
ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย	7	5.60	5.60	1.40
ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน ที่ดิน	10	4.00	6.00	8.00
ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	5	2.00	3.00	3.00
คะแนนรวม	100.00	78.50	75.25	76.45
ลำดับผลการคัดเลือกจากเกณฑ์คะแนน		1	3	2



สรุปรูปแบบที่เหมาะสมของการพัฒนาโครงการ

จากการทบทวนโครงการทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี พบว่ามีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 4 (บริเวณ กม. 44+900) จากนั้นมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านคลองเจดีย์บูชาบริเวณ กม. 0+487 และตัดผ่านทางรถไฟสายใต้ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย (บริเวณ กม. 0+575) ต่อมาตัดผ่านทางหลวงชนบท นพ.1012 (บริเวณ กม. 0+710) จากนั้นมุ่งเฉียงไปทางทิศตะวันออก และตัดผ่านคลองหลังสถานีรถไฟ (บริเวณ กม. 1+515) ก่อนจะมุ่งหน้าเฉียงไปทางทิศเหนือตัดผ่านคลองสัมปทวน (บริเวณ กม. 2+555) และเฉียงไปทางทิศตะวันออก เพื่อเข้าสู่จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 3233 (บริเวณ กม. 2+730) รวมระยะทางทั้งสิ้น 3.63 กิโลเมตร



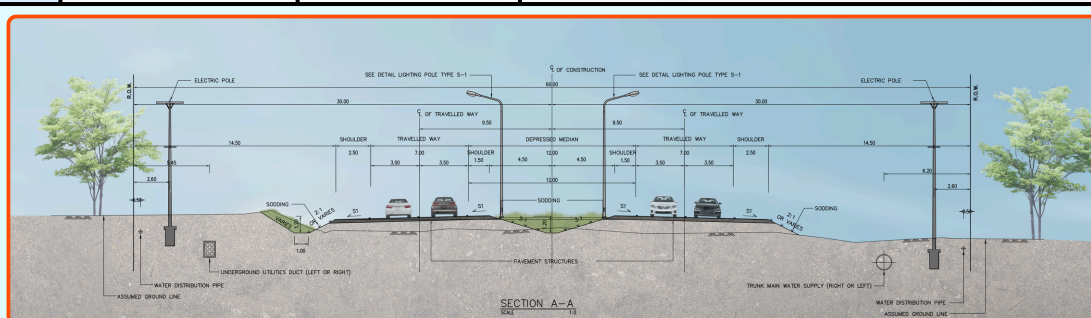
รายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการ



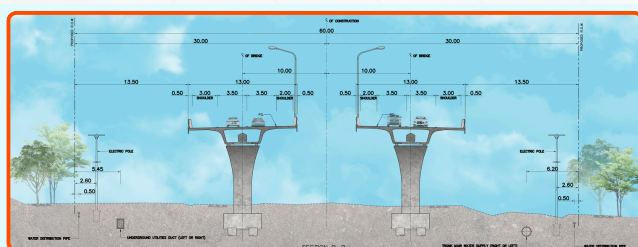
รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการ

รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ส่วนใหญ่เป็นถนนระดับดิน มีความกว้างของเขตทาง 60 – 100 เมตร โดยในการก่อสร้างขั้นแรกกำหนดให้มีช่องจราจรเท่ากับ 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร กลับ 2 ช่องจราจร) มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร โดยใช้เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง ระยะห่างของขนาดเกาะกลางประมาณ 9.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกมีความกว้าง 2.50 เมตร เนื่องจากกำหนดให้เป็นทางสำหรับรถฉุกเฉินใช้กรณีเกิดอุบัติเหตุ ส่วนไหล่ทางด้านในมีความกว้าง 1.50 เมตร ซึ่งการออกแบบจะสัมพันธ์กับหน้าตัดระยะสุดท้าย (Ultimate Cross-Section) สามารถขยายทางหลวงจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6–8 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยสรุปผลการออกแบบหน้าตัดทั่วไปของถนนโครงการในแต่ละช่วงกิโลเมตร ดังนี้

