



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี

การประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดีไว พลัส จำกัด

กรกฎาคม 2568



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี

หน้า

สารบัญ	-ก-
สารบัญรูป	-ข-
สารบัญตาราง	-ข-
1. ความเป็นมาของโครงการ	- 1 -
2. วัตถุประสงค์	- 1 -
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	- 1 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	- 2 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	- 2 -
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	- 2 -
5. ลักษณะของโครงการ	- 4 -
6. สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ	- 4 -
7. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ	- 6 -
7.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น	- 6 -
7.2 Pre-Screening รูปแบบทางแยกต่างระดับ เพื่อใช้คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมขึ้นถัดไป	- 14 -
8. การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ	- 16 -
9. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ	- 16 -
10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	- 17 -
10.1 ข้อจำกัด และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	- 17 -
10.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	- 20 -
10.3 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)	- 22 -
11. การมีส่วนร่วมของประชาชน	- 23 -
11.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 23 -
11.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 23 -
12. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	- 30 -
13. ระยะเวลาดำเนินการ	- 30 -
14. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	- 30 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี

หน้า

สารบัญ	-ก-
สารบัญรูป	-ข-
สารบัญตาราง	-ข-
สารบัญรูป	
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	- 3 -
รูปที่ 6-1 สภาพพื้นที่โครงการปัจจุบัน	- 4 -
รูปที่ 7-1 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณเกาะกลาง.....	- 7 -
รูปที่ 7-2 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเท้า	- 8 -
รูปที่ 7-3 Trumpet Type (T Interchange).....	- 10 -
รูปที่ 7-4 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร.....	- 11 -
รูปที่ 7-5 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + วงเวียน.....	- 13 -
รูปที่ 7-6 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 1 ทิศทาง + วงเวียน.....	- 14 -
รูปที่ 10-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหว และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี.....	- 18 -
รูปที่ 10-2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	- 21 -
รูปที่ 10-3 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่นำมาใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA).....	- 22 -
รูปที่ 11-1 รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 24 -
รูปที่ 11-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	- 26 -
สารบัญตาราง	
ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	- 3 -
ตารางที่ 7-1 สรุปผลจากเกณฑ์จราจร ความปลอดภัย และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบ	- 15 -
ตารางที่ 10-1 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในพื้นที่ศึกษาโครงการ	- 17 -
ตารางที่ 10-2 แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ.....	- 19 -
ตารางที่ 11-1 การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น.....	- 25 -
ตารางที่ 11-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	- 28 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณจุดตัดทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรีเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางรวมทั้งการขนส่งสินค้าในโครงข่ายทางหลวง และถนนในเขตอำเภอ นครชัยศรีสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจร ความแออัด และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนในการรองรับปัญหาการจราจรและการขนส่งสินค้าในอนาคต

กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท ดีไว พลัส จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่าพื้นที่โครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งน้ำธรรมชาติ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ คลองสัมปทวน คลองไส้ไก่ คลองหลังสถานีรถไฟ และคลองเจ็ดบุขา ทั้งนี้จากการตรวจสอบกับสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี พบว่า คลองเจ็ดบุขา เป็นโบราณสถานที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณาเห็นชอบในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ ก่อนการพัฒนาโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ 5 มกราคม 2567 ข้อ 20.7 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ดังนั้น สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท ดีไว พลัส จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ

3. ประโยชน์ของโครงการ

- เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การจราจรมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย
- เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตอำเภอ นครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในพื้นที่อำเภอ นครชัยศรี รวมทั้งพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

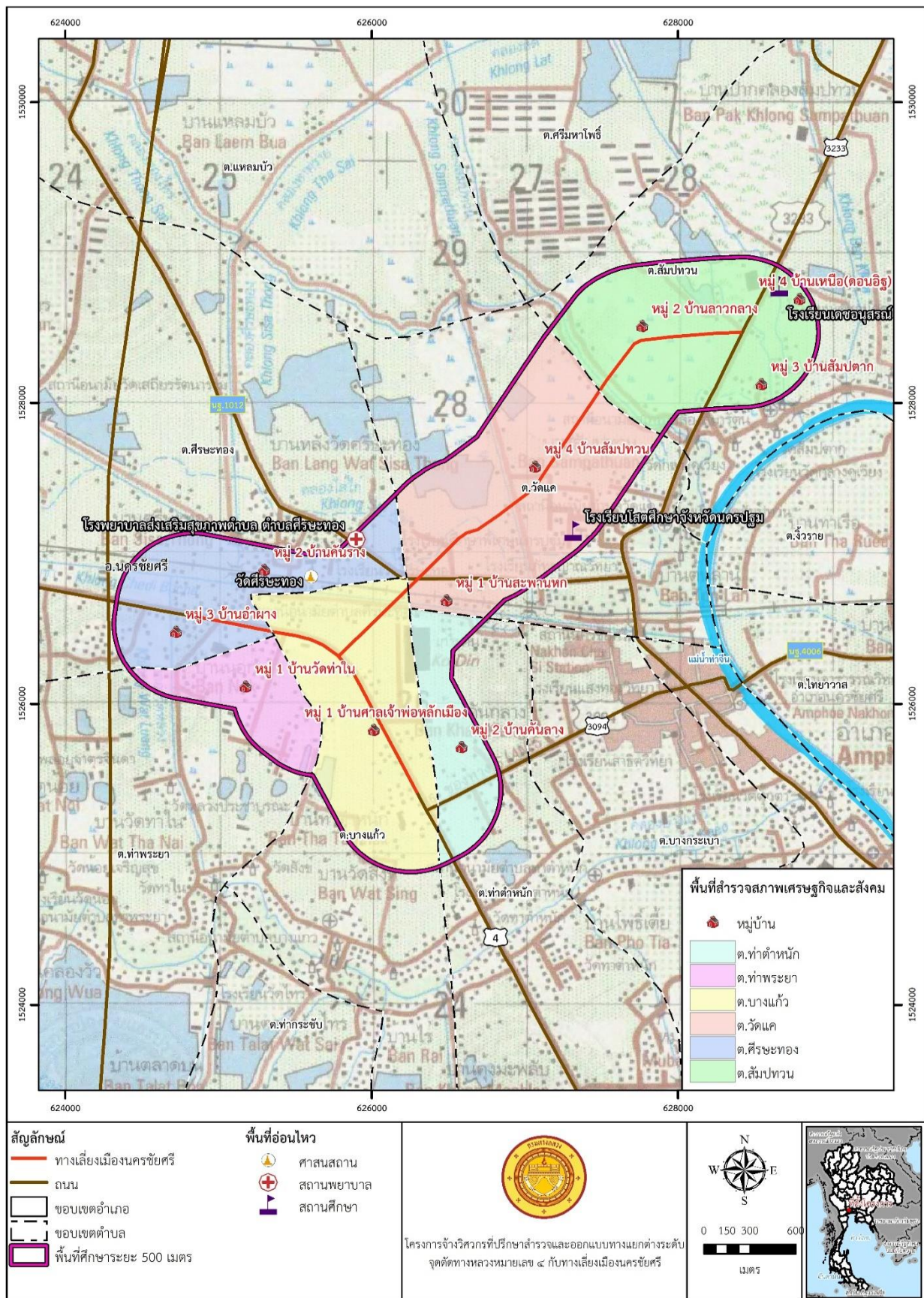
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรีมีระยะทางประมาณ 3.63 กิโลเมตร นครปฐม โดยมีจุดเริ่มต้นทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง กม. 44+800 แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านคลองเจดีย์บูชา จากนั้นตัดผ่านทางรถไฟสายใต้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผ่านทางหลวงชนบท นร.1012 และเบี่ยงไปทางทิศตะวันออก ผ่านคลองหลังสถานีรถไฟทางทิศเหนือตัดผ่านคลองสัมปทวน และจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3233 ประมาณ กม. 2+730 มีระยะทางประมาณ 3.63 กิโลเมตร โดยพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมเขตการปกครอง คือ ตำบลท่าตำหนัก ตำบลท่าพระยา ตำบลบางแก้ว ตำบลวัดแค ตำบลศิริชะทอง และตำบลสัมปทวน อำเภอ นครชัยศรี จังหวัดนครปฐม รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 4-1 แสดงดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่เป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	เขตการปกครอง
นครปฐม	นครชัยศรี	ท่าตำหนัก	หมู่ 2 คันลาง	เทศบาลตำบลนครชัยศรี
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา
		บางแก้ว	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	เทศบาลตำบลนครชัยศรี, องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		วัดแค	หมู่ 1 บ้านสะพานหก	เทศบาลตำบลนครชัยศรี
			หมู่ 4 บ้านสัมปทวน	องค์การบริหารส่วนตำบลวัดแค
		ศิริชะทอง	หมู่ 2 บ้านคันราง	เทศบาลตำบลศิริชะทอง
			หมู่ 3 บ้านอำผาง	
		สัมปทวน	หมู่ 2 บ้านลาวกลาง	องค์การบริหารส่วนตำบลสัมปทวน
			หมู่ 3 บ้านสัมปตาก	
			หมู่ 4 บ้านเหนือ(ดอนอิฐ)	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	6 ตำบล	10 หมู่บ้าน/ชุมชน	2 เทศบาลตำบล / 4 องค์การบริหารส่วนตำบล