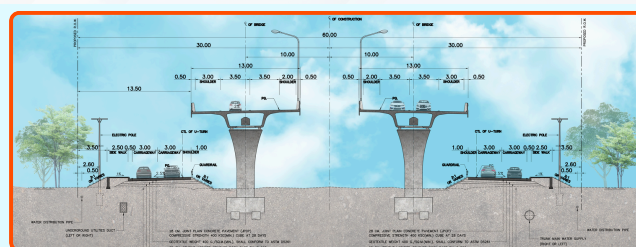
ลำดับ	กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของถนน
1	0+000	0+228	ถนนระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางคู่ขนาดฝั่งละ 2 ช่องจราจร
2	0+228	0+920	สะพานคานรูปกล่องหล่อสำเร็จรูปชนิดกลวง ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางคู่ขนาด ฝั่งละ 2 ช่องจราจร
3	0+920	1+519	ถนนระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร
4	1+519	1+650	สะพานบดข้ามคลองหลังสถานีรถไฟ ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมจุดกลับรถ ฝั่งละ 1 ช่องจราจร
5	1+650	2+375	ถนนระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร
6	2+375	2+725	สะพานบดข้ามคลองสัมปทวน ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมจุดกลับรถ ฝั่งละ 1 ช่องจราจร
7	2+725	3+626	ถนนระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร



รูปหน้าตัดถนนทั่วไปของโครงการซึ่งมีเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



รูปหน้าตัดทั่วไปของทางยกระดับโครงการ (รูปแบบคานรูปกล่องหล่อสำเร็จรูปชนิดกลวง)

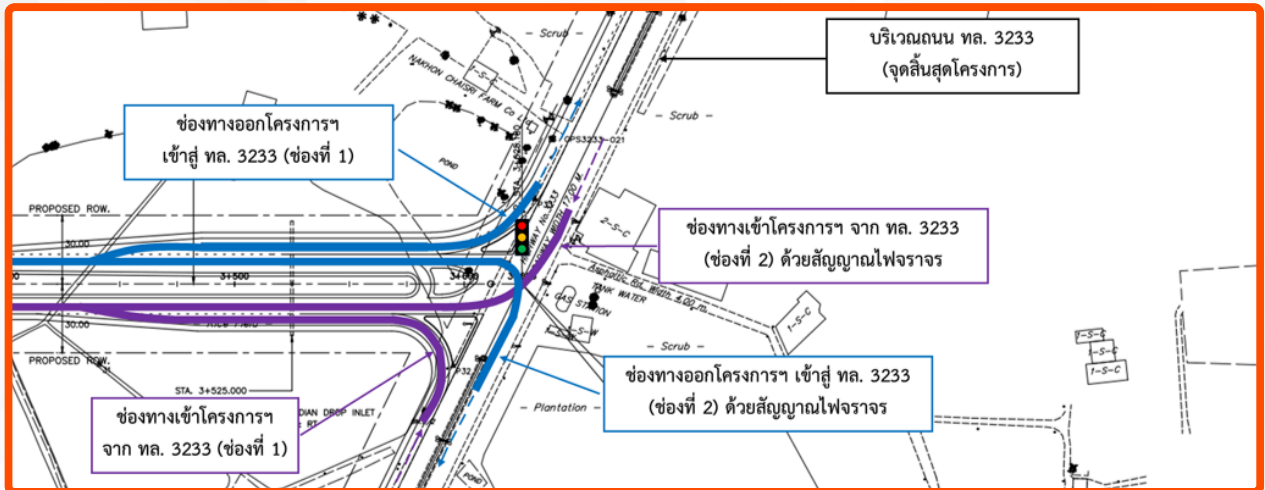


รูปหน้าตัดถนนโครงการ ช่วงที่มีทางคู่ขนานให้บริการ (บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ)

ที่มา: โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี (2566)

รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ได้ดำเนินการออกแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการที่เชื่อมกับ ทล. 3233 บริเวณ กม.ที่ 2+730 โดยออกแบบใช้รูปแบบทางแยกระดับพื้น (At Grade) และควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับยานพาหนะจากทางหลวงหมายเลข 3233 ซึ่งรถที่มาจากทางหลวงหมายเลข 3233 สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าถนนโครงการได้ทันที ขณะที่รถที่มาจากอำเภอคอนตูมทางด้านเหนือของโครงการสามารถเลี้ยวขวาเข้าถนนโครงการได้ แต่จำเป็นต้องรอสัญญาณไฟจราจร เช่นเดียวกับรถที่วิ่งออกมาจากถนนโครงการสามารถเลี้ยวขวา เพื่อมุ่งไปทางอำเภอนครศรีธรรมราชได้ แต่สำหรับรถที่ต้องการเดินทางไปทางอำเภอคอนตูมสามารถใช้ช่องทางด้านซ้ายเลี้ยวออกจากถนนโครงการได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร



รูปแบบทางแยกระดับพื้น (At Grade) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

ที่มา: โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครศรีธรรมราช (2566)

รูปแบบจุดกลับรถ

การออกแบบและกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ รวมทั้งหมด 9 ตำแหน่ง จำแนกเป็นจุดกลับรถได้โครงสร้างสะพานที่มีช่องลอดสูง 5.70 – 7.30 เมตร จำนวน 3 ตำแหน่ง จุดกลับรถได้สะพานที่มีช่องลอดสูง 3.32 – 3.76 เมตร จำนวน 3 ตำแหน่ง และจุดกลับรถระดับพื้น จำนวน 3 ตำแหน่ง

ลำดับ	กม.	รายละเอียดตำแหน่งจุดกลับรถ	ความสูงช่องลอด (เมตร)
1	0+125	ทางบริการคู่ขนาน (ระดับพื้น) บริเวณใกล้กับจุดเริ่มต้นโครงการ	ระดับพื้น
2	0+489	ทางยกระดับข้ามถนนท้องถื่น (ถนนเลียบคลองเจดีย์บูชา)	6.80
3	0+708	ทางยกระดับข้ามถนนทางหลวงชนบท สาย นฐ.1012	7.30
4	0+745	จุดกลับรถได้สะพาน	5.70
5	1+526	สะพานบกข้ามถนนท้องถื่น (ซอยหลังสถานีรถไฟ)	3.32
6	2+100	จุดกลับรถ (ระดับพื้น) บริเวณ ม.4 ต.วัดแค	ระดับพื้น
7	2+542	สะพานบกข้ามถนนท้องถื่น (ถนนเลียบคลองสับปทวน)	3.43
8	2+569	สะพานบกข้ามถนนท้องถื่น (ซอย 1 หมู่ 2)	3.76
9	3+578	จุดกลับรถ (ระดับพื้น) บริเวณใกล้กับจุดสิ้นสุดโครงการ	ระดับพื้น



ทางบริการคู่ขนาน (ระดับพื้น)
บริเวณใกล้กับจุดเริ่มต้นโครงการ



ทางยกระดับข้ามถนนท้องถื่น
(ถนนเลียบคลองเจดีย์บูชา)



ทางยกระดับข้ามถนนทางหลวงชนบท
สาย นฐ.1012



สะพานบกข้ามถนนท้องถื่น
(ซอยหลังสถานีรถไฟ)



จุดกลับรถ (ระดับพื้น) บริเวณ หมู่ที่ 4 ต.วัดแค



สะพานบกข้ามถนนท้องถื่น (ถนนเลียบคลองสับปทวน)