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. ลักษณะของโครงการ

เป็นการทบทวนงานศึกษาความเหมาะสมฯ หรือทบทวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีอยู่เดิม ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการแล้ว เมื่อปี 2565 แต่ยังไม่ได้นำมาดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และสำรวจและออกแบบ รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางแยก โดยจะต้องออกแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในสภาพปัจจุบันและในอนาคตและจะต้องสอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยในโครงการนี้ที่ปรึกษาจะต้องทำการวิเคราะห์การจราจรในบริเวณทางแยกและโครงข่าย และทำการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับเพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนลดผลกระทบต่อชุมชนสภาพแวดล้อมในพื้นที่โครงการ วิธีการก่อสร้างและนำเสนอรูปแบบในลักษณะขั้นตอนการก่อสร้าง (Stage of Construction) รวมทั้งรูปแบบขั้นตอนการพัฒนาโครงการ (Development Phases) สำหรับการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต (ถ้ามี)

6. สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

สภาพแวดล้อมทางกายภาพในปัจจุบันของโครงการ ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรม รองลงมาเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่เบ็ดเตล็ด และพื้นที่แหล่งน้ำ ตามลำดับ ชุมชนที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่เป็นชุมชนชนบทที่อยู่สลับกับพื้นที่เกษตรกรรม และชุมชนเมืองบริเวณริมถนนสายหลัก แสดงดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ



รูปที่ 6-1 (ต่อ) สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

7. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

การพิจารณารูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับเบื้องต้นจากโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบบนเขตทางหลวงที่มีให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณทางแยกของโครงการ โดยรูปแบบทางแยกต่างระดับ จะต้องสอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง และสามารถรองรับปริมาณในอนาคตได้ ซึ่งการพิจารณารูปแบบจะคำนึงถึงความปลอดภัย ต้นทุนในการก่อสร้าง (Cost) และมีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด โดยสรุปดังนี้

7.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

7.1.1 รูปแบบที่ 1 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณเกาะกลาง

รูปแบบทางเลือกที่ 1 ของโครงการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) เป็นรูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ประกอบด้วยสะพาน 3 ตัว ดังแสดงดังรูปที่ 7-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

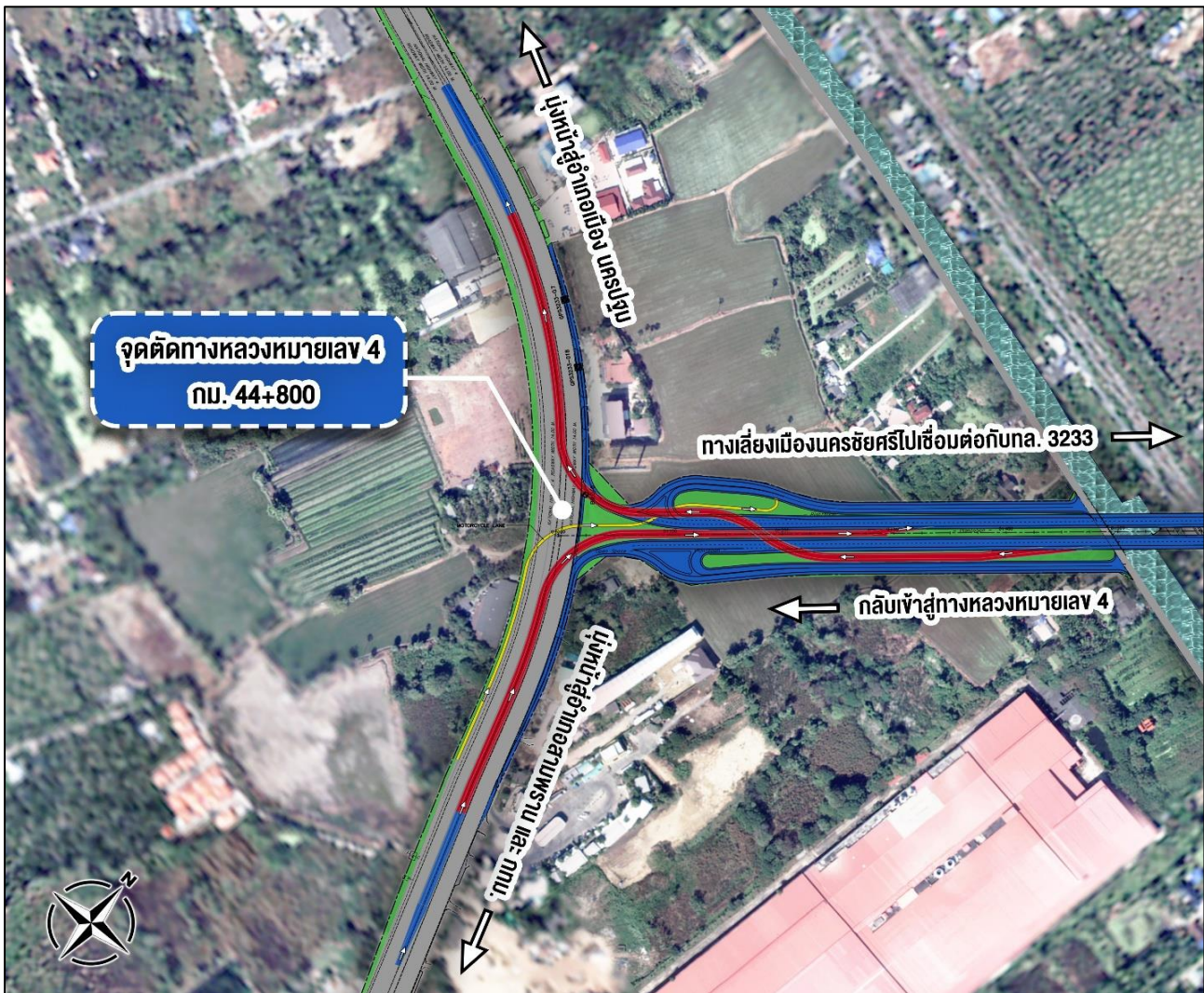
- ทิศทางจาก กทม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร บริเวณเกาะกลางบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี มุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 12 เมตร เชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา โดยเชื่อมบริเวณชิดขอบทางด้านซ้ายของ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจาก กทม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบทางยกระดับ 2 สำหรับรถจักรยานยนต์ บริเวณชิดขอบทางเท้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอสามปราชญ์สู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอมะนังสู่อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม

○ ข้อดี

- การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำความเร็วได้ดีกว่า รูปแบบที่ 3 (Trumpet)
- ใช้พื้นที่เขตทางน้อยกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet)
- รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง

○ ข้อเสีย

- ราคาก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 2 โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet) เพราะต้องสร้างสะพานข้ามกันทุกทิศทางที่เลี้ยวขวา
- อันตรายเป็นภัยที่ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา
- ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้



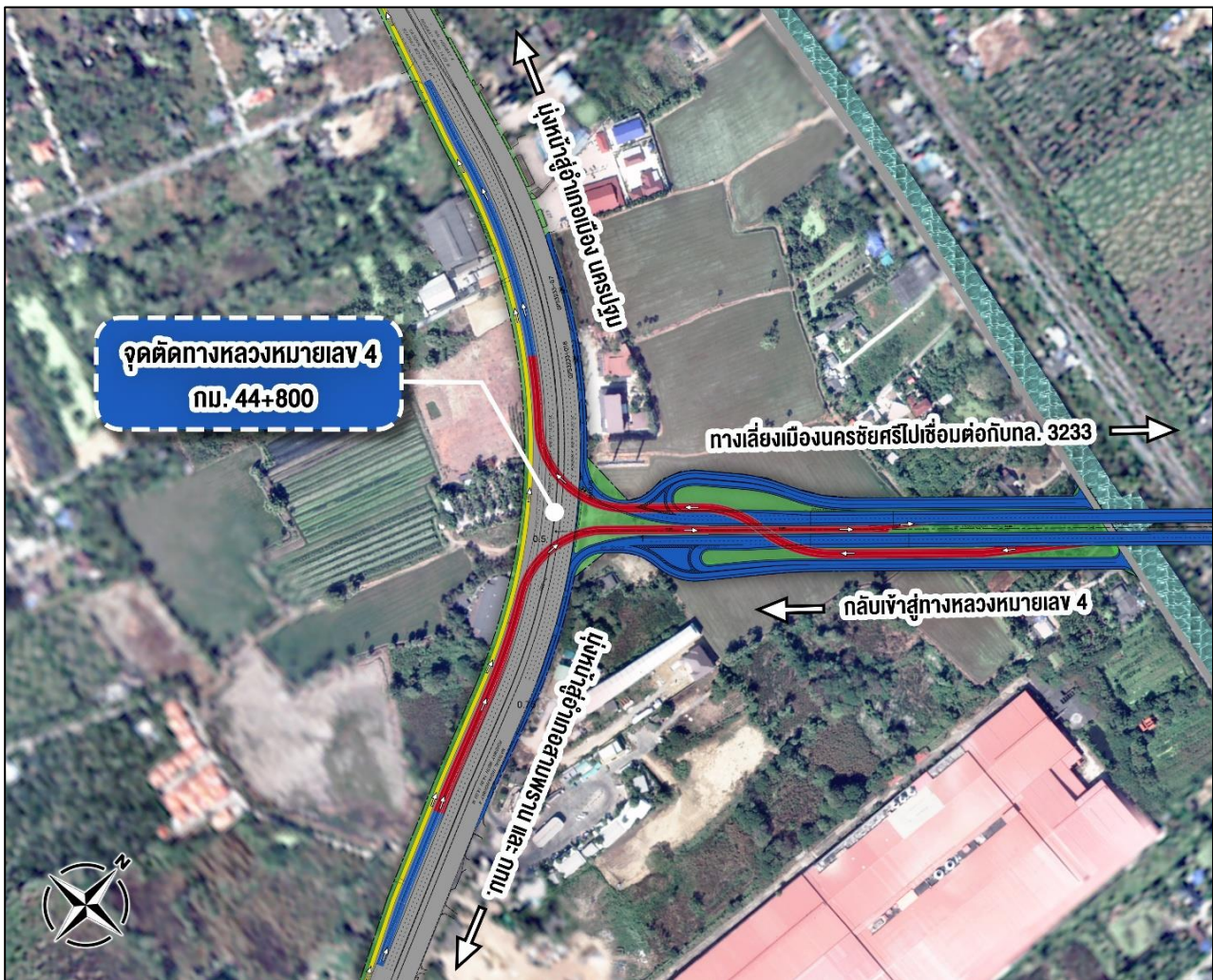
รูปที่ 7-1 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณเกาะกลาง

7.1.2 รูปแบบที่ 2 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเท้า

รูปแบบทางเลือกที่ 2 ของโครงการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) เป็นรูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ประกอบด้วยสะพาน 2 ตัว ดังแสดงดังรูปที่ 7-2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ทิศทางจาก กทม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร บริเวณชิดขอบทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี มุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 12 เมตร เชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา โดยเชื่อมบริเวณชิดขอบทางด้านซ้ายของ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง นครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร

- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐมสู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- ข้อดี
 - การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำได้เร็วกว่า รูปแบบที่ 3 (Trumpet)
 - ใช้พื้นที่เขตทางน้อยกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet)
 - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
 - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง
 - มีจุดตัดกระแสจราจรน้อยที่สุด เพียงแค่ 4 จุด
- ข้อเสีย
 - ราคาค่าก่อสร้างแพงที่สุด โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 1 เพราะมี ถนนบริการ (Service Road)
 - อันตรายกับรถยนต์ที่ใช้ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา
 - ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้



รูปที่ 7-2 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเท้า

7.1.3 รูปแบบที่ 3 Trumpet Type (T Interchange)

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ของโครงการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบตั้งฉากกัน (T-type) เป็นรูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ประกอบด้วยสะพาน 1 ตัว ดังแสดงดังรูปที่ 7-3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

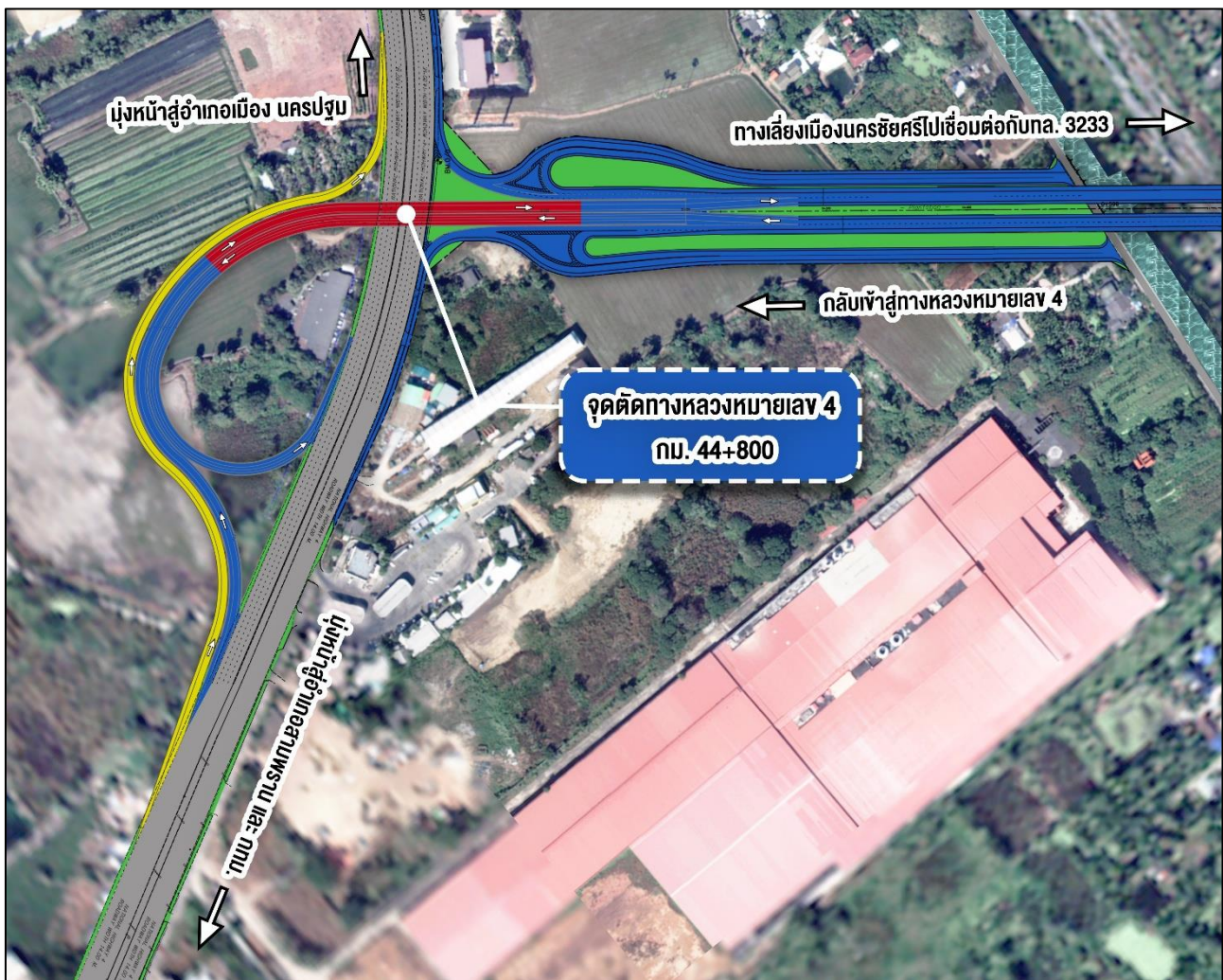
- ทิศทางจาก กทม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวามุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอนครปฐม ออกแบบสะพานทางเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอนครปฐม จังหวัดนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอนครปฐม สามพรานสู่อำเภอนครปฐม และทิศทางจากอำเภอนครปฐม สู่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- ออกแบบถนนบริการ (Service Road) บริเวณชิดขอบทางเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) ทิศทางจาก อำเภอสามพรานสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

○ ข้อดี

- สามารถรองรับกระแสจราจรในทิศทางถนนของโครงการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และรองรับสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง
- รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง

○ ข้อเสีย

- จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมมากกว่ารูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2
- จะมีรถเลี้ยวขวา 1 ทิศทาง ที่ต้องเลี้ยวด้วยความเร็วต่ำ
- ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้



รูปที่ 7-3 Trumpet Type (T Interchange)

7.1.4 รูปแบบที่ 4 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร

รูปแบบทางเลือกที่ 4 ของโครงการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) เป็นรูปแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 แบบ 2 ทิศทาง พร้อมด้วยจุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงดังรูปที่ 7-4 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

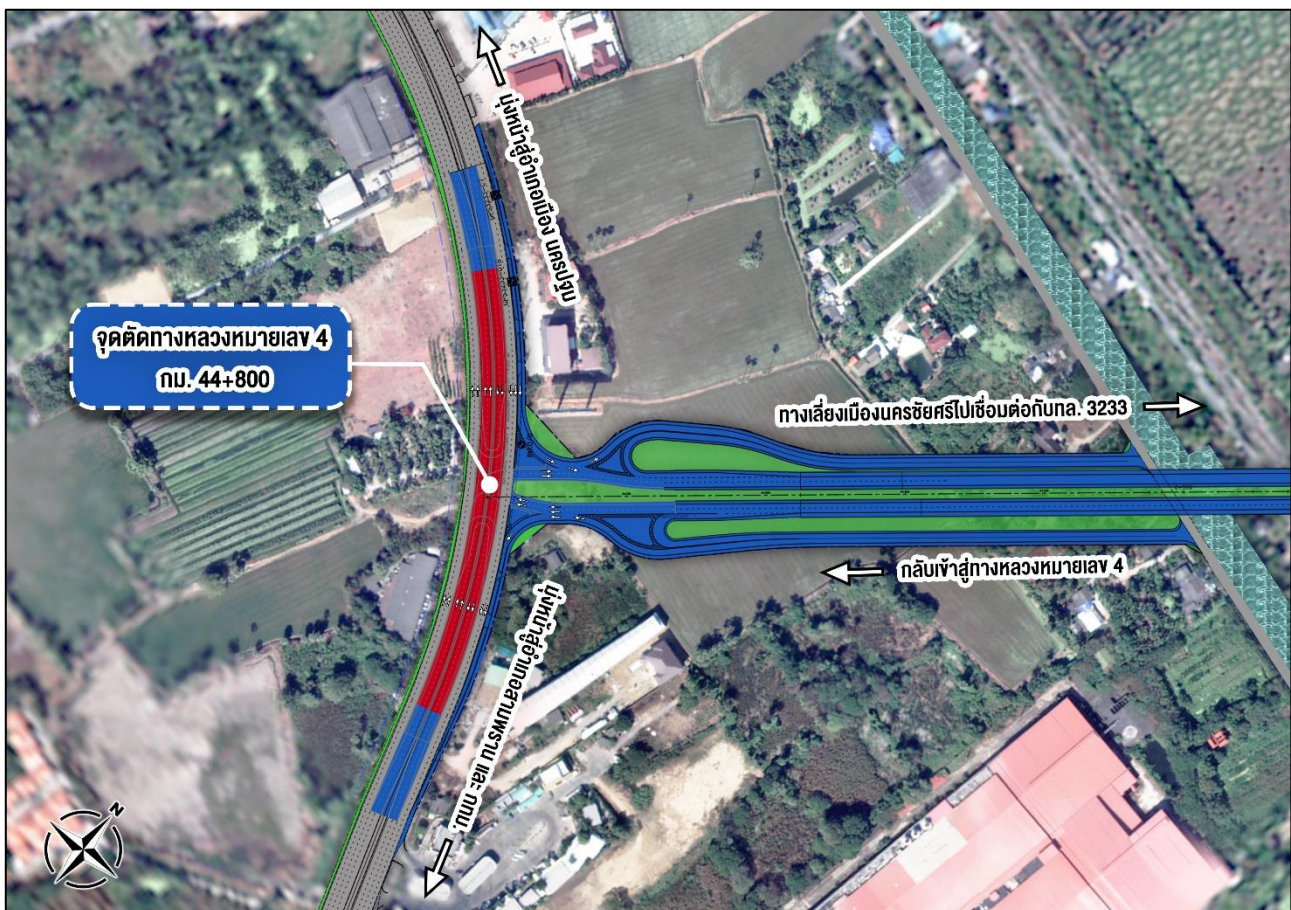
- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจร ที่สามารถเดินทางได้ทั้งจาก ทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี และจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