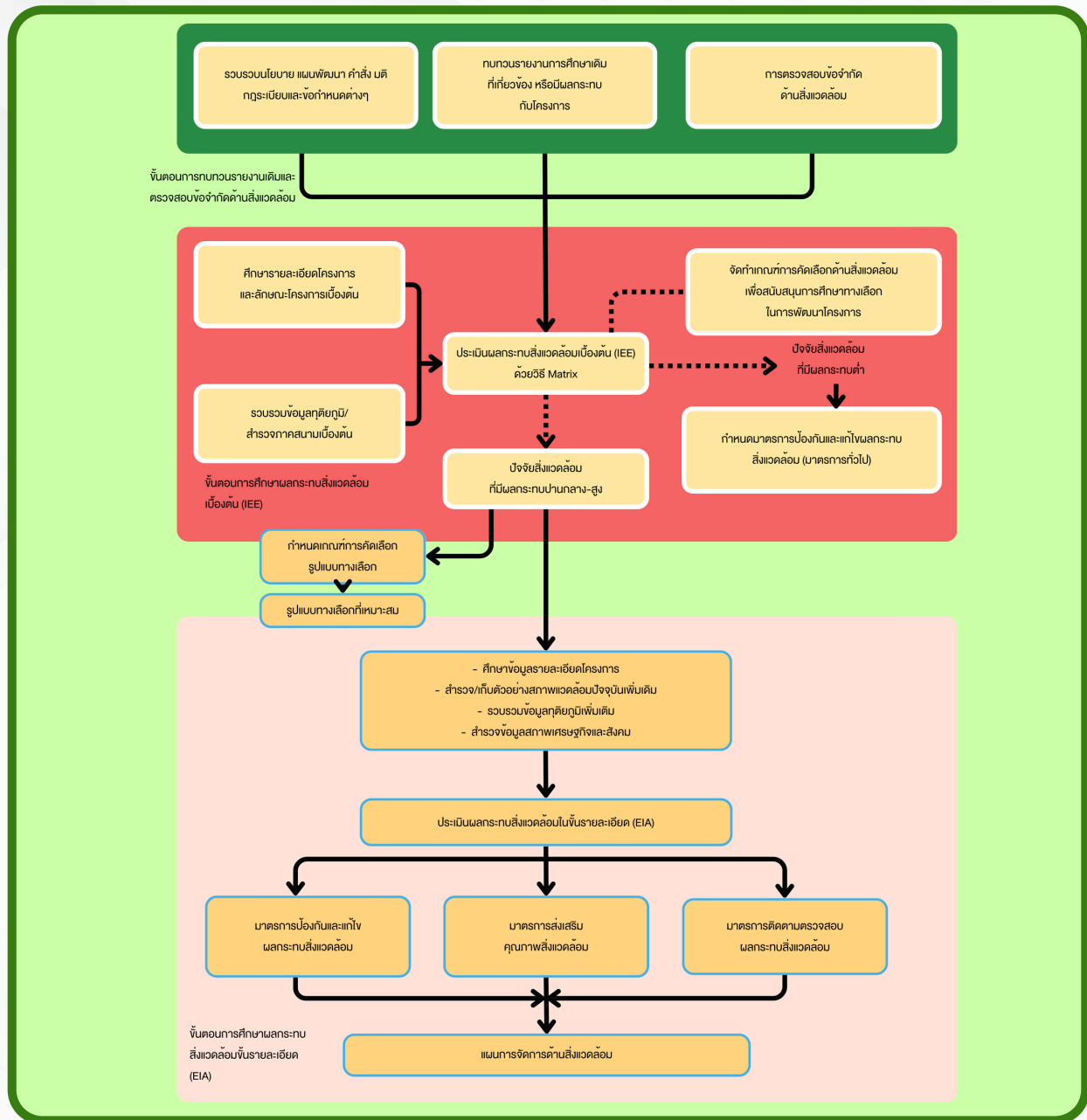
จุดกลับรถ (ระดับพื้น) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

ที่มา: โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี (2566)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2567 ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน



ขั้นตอนที่ 1

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบทางเลือกของโครงการครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (4 ด้าน รวม 29 ปัจจัย) ซึ่งจะไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดสำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกดำเนินการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันเพิ่มเติม ตรวจสอบวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