○ ข้อดี

- ใช้พื้นที่เขตทางน้อยที่สุดเป็นรูปแบบที่ไม่มีความซับซ้อนมาก
- ผู้ใช้ทางสามารถเข้าใจได้ง่ายมีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางแยกต่างระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด
- สามารถรองรับการจราจร ทล.4 ได้ในปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นสัญญาณไฟจราจร ทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัยเป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD)
- ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น บริเวณจุดตัดทางแยก
- สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

○ ข้อเสีย

- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 มาก
- ต้องใช้เวลาในการหยุดรอสัญญาณไฟจราจร



รูปที่ 7-4 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร

7.1.5 รูปแบบที่ 5 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + วงเวียน

รูปแบบทางเลือกที่ 5 ของโครงการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) เป็นรูปแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 แบบ 2 ทิศทาง พร้อมด้วยจุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน ดังแสดงดังรูปที่ 7-5 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และ ทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบวงเวียน ที่สามารถใช้ในการเดินทางได้ทั้งจากทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี และ จากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

○ ข้อดี

- ใช้พื้นที่เขตทางน้อยที่สุด
- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางแยกต่างระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด
- สามารถรองรับการจราจร ทล.4 ได้ในปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD)
- ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (AT GRADE) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน
- สามารถถลกลับรถบน ทล.4 ได้

○ ข้อเสีย

- มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 มาก



รูปที่ 7-5 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + วงเวียน

7.1.6 รูปแบบที่ 6 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 1 ทิศทาง + วงเวียน

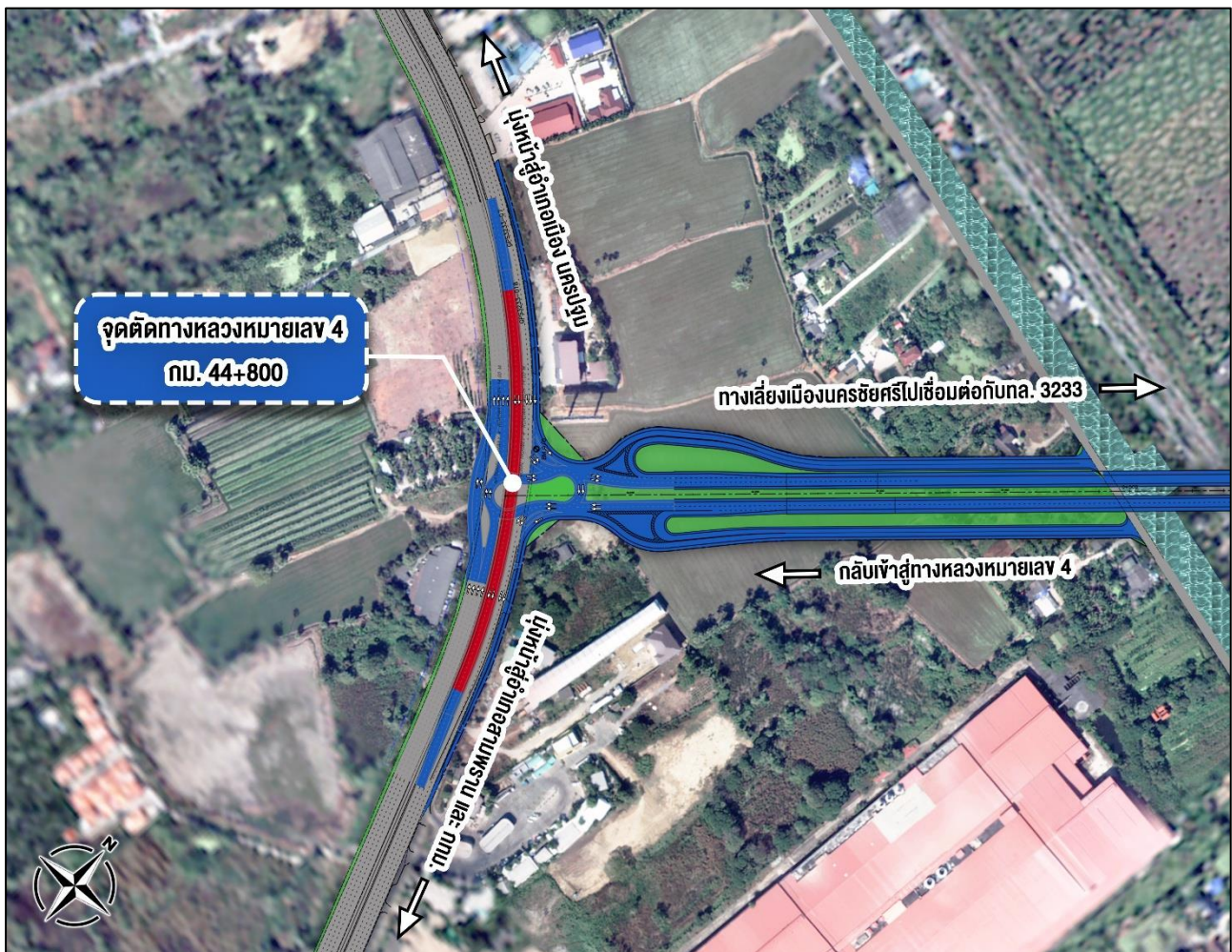
รูปแบบทางเลือกที่ 6 ของโครงการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) เป็นรูปแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 แบบ 1 ทิศทาง พร้อมด้วยจุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน ดังแสดงดังรูปที่ 7-6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 1 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบวงเวียน ที่สามารถใช้ในการเดินทางได้ทั้งจากทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และ จากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัด นครปฐม

○ ข้อดี

- ราคาค่าก่อสร้างถูกที่สุด โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 4 และ 5 เพราะก่อสร้างสะพานข้ามแยก (FLYOVER BRIDGE) เพียงทิศทางเดียว (2 ช่องจราจร)

- ปรับปรุงจัดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี
 - ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก
 - สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้
- ข้อเสีย
- มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
 - พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 พอสมควร



รูปที่ 7-6 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 1 ทิศทาง + วงเวียน

7.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมเบื้องต้น (Pre-screening) รูปแบบทางแยกต่างระดับเพื่อใช้คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมขึ้นถัดไป

ที่ปรึกษาทำการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมเบื้องต้น (Pre-screening) โดยใช้เกณฑ์ด้านจราจร ด้านความปลอดภัย และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบซึ่งได้ผลสรุป แสดงดังตารางที่ 7-1



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี

ตารางที่ 7-1 สรุปผลจากเกณฑ์จรรยา ความปลอดภัย และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบ

	รูปแบบที่ 1 Directional Ramp บริเวณ เกาะกลาง	รูปแบบที่ 2 Directional Ramp บริเวณ ขอบทางเท้า	รูปแบบที่ 3 Trumpet Type	รูปแบบที่ 4 FLY OVER BRIDGE 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร	รูปแบบที่ 5 FLY OVER BRIDGE 2 ทิศทาง + วงเวียน	รูปแบบที่ 6 FLY OVER BRIDGE 1 ทิศทาง + วงเวียน
รายละเอียด	- เป็นสะพาน 2 ทิศทาง - ความยาวทิศทางขาออก 870 เมตร - ความยาวทิศทางขาเข้า 703 เมตร - ความยาวเส้นทางมอเตอร์ไซด์ 1,075 เมตร	- เป็นสะพาน 2 ทิศทาง - ความยาวทิศทางขาออก 891 เมตร - ความยาวทิศทางขาเข้า 710 เมตร - ความยาว Service Road 444 เมตร	- เป็นสะพาน 2 ทิศทาง - ความยาวทิศทางขาออก 611 เมตร - ความยาวทิศทางขาเข้า 804 เมตร - ความยาวถนน service road 603 เมตร	- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ความยาวสะพาน ประมาณ 360 เมตร - จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร - ความยาวทิศทางขาเข้า 390 เมตร - ความยาวทิศทางขาออก 380 เมตร	- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบวงเวียน - ความยาวทิศทางขาเข้า 487 เมตร - ความยาวทิศทางขาออก 430 เมตร	- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ความยาวสะพานประมาณ 360 เมตร - จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบวงเวียน - ความยาวทิศทางขาเข้า 487 เมตร - ความยาวทิศทางขาออก 430 เมตร - ความยาว service road 145 เมตร
ผู้ได้รับผลกระทบ	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 9 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 31 แปลง	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 9 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 35 แปลง	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 10 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 17 แปลง	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 0 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 5 แปลง	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 0 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 5 แปลง	- จำนวนบ้านที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 0 หลัง - จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกผลกระทบ จำนวน 7 แปลง
มูลค่าลงทุน	ราคาค่าก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 2 โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet) เพราะต้องสร้างสะพานข้ามกันทุกทิศที่เลี้ยวขวา	ราคาค่าก่อสร้างแพงที่สุด โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 1 เพราะมี ถนน บริการ (Service Road)	ราคาค่าก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 3 โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 4 - 6 เพราะมีความยาวสะพานที่มากกว่า	ราคาค่าก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 5 ความยาวสะพานที่สั้นกว่ารูปแบบที่ 1 - 3 และไม่มีทางวางเวียนเพิ่ม	ราคาค่าก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 4 เนื่องจากมีความยาวสะพานที่สั้นกว่ารูปแบบที่ 1 - 3	ราคาค่าก่อสร้างถูกที่สุด โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 4 และ 5 เพราะก่อสร้างสะพานข้ามแยก (FLYOVER BRIDGE) เพียงทิศทางเดียว (2 ช่องจราจร)
การจราจร	- การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำได้ดีกว่าความเร็วได้ดีกว่า รูปแบบที่ 3 (Trumpet) - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง	- การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำได้ดีกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet) - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง	- สามารถรองรับกระแสการจราจรในทิศทางของโครงการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และรองรับสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง - รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง	- เป็นรูปแบบที่ไม่มีความซับซ้อนมาก ผู้ใช้ทางสามารถเข้าใจได้ง่าย - เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยกลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน - ต้องใช้เวลาในการหยุดรถสัญญาณไฟจราจร	- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี - เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยกลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (AT GRADE) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน	- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี - เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยกลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (AT GRADE) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน
การกีดขวาง	ไม่สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้	ไม่สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้	ไม่สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้	สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้	สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้	สามารถกีดขวาง ทล.4 ได้
Capacity (PCU/HR)	- ขาเข้า 1600 PCU/HR - ขาออก 1600 PCU/HR	- ขาเข้า 1600 PCU/HR - ขาออก 1600 PCU/HR	- ขาเข้า 1450 PCU/HR - ขาออก 1450 PCU/HR	- ขาเข้า 1219 PCU/HR - ขาออก 1552 PCU/HR	- ขาเข้า 1419 PCU/HR - ขาออก 1419 PCU/HR	- ขาเข้า 1419 PCU/HR - ขาออก 1419 PCU/HR
ความปลอดภัย	อันตรายกับรถยนต์ที่ใช้ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา	มีความปลอดภัยมากกว่ารูปแบบที่ 1	มีความปลอดภัยมากกว่ารูปแบบที่ 1	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นสัญญาณไฟจราจร ทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัย	มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่	มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
จุดตัด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 4 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 1 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 1 จุด - จุดตัดสลับ (Weaving) 2 จุด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 2 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 1 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 1 จุด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 2 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 1 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 1 จุด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 14 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 6 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 2 จุด - จุดตัดผ่าน (Crossing) 2 จุด - จุดตัดสลับ (Weaving) 4 จุด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 16 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 6 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 6 จุด - จุดตัดสลับ (Weaving) 4 จุด	จุดตัดจราจร ทั้งหมด 16 จุด ได้แก่ - จุดแยกออก (Diverging) 6 จุด - จุดเข้าร่วม (Merging) 6 จุด - จุดตัดสลับ (Weaving) 4 จุด

8. การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ

จากตารางสรุปผลจากเกณฑ์จราจร ความปลอดภัย และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบข้างต้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ทางเลือก 3 รูปแบบที่ดีที่สุดจากการคัดเลือกรูปแบบทั้ง 6 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 2 (Directional Ramp บริเวณ ขิดขอบทางเท้า), รูปแบบที่ 3 (Trumpet Type) และรูปแบบที่ 4 (FLY OVER BRIDGE 2 ทิศทาง + สัญญาณ ไฟจราจร) เนื่องจากทางเลือกนี้ประเมินจุดเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ มีน้อยกว่ารูปแบบที่ 5 (สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 2 ทิศทาง + วงเวียน) และ (รูปแบบที่ 6 สะพานข้ามแยก (FLY OVER BRIDGE) 1 ทิศทาง + วงเวียน) อีกทั้งความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร Capacity (PCU/HR) ของรูปแบบที่ 2 , 3 และ 4 สามารถรับได้มากกว่ารูปแบบที่ 5 และ 6 ในส่วนรูปแบบ ที่ 2 , 3 และ 4 มีการเคลื่อนที่ของกระแสการจราจร สามารถทำความเร็วได้ดีกว่า ทางเลือกที่ 5 และ 6 เนื่องจากรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีความใกล้เคียงกันแต่ ในรูปแบบที่ 1 มีความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 จึงไม่ได้ถูกคัดเลือกเข้าไปในการคัดเลือกรูปแบบ ทางแยกต่างระดับขั้นถัดไปเช่นกัน

9. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับที่จะใช้คัดเลือก จะทำการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบ ของทางแยกต่างระดับโดยพิจารณาจากข้อดี – ข้อเสีย ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ความปลอดภัย ความ สะดวกในการเดินทาง อีกทั้ง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อนำมาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความ เหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้เป็นรูปแบบสำหรับออกแบบในรายละเอียดต่อไป หลักเกณฑ์คะแนนในการพิจารณาตาม ปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย แบ่งเป็นคะแนนปัจจัยด้านวิศวกรรม 40 คะแนน ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน และปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน เพื่อให้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่ได้รับการคัดเลือกมีความ เหมาะสมด้านวิศวกรรมมากที่สุด และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยที่ปัจจัยทั้ง 3 ด้านประกอบด้วยปัจจัย ย่อยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการดังนี้

- **ปัจจัยด้านวิศวกรรม 40 คะแนน เช่น**
 - ความสะดวกในการเดินทาง
 - ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
 - ความปลอดภัยในการขับขี่
 - ความยากง่ายในการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิม
 - ปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทาง
 - การเชื่อมต่อโครงข่ายกับถนนในปัจจุบันและในอนาคต
- **ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 40 คะแนน เช่น**
 - ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
 - ค่าเวนคืนพื้นที่
- **ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน เช่น**
 - ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
 - ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย
 - ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน
 - ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค
 - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ



10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

10.1 ข้อจำกัด และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานที่ผ่านมา โครงการได้มีการสำรวจภาคสนาม ซึ่งพบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการมีข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการสรุปได้ ดังนี้