การกำหนดปัจจัยที่นำมาประเมิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้่นรายละเอียด (EIA)

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของแนวเส้นทางโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ต่อปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งสิ้น 29 ปัจจัย พบว่าแนวเส้นทางโครงการมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีผลกระทบทั้งสิ้นจำนวน 3 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิทัศน์ฐาน น้ำใต้ดิน และน้ำทะเล และมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบระดับต่ำ ทั้งสิ้น จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค นันทนาการ ซึ่งสามารถป้องกันหรือลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมลงได้ด้วยมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบระดับต่ำ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าผลกระทบดังกล่าวสามารถลดลงในระดับน้อยที่สุดหรือไม่เกิดขึ้นเลย ส่วนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ จำนวน 24 ปัจจัย จะนำมาศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมากำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ 6 ปัจจัย

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณิพบบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ 2 ปัจจัย

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 5 ปัจจัย

- คมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
- เกษตรกรรม
- การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 11 ปัจจัย

- เศรษฐกิจและสังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี
ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง
วัฒนธรรม
- สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ





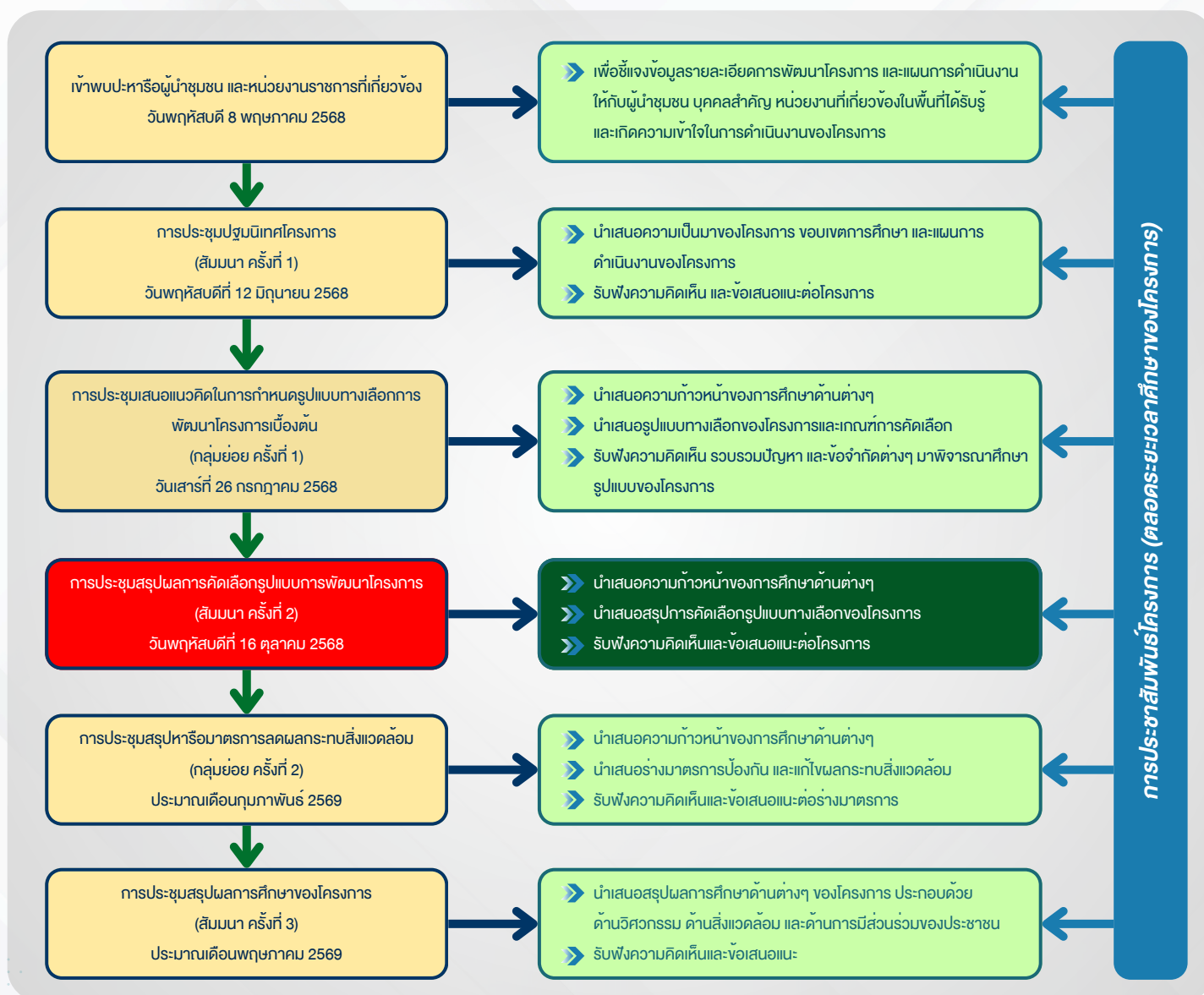
ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน

การดำเนินงาน

การศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้รับทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด โดยดำเนินการจัดประชุม รับฟังความคิดเห็นทั้งหมด 5 ครั้ง

การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชุมปรึกษาหารือ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนการประชุมประชาสัมพันธ์โครงการ
 2. ผ่านทางสื่อประกอบการประชุม (เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ สไลด์ประกอบการบรรยาย)
- เว็บไซต์โครงการ : www.hwnakornchaisribypass.com Line Official : [@hwnakornchaisri](https://www.line.me/tv/hwnakornchaisri) (@377gkehu)
facebook page : (โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี)



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

➤ การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครปฐม รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครปฐม ปลัดอำเภอนครชัยศรี นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล และกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568



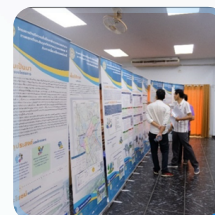
➤ การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษาและแผนการดำเนินงานด้านต่างๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษามหาราชนี ที่ว่าการอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยได้รับเกียรติจาก นายรณภพ เวียงสิมมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 119 คน



➤ การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือก ข้อดี-ข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสีย เมื่อวันเสาร์ที่ 26 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 -16.30 น. ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษามหาราชนี ที่ว่าการอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยได้รับเกียรติจาก นายพูนพิชัฐ ไชคสิริหิรัญ ปลัดอาวุโสอำเภอนครชัยศรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 76 คน





ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ

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

แขวงทางหลวงนครปฐม

เลขที่ 1190 ตำบลสนามจันทร์
อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 73000
โทรศัพท์ : 0 3425 8856
โทรสาร : 0 3425 8855
อีเมล : doh1351@doh.go.th

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

อาคาร เดอะ ปิณธ์ ชั้น 5
เลขที่ 125 ถนนคลองลำเจียก
แขวงนวมินทร์ เขตปทุม
กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2943 9627 - 29
โทรสาร : 0 2943 9632



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 118/49 ซอยรามอินทรา 23
แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2351 0224
โทรสาร : 0 2351



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

เลขที่ 59/999 หมู่ที่ 3
ตำบลคลองเกลือ
อำเภอบางกรวย
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 088 088 0025



บริษัท ดีไว พลัส จำกัด

เลขที่ 343/41 , 343/42 , 343/43
ถนนคลองลำเจียก แขวงนวลจันทร์
เขตปทุม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2943 9452
โทรสาร : 0 2105 3408



Line Official

ID : hwnakornchaisri (@377gkehu)



ดาวณีไหลเดกเอกสาร
ประกอบการประชุม



Facebook
โครงการ

facebook page : (โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด
ทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี)



เว็บไซต์โครงการ

www.hwnakornchaisribypass.com