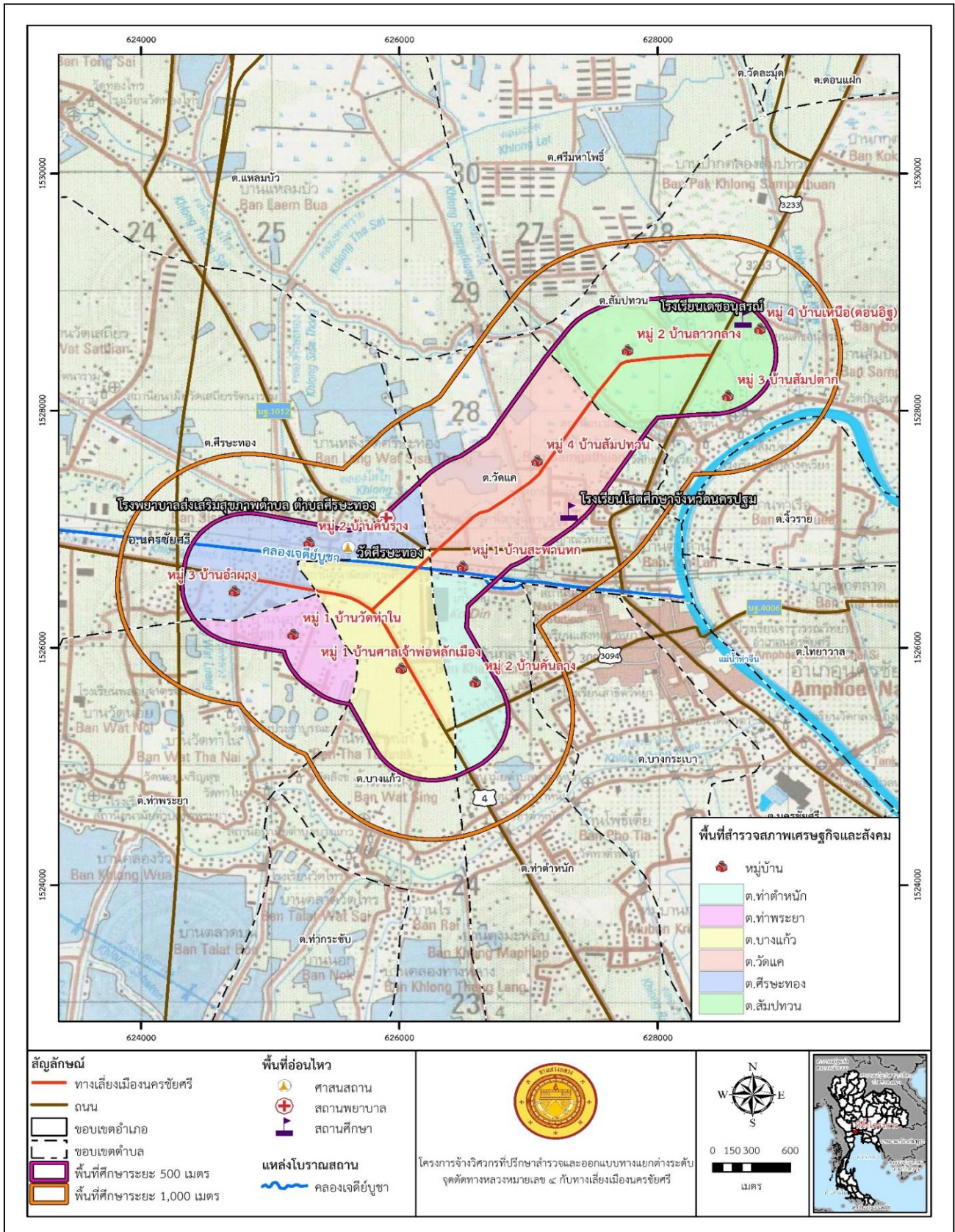
1) **พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม** จากการสำรวจพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบของโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจำนวน 14 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 2 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง ศาสนสถาน 1 แห่ง และชุมชน 10 ชุมชน ดังแสดงดังตารางที่ 10-1 และแสดงดังรูปที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	ชื่อสถานที่	ที่ตั้ง			กม.ที่	ระยะห่าง (เมตร)
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		
โบราณสถาน						
1.	คลองเจดีย์บูชา ^{1/}	วัดแค บางแก้ว ศรีระทอง	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 3+039 – กม. 3+080	แนวเส้นทาง ตัดผ่าน
สถานศึกษา						
1.	โรงเรียนโสทรศึกษาจังหวัดนครปฐม	วัดแค	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 1+879	386
2.	โรงเรียนเดชอนุสร	สัมปทวน	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 0+000	392
สถานพยาบาล						
1.	รพ.สต. ตำบลศรีระทอง	ศรีระทอง	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 2+936	469
ศาสนสถาน						
1.	วัดศรีระทอง	ศรีระทอง	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 3+332	500
ชุมชน						
1.	หมู่ 2 คันกลาง	ท่าตำหนัก	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 3+046	160
2.	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	ท่าพระยา	นครชัยศรี	นครปฐม	ทล.4. กม. 45+449	116
3.	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	บางแก้ว	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 3+018 และ บริเวณ ทล.4 กม. 44+000	แนวเส้นทาง ตัดผ่าน
4.	หมู่ 1 บ้านสะพานหก	วัดแค	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 2+985	60
5.	หมู่ 4 บ้านสัมปทวน	วัดแค	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 1+740	แนวเส้นทาง ตัดผ่าน
6.	หมู่ 2 บ้านคันราง	ศรีระทอง	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 2+904	73
7.	หมู่ 3 บ้านอำผาง	ศรีระทอง	นครชัยศรี	นครปฐม	บริเวณ ทล.4 กม. 45+523	แนวเส้นทาง ตัดผ่าน
8.	หมู่ 2 บ้านลาวกลาง	สัมปทวน	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 0+000	70
9.	หมู่ 3 บ้านสัมปตาก	สัมปทวน	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 0+048	168
10.	หมู่ 4 บ้านเหนือ (ดอนอิฐ)	สัมปทวน	นครชัยศรี	นครปฐม	กม. 0+000	30

หมายเหตุ : ^{1/} หมายถึงโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ.2504

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ที่มา: ปรึกษา, 2568

รูปที่ 10-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหว และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี

2) จุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน จากการสำรวจภาคสนามแนวเส้นทางโครงการ พบจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ คลองสัมปทวน คลองไล่ไก่ คลองหลังสถานีรถไฟ คลองเจดีย์บูชา ดังแสดงดังตารางที่ 10-2

ตารางที่ 10-2 แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ

แหล่งน้ำผิวดิน	ลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์
1. คลองสัมปทวน 	เป็นคลองธรรมชาติที่ถูกนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการชลประทานเป็นหลักเป็นแหล่งน้ำที่มีน้ำไหลตลอดปี ขนาดกว้างประมาณ 25 เมตร สภาพน้ำในคลองมีสีน้ำตาลขุ่นน้ำไหลอย่างช้า ๆ และพบผักตบชวาเล็กน้อยในบางช่วงมีลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรเป็นหลัก
2. คลองไล่ไก่ 	เป็นคลองธรรมชาติสายสั้น ๆ เป็นแหล่งน้ำที่ขนาดค่อนข้างเล็ก กว้างไม่เกิน 10 เมตร มีน้ำไหลเป็นบางช่วงเวลา โดยแนวคลองลัดเลาะผ่านพื้นที่สนามกอล์ฟ สุวรรณกอล์ฟ แอนด์ คันทรีคลับ และพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง ก่อนจะไหลเชื่อมกับคลองหลังสถานีรถไฟมีวัชพืชขึ้นปกคลุมอยู่ทั่วไปจนทำให้ลำน้ำบางช่วงตื้นเขิน และมีลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำในช่วงฤดูน้ำหลาก
3. คลองหลังสถานีรถไฟ 	เป็นคลองที่ถูกขุดขึ้นโดยมนุษย์เพื่อการชลประทาน โดยเชื่อมต่อระหว่างคลองเจดีย์บูชาและคลองไผ่ฉก ซึ่งตั้งอยู่นอกพื้นที่โครงการทางด้านทิศเหนือ เป็นคลองที่มีน้ำไหลเป็นบางช่วงเวลามีความกว้างประมาณ 10 เมตร สภาพน้ำมีสีดำคล้ำ และค่อนข้างตื้นเขินอันเนื่องมาจากวัชพืชขึ้น โดยเฉพาะผักตบชวาที่พบขึ้นอยู่ทั่วไปเกือบตลอดลำน้ำ และอยู่ในสภาพน้ำนิ่ง เนื่องจากลำน้ำสายหลักมีการปิดประตูน้ำในช่วงฤดูแล้ง ลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรและการอุปโภคเป็นหลัก
4. คลองเจดีย์บูชา 	เป็นคลองที่ถูกขุดขึ้นโดยมนุษย์ตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) โดยเริ่มขุดจากแม่น้ำนครชัยศรีเข้าไปจนถึงบริเวณองค์พระปฐมเจดีย์ เพื่อความสะดวกด้านคมนาคมทางน้ำและการไปนมัสการ พระปฐมเจดีย์ในสมัยนั้นจากการสำรวจพบว่าเป็นลำคลองที่มีน้ำตลอดทั้งปี ขนาดกว้างประมาณ 20-30 เมตร สภาพน้ำมีสีดำคล้ำ และพบผักตบชวาขึ้นกระจายอยู่เป็นช่วง ๆ และสภาพน้ำค่อนข้างนิ่งเนื่องจากการมีการปิดประตูน้ำเพื่อซ่อมแซม แต่จากการสอบถามประชาชนในพื้นที่พบว่าปกติมีน้ำไหลตลอดทั้งปี การใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำและการเกษตรเป็นหลัก

10.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ในกระบวนการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เป็นการทบทวนข้อมูลจากการศึกษาเดิมเมื่อปี 2565 ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นไว้แล้ว โดยจะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ 1,000 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ในการศึกษาด้านโบราณสถาน/โบราณคดี เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องที่สุดบนพื้นฐานทางวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการศึกษาตามขอบเขตของงาน (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งได้ใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษาและจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

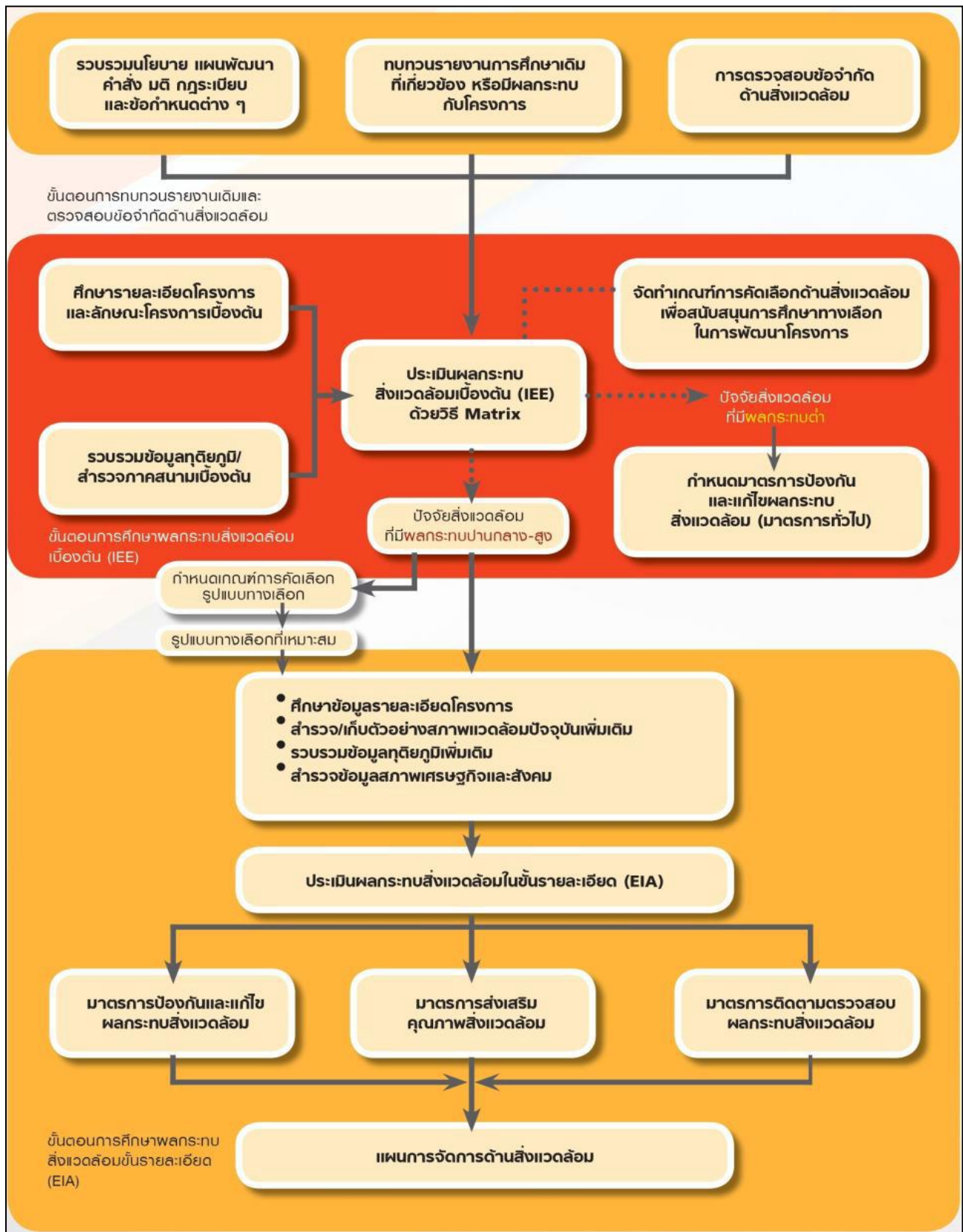
1) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ปรับปรุงครั้งที่ 9 โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (กรมทางหลวง, 2568)

2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2567

3) ระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2567

4) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2567

นอกจากนี้ ยังได้นำประสบการณ์จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการที่มีลักษณะโครงการคล้ายกัน และโครงการศึกษาแนวเส้นทางในโครงข่ายคมนาคมเดียวกัน เพื่อให้การกำหนดแนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเป็นไปได้อย่างชัดเจนและมีความครบถ้วนสมบูรณ์ของผลการศึกษาและมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม แสดงดังรูปที่ 10-2



รูปที่ 10-2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

10.3 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ที่ปรึกษาได้ดำเนินประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยประยุกต์ใช้วิธี Leopold Matrix จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน คือ ทรัพยากรทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่นำมาศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) รวมทั้งสิ้น 17 ปัจจัย โดยมีรายละเอียดประเด็นสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 10-3

ตารางที่ 10-3 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่นำมาใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)

องค์ประกอบ และปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นที่สำคัญที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ	
1.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำผิวดิน - ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน
1.3 อากาศและบรรยากาศ	- ผลกระทบต่อการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองต่อประชาชนใกล้เคียงเส้นทาง - ผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น CO, NO ₂ จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อประชาชนใกล้เคียงเส้นทาง
1.4 เสียง	- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนใกล้เคียงเส้นทาง
1.5 ความสั่นสะเทือน	- ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนและโครงสร้างอาคารใกล้เคียงเส้นทาง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	
2.1 นิเวศวิทยานบก	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศป่าบก - ผลกระทบต่อการการรบกวนแหล่งอาศัย แหล่งหากิน แหล่งหลบภัย และเส้นทางการเดินทางของสัตว์ป่า - ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ - ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากที่มีความสำคัญในพื้นที่
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- ผลกระทบต่อการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
3.1 การคมนาคมขนส่ง	- ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจร รวมถึงโครงข่ายคมนาคมในท้องถิ่น
3.2 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	- ผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ
3.3 การเกษตรกรรม	- ผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม
3.4 การใช้ที่ดิน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน
4.2 การโยกย้ายและเวนคืน	- ผลกระทบต่อการสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทรัพย์สินและมรดกของราษฎร
4.3 การสาธารณสุข	- ผลกระทบต่อการบริการสาธารณสุขระดับชุมชน
4.4 อาชีวอนามัย	- ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัย/การบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของขนาน
3.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ผลกระทบเนื่องจากกิจกรรมการพัฒนาต่างๆ ของโครงการที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุด้านจราจรของผู้ใช้รถ/ถนนและคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	- ผลกระทบต่อการถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถานและโบราณวัตถุที่มีความสำคัญ
4.8 สุนทรียภาพ	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ลดคุณค่ามุมมองและช่องมอง

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวง, 2567



11. การมีส่วนร่วมของประชาชน

11.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

การศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้รับทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงรูปที่ 11-1

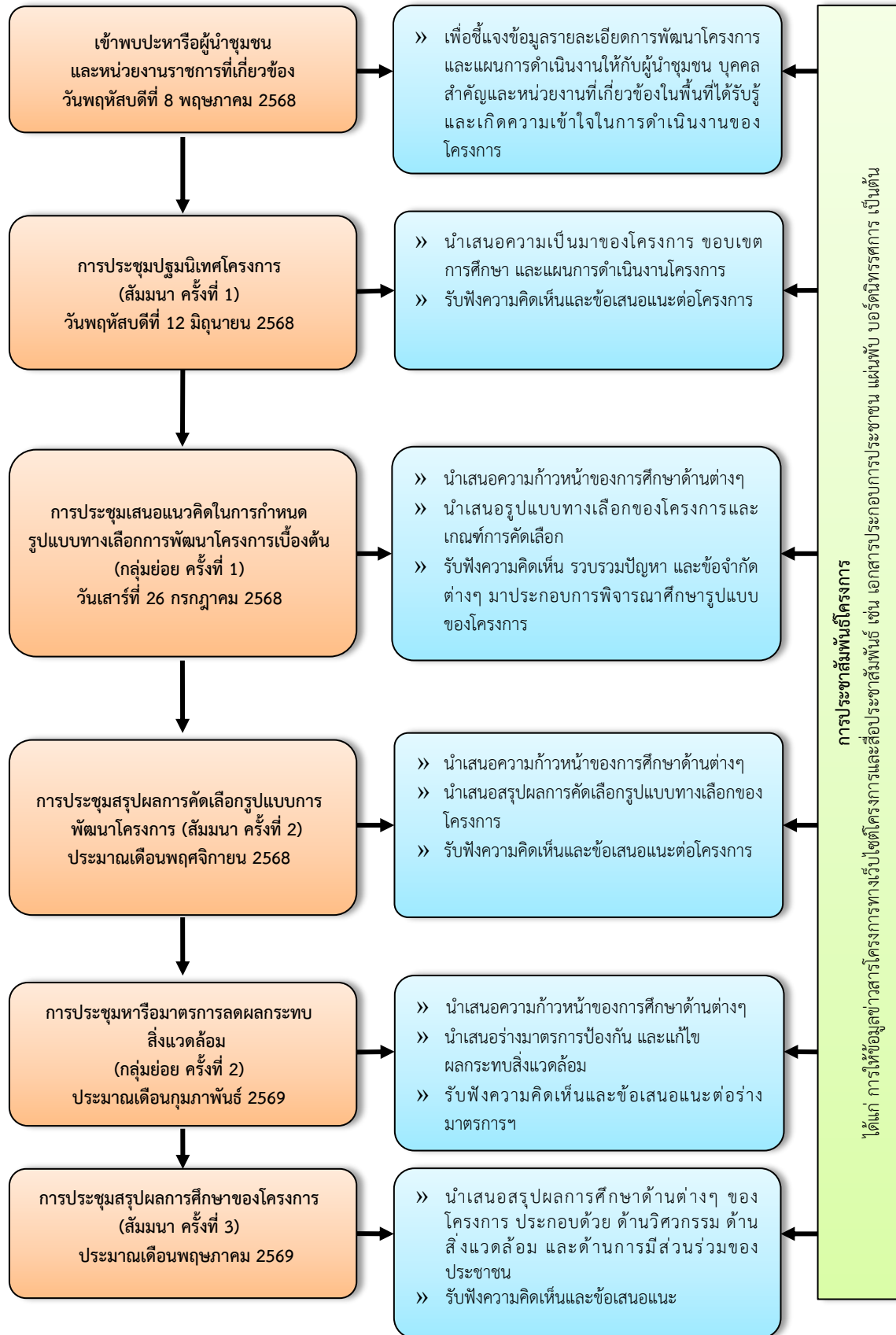
11.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.2.1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครปฐม รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครปฐม ปลัดอำเภอนครชัยศรี นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล และกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568 สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้ แสดงดังตารางที่ 11-1

11.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวงโดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ได้ร่วมกับ บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท ดีไว พลัส จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษาและแผนการดำเนินงานด้านต่างๆ พร้อมทั้งความรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษามหาราชาฯ ที่ว่าการอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยได้รับเกียรติจาก นายรณภพ เวียงสิมมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 119 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ สื่อมวลชน ศาสนสถาน สถานประกอบการผู้นำชุมชนและประชาชน ซึ่งสามารถสรุปภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 11-2 และประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 11-2



รูปที่ 11-1 รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 11-1 การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

การเข้าพบหน่วยงาน	ข้อคิดเห็น
 ปลัดอำเภอ นครชัยศรี นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล และกำนัน ผู้ใหญ่บ้านที่เกี่ยวข้อง วันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568 เวลา 11.00-12.00 น. ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษามหาราชา ชั้น 2 ที่ว่าการอำเภอ นครชัยศรี จังหวัดนครปฐม	- การออกแบบทางเชื่อม จุดตัดทางแยก และสะพานข้ามลำคลองต่างๆ นั้น ให้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่และปริมาณการจราจรในปัจจุบัน - หากมีประชาชนในพื้นที่หรืออาศัยอยู่พื้นที่ที่ถูกเวนคืนที่ดิน ยังคงสามารถทำการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ข้างเคียงได้ปกติ จนกว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - การศึกษาและออกแบบของโครงการฯ ให้พิจารณาสอดคล้องโครงการของกรมทางหลวงชนบทบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ทล.3233 ที่กำลังดำเนินการด้วย
 ผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม และหัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครปฐม วันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.00-14.30 น. ณ ห้องประชุมมารีราชมรรค์ ชั้น 2 ศาลากลางจังหวัดนครปฐม	- การออกแบบการระบายน้ำ ต้องคำนึงถึงวันที่ทางแยกเปิดใช้งานจริงเนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอาจมีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ซึ่งในการออกแบบในปัจจุบันอาจจะยังไม่เหมาะสมในอนาคต และพิจารณาไม่ให้มีขวางทางน้ำธรรมชาติ รวมทั้งออกแบบให้สอดคล้องกับปริมาณน้ำในพื้นที่ด้วย - พิจารณาการออกแบบแก้ปัญหาบริเวณทางแยกจุดตัด และการระบายในพื้นที่อำเภอ นครชัยศรี เพื่อลดปัญหาปริมาณการจราจร และอุบัติเหตุในพื้นที่ - ในกระบวนการมีส่วนร่วมขอให้เชิญประชาชนทั้งผู้ที่ได้รับผลกระทบและผู้ได้รับผลประโยชน์อย่างทั่วถึง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้พิจารณา ตรวจวัดคุณภาพอากาศฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM2.5) เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ปัญหาดังกล่าวค่อนข้างเยอะ รวมทั้งทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ด้วย - ในกระบวนการมีส่วนร่วมขอให้เชิญประชาชนทั้งผู้ที่ได้รับผลกระทบและผู้ได้รับผลประโยชน์อย่างทั่วถึง และครบถ้วน - การศึกษาและออกแบบของโครงการฯ ให้พิจารณาสอดคล้องตามข้อบังคับผังเมืองรวมจังหวัดนครปฐม รวมทั้งโครงการของกรมทางหลวงชนบทบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ทล.3233 ที่กำลังดำเนินการด้วย



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมศึกษาบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานการประชุม
โดย รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม
(ฝ่ายวิศวกรรม)



กล่าวเปิดการประชุม
โดย รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยายรายละเอียดโครงการ

รูปที่ 11-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



คณะที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถามและ
ให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถามและ
ให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถามและ
ให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมซักถามและ
ให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



คณะที่ปรึกษาตอบซักถามและ
ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

รูปที่ 11-2 (ต่อ) บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 11-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรม	
- บริเวณจุดเริ่มต้นทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง กม. 44+900 อยู่บริเวณจุดโคบนถนนหมายเลข 4	- ปัจจุบันโครงการได้กำหนดพื้นที่จุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ระหว่างร้านชาหมูบางหว้า และสถานีบริการน้ำมัน PTT Station นครชัยศรี ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ จุดเริ่มต้นของโครงการจะขึ้นอยู่กับรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ ทั้ง 4 รูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก อย่างไรก็ตามหากโครงการดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็จะสามารถระบุจุดเริ่มต้นของโครงการได้อย่างชัดเจน
- แนวเส้นทางของโครงการที่นำเสนอ มีการขยับหรือปรับเปลี่ยนจากการประชุมของการศึกษาเมื่อเดือนกรกฎาคม 2566 หรือไม่	- สำหรับโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี จะแยกเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นทางเลี่ยงเมือง ซึ่งจะใช้แนวเส้นทางที่ดำเนินการศึกษาเมื่อปี 2566 และส่วนที่ 2 เป็นส่วนทางแยกต่างระดับซึ่งจะมีการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม โดยมีรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) รูปแบบที่ 1 Trumpet Type (T Interchange) 2) รูปแบบที่ 2 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) 3) รูปแบบที่ 3 Overpass 4) รูปแบบที่ 4 Y Type (Y Interchange หรือ Directional Ramp) บริเวณชิดขอบทางเท้า
- การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น ต้องพิจารณาหลักการทางวิศวกรรม กายภาพ และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ แนวโน้มสภาพการจราจรในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และเพื่อนำมาประกอบการออกแบบทางแยกต่างระดับให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปเพิ่มข้อมูลในรายละเอียดในการดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม รวมทั้งดำเนินการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร เพื่อนำมาประกอบการออกแบบทางแยกต่างระดับต่อไป
- การออกแบบจุดกลับรถ และทางลอดของโครงการ ต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันการจราจร รวมทั้งประเภทของรถในการใช้งานในพื้นที่ด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการใช้งานจุดกลับรถในอนาคต	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปประกอบในการออกแบบรายละเอียดจุดกลับรถในของโครงการต่อไป
- การออกแบบการระบายน้ำ ต้องพิจารณารูปแบบ ขนาดให้เหมาะสมกับปริมาณน้ำในพื้นที่ และแนวร่องน้ำเดิม เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปประกอบในการออกแบบรายละเอียดระบบระบายน้ำของโครงการต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้พิจารณาปัจจัยด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน เป็นพิเศษเนื่องจากปัจจุบันพื้นที่น้ำในคลองเจดีย์บูชา มีสภาพเน่าเสีย รวมทั้งผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ การจัดการจราจร ซึ่งการพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มขึ้น	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมปัจจัยด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน รวมทั้งองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน 29 ปัจจัยต่อไป



ตารางที่ 8 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- การดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 มีประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ อย่างไรบ้าง	- โครงการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครปฐม รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครปฐม ปลัดอำเภอนครชัยศรี นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล และกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568 โดยสรุปประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) การออกแบบทางเชื่อม จุดตัดทางแยก และสะพานข้ามลำคลองต่างๆ นั้น ให้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่และปริมาณการจราจรในปัจจุบัน 2) การออกแบบการระบายน้ำ ต้องคำนึงถึงวันที่ทางแยกเปิดใช้งานจริงเนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอาจมีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ซึ่งในการออกแบบในปัจจุบันอาจจะยังไม่เหมาะสมในอนาคต และพิจารณาไม่ให้มีขวางทางน้ำธรรมชาติ รวมทั้งออกแบบให้สอดคล้องกับปริมาณน้ำในพื้นที่ด้วย 3) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้พิจารณา ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM2.5) เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่มีปัญหาดังกล่าวค่อนข้างเยอะ รวมทั้งทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ด้วย ซึ่งทางโครงการได้นำข้อเสนอแนะมาประกอบในการศึกษาและออกแบบรายละเอียด และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นตอนต่อไป
- การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ควรพิจารณาวันเสาร์-อาทิตย์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ	- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบในการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งต่อไป
- โครงการมีช่องทางการติดต่อที่สามารถให้ประชาชนสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมทางใดบ้าง	- การติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม ประชาชนสามารถติดตามความก้าวหน้าของโครงการได้ทางเว็บไซต์โครงการ www.hwnakornchaisribypass.com Line Official : hwnakornchaisri (@3 7 7 gkehu) และเพจเฟซบุ๊ก (โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี) ได้ตลอดระยะเวลาศึกษาของโครงการ



12. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการศึกษาพิจารณาแนวทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการสรุปได้ดังนี้

ด้านวิศวกรรมและการจราจร : นำข้อคิดเห็นไปประกอบสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ เพื่อออกแบบรายละเอียดต่อไป

ด้านสิ่งแวดล้อม : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ และสำรวจภาคสนามเพิ่มเติม เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :

1) หลังจากการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาจะดำเนินการปิดประกาศสรุปการประชุมฯ ในส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครปฐม ที่ว่าการอำเภอนครชัยศรี เทศบาลตำบลนครชัยศรี เทศบาลตำบลศรีษะทอง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลวัดแค และองค์การบริหารส่วนตำบลสัมปทวน เพื่อให้ประชาชนพื้นที่ตำบลท่าตำหนัก ตำบลท่าพระยา ตำบลบางแก้ว ตำบลวัดแค ตำบลศรีษะทอง และตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

2) จะดำเนินการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เป็นการชี้แจงผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางเว็บไซต์โครงการ www.hwnakornchaisribypass.com

13. ระยะเวลาศึกษาโครงการ

โครงการมีระยะเวลาในการศึกษาโครงการ รวมระยะเวลา 450 วัน

14. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ

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 แฟกซ์ : 0 3425 8855

อีเมล : doh1351@doh.go.th



บริษัทที่ปรึกษาโครงการ

บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

อาคาร เดอะ ปันธุ์ ชั้น 5 เลขที่ 125 ถนนคลองลำเจียก

แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม 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 0224



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

เลขที่ 59/999 หมู่ที่ 3 ตำบลคลองเกลือ อำเภอบางกรี่

จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ : 088 088 0025



บริษัท ดีไว พลัส จำกัด

เลขที่ 343/41 , 343/42 , 343/43 ถนนคลองลำเจียก แขวงนวลจันทร์

เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0-2943-9452 โทรสาร : 0-2105-3408



เว็บไซต์โครงการ www.hwnakornchaisribypass.com



Line Official : hwnakornchaisri (@377gkehu)



เพจเฟซบุ๊ก (โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4
กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี)



ดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม