



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี



บริษัทที่ปรึกษา



EM Design
and Management



เอกสารประชาสัมพันธ์ชุดที่ 2
กรกฎาคม 2568



ความเป็นมาของโครงการ

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

กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด บริษัท อีไอ 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. 2565 และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของโครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านคลองเจดีย์บูชา ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนจึงจัดอยู่ในประเภทโครงการลำดับที่ 20.7 ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี อาจจะมีผลกระทบต่อการ ใช้ประโยชน์ที่ดินคุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อมจึงมีความจำเป็นต้องมีการ ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและ อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการเพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้าน และสอดคล้องกับความต้องการของผูมีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

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

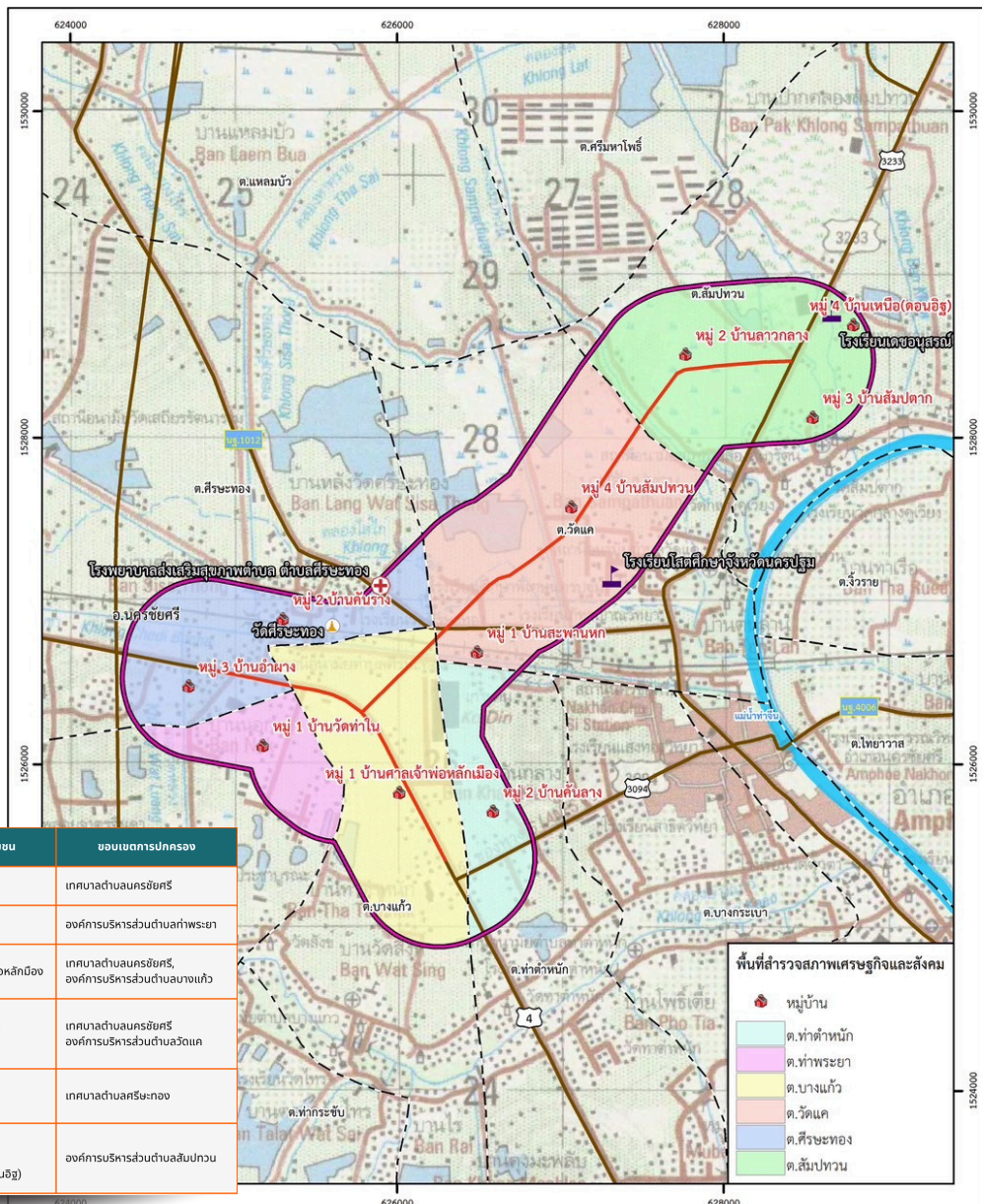


- 3 เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก่ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่น ในพื้นที่อำเภอนครชัยศรี รวมทั้งพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

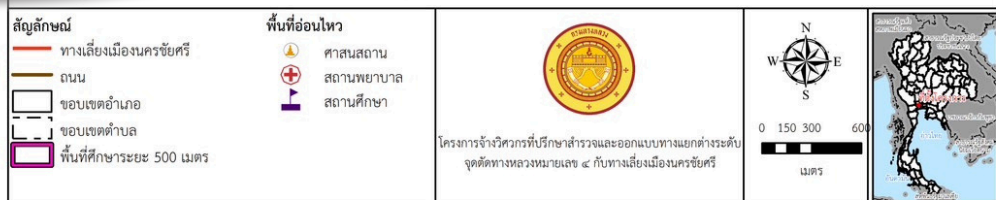


พื้นที่ศึกษาของโครงการ

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 ตำบลศีรษะทอง และตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน / ชุมชน	ขอบเขตการปกครอง
นครปฐม	นครชัยศรี	ท่าตำหนัก	หมู่ 2 คีนลาง	เทศบาลตำบลนครชัยศรี
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าไถ	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา
		บางแก้ว	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	เทศบาลตำบลนครชัยศรี, องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		วัดแค	หมู่ 1 บ้านสะพานหก หมู่ 4 บ้านสัมปทวน	เทศบาลตำบลนครชัยศรี องค์การบริหารส่วนตำบลวัดแค
		ศีรษะทอง	หมู่ 2 บ้านคีนราง หมู่ 3 บ้านอู่ช้าง	เทศบาลตำบลศีรษะทอง
		สัมปทวน	หมู่ 2 บ้านลาวกลาง หมู่ 3 บ้านสัมปทวน หมู่ 4 บ้านเหนือ(ดอนอู่)	องค์การบริหารส่วนตำบลสัมปทวน

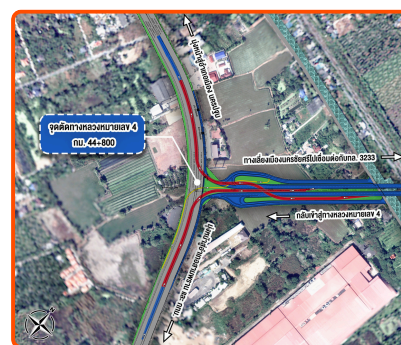


รูปแบบ ทางเลือกพัฒนาโครงการ

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

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

- กิสดทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร บริเวณเกาะกลางบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี มุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- กิสดทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 12 เมตร เชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา โดยเชื่อมบริเวณชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- กิสดทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบทางยกระดับ 2 สำหรับรถจักรยานยนต์ บริเวณชิดขอบทางเท้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่วางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถผ่านได้ตลอด กิสดทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และกิสดทางจากอำเภอเมืองนครปฐมสู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม



ข้อดี

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

ข้อเสีย

- ราคาค่าก่อสร้างแพงเป็นอันดับ 2 โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet) เพราะต้องสร้างสะพานข้ามกันทุกทิศทางที่เลี้ยวขวา
- อันตรายเป็นรถยนต์ที่ใช้ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา
- ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

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

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

- กิสดทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร บริเวณชิดขอบทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี มุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- กิสดทางจากทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 12 เมตร เชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา โดยเชื่อมบริเวณชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเลี้ยวเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถผ่านได้ตลอด กิสดทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และกิสดทางจากอำเภอเมืองนครปฐมสู่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม



ข้อดี

- การเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำความเร็วได้ดีกว่า รูปแบบที่ 3 (Trumpet)
- ใช้พื้นที่เขตทางน้อยกว่ารูปแบบที่ 3 (Trumpet)
- รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง
- มีจุดตัดกระแสจราจรน้อยที่สุด เพียงแค่ 4 จุด

ข้อเสีย

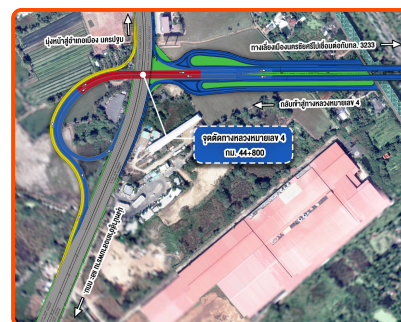
- ราคาค่าก่อสร้างแพงที่สุด โดยมีราคาแพงกว่ารูปแบบที่ 1 เพราะมีถนนบริการ (Service Road)
- อันตรายเป็นรถยนต์ที่ใช้ความเร็วในช่องจราจรทางด้านขวา
- ไม่สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

รูปแบบ ทางเลือกพัฒนาโครงการ

รูปแบบที่ 3 Trumpet Type (T Interchange)

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

- ทิศทางจาก ทกม. เลี้ยวขวาไปทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี ออกแบบสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางหลวงหมายเลข 4 (ถนน เพชรเกษม) เลี้ยวขวามุ่งหน้าเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3233 และมอเตอร์เวย์สาย M81 รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาไปอำเภอเมืองนครปฐม ออกแบบสะพานทางเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นสะพานยกระดับ สูงประมาณ 7 เมตร จากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม รองรับความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนาด 1 ช่องจราจร
- สำหรับรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) สามารถผ่านได้ตลอด ทิศทางจากอำเภอสสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่ อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม ออกแบบถนนบริการ (Service Road) บริเวณชิดขอบทางเท้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทิศทางจาก อำเภอสสามพรานสู่ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม



ข้อดี

- สามารถรองรับกระแสจราจรในทิศทางถนนของโครงการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และรองรับสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง
- รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รถไม่ต้องหยุดที่ทางแยก สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ติดขัดทุกทิศทาง

ข้อเสีย

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

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

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

- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอสสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่ อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจร ที่สามารถเดินทางได้ทั้งจาก ทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และจากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม



ข้อดี

- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุดเป็นรูปแบบที่ไม่มีความซับซ้อนมาก
- ผู้ใช้ทางสามารถเข้าใจได้ง่ายมีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางแยกต่างระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด
- สามารถรองรับการจราจร ทล.4 ได้ในปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นสัญญาณไฟจราจร ทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัยเป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD)
- ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น บริเวณจุดตัดทางแยกสามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

ข้อเสีย

- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 มาก
- ต้องใช้เวลาในการหยุดรอสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบ ทางเลือกพัฒนาโครงการ

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

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

- เป็นสะพานยกระดับบน ทล.4 แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางจากอำเภอสามพรานสู่อำเภอเมืองนครปฐม และทิศทางจากอำเภอเมืองนครปฐม สู่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
- จุดตัดทางแยกระดับพื้น (AT GRADE) ปรับปรุงเป็นแบบวงเวียน ที่สามารถใช้ในการเดินทางได้ทั้งจากทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี และ จากทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อมุ่งหน้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม



ข้อดี

- ใช้พื้นที่ทางน้อยที่สุด
- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางแยกต่างระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด
- สามารถรองรับการจราจร ทล.4 ได้ในปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.4 ถนนหลัก (MAIN ROAD)
- ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (AT GRADE) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วผ่านทางแยกจะใช้สะพานคูกุนาน
- สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

ข้อเสีย

- มีจุดตัดกระแสน้ำของวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 มาก

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

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

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



ข้อดี

- ราคาค่าก่อสร้างถูกที่สุด โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 4 และ 5 เพราะก่อสร้างสะพานข้ามแยก (FLYOVER BRIDGE) เพียงทิศทางเดียว (2 ช่องจราจร)
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น เป็นวงเวียนทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจรที่มี
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก
- สามารถกลับรถบน ทล.4 ได้

ข้อเสีย

- มีจุดตัดกระแสน้ำของวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยมีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.4 พอสมควร



การพิจารณา **รูปแบบทางเลือก** ของโครงการ

จากตารางสรุปผลจากเกณฑ์จราจร ความปลอดภัย และจำนวนผู้ได้รับผลกระทบข้างต้นจึงสามารถสรุปได้ว่าทางเลือก 3 รูปแบบที่ดีที่สุดจากการคัดเลือกรูปแบบทั้ง 6 รูปแบบ ได้แก่ **รูปแบบที่ 2 (Directional Ramp บริเวณชิดขอบทางเก่า)**, **รูปแบบที่ 3 (Trumpet Type)** และ **รูปแบบที่ 4 (FLY OVER BRIDGE 2 ทิศทาง + สัญญาณไฟจราจร)** 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 ในส่วนรูปแบบที่ 2 , 3 และ 4 มีการเคลื่อนที่ของกระแสการจราจรสามารถทำความเร็วได้ดีกว่า ทางเลือกที่ 5 และ 6 เนื่องจากรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีความใกล้เคียงกัน แต่ในรูปแบบที่ 1 มีความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 จึงไม่ได้ถูกคัดเลือกเข้าไปในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับขั้นถัดไปเช่นกัน

หลักเกณฑ์ **การคัดเลือกรูปแบบ** การพัฒนาโครงการ



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



ปัจจัยด้านวิศวกรรม (40 คะแนน) เช่น

- ความสะดวกในการเดินทาง
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ความปลอดภัยในการขับขึ้น
- ความยากง่ายในการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิม
- ปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทาง
- การเชื่อมต่อโครงข่ายกับถนนในปัจจุบันและในอนาคต



ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
- ค่าเวนคืนพื้นที่



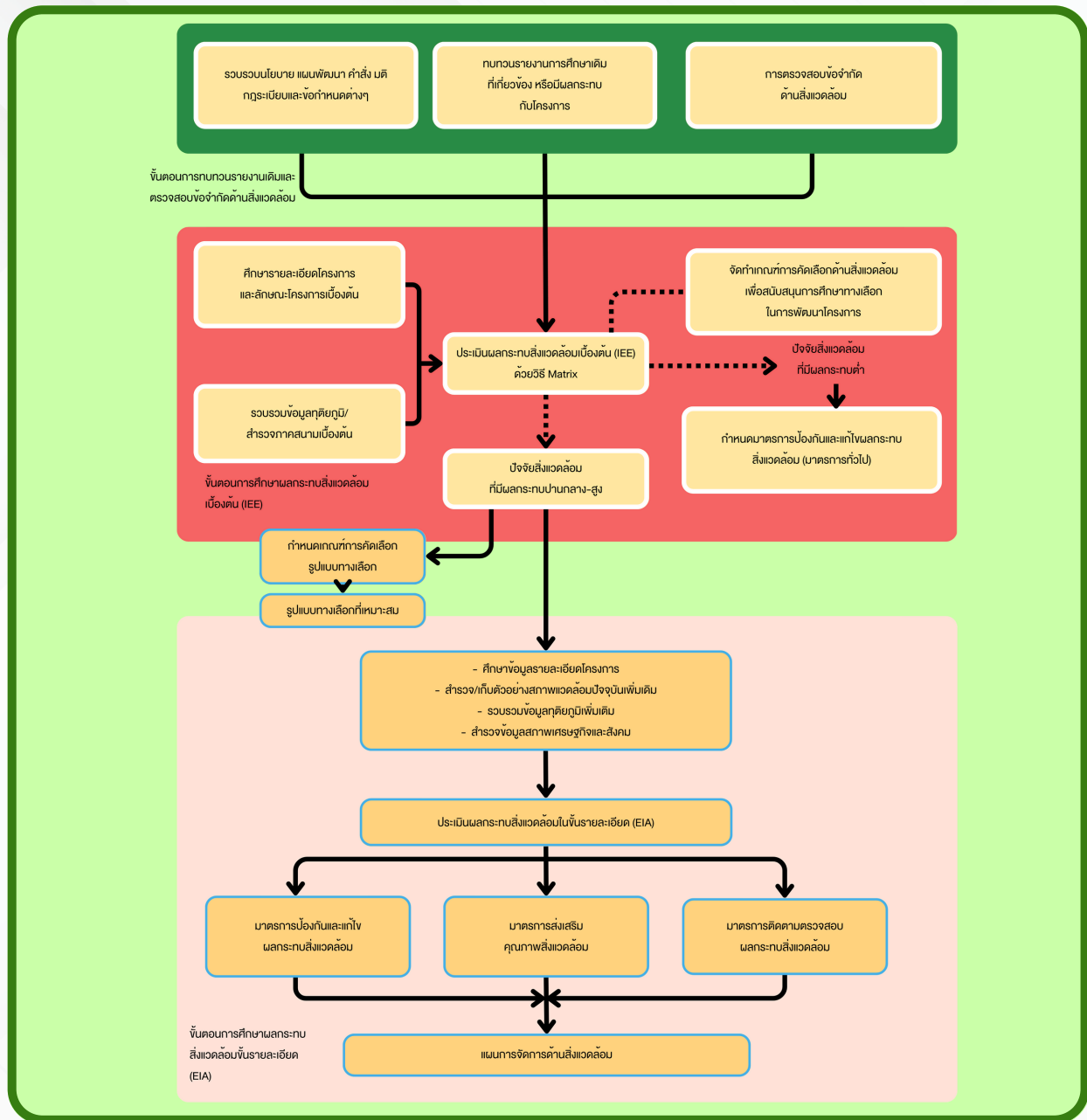
ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

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

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) ซึ่งนำไปประกอบการพิจารณาเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดสำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2

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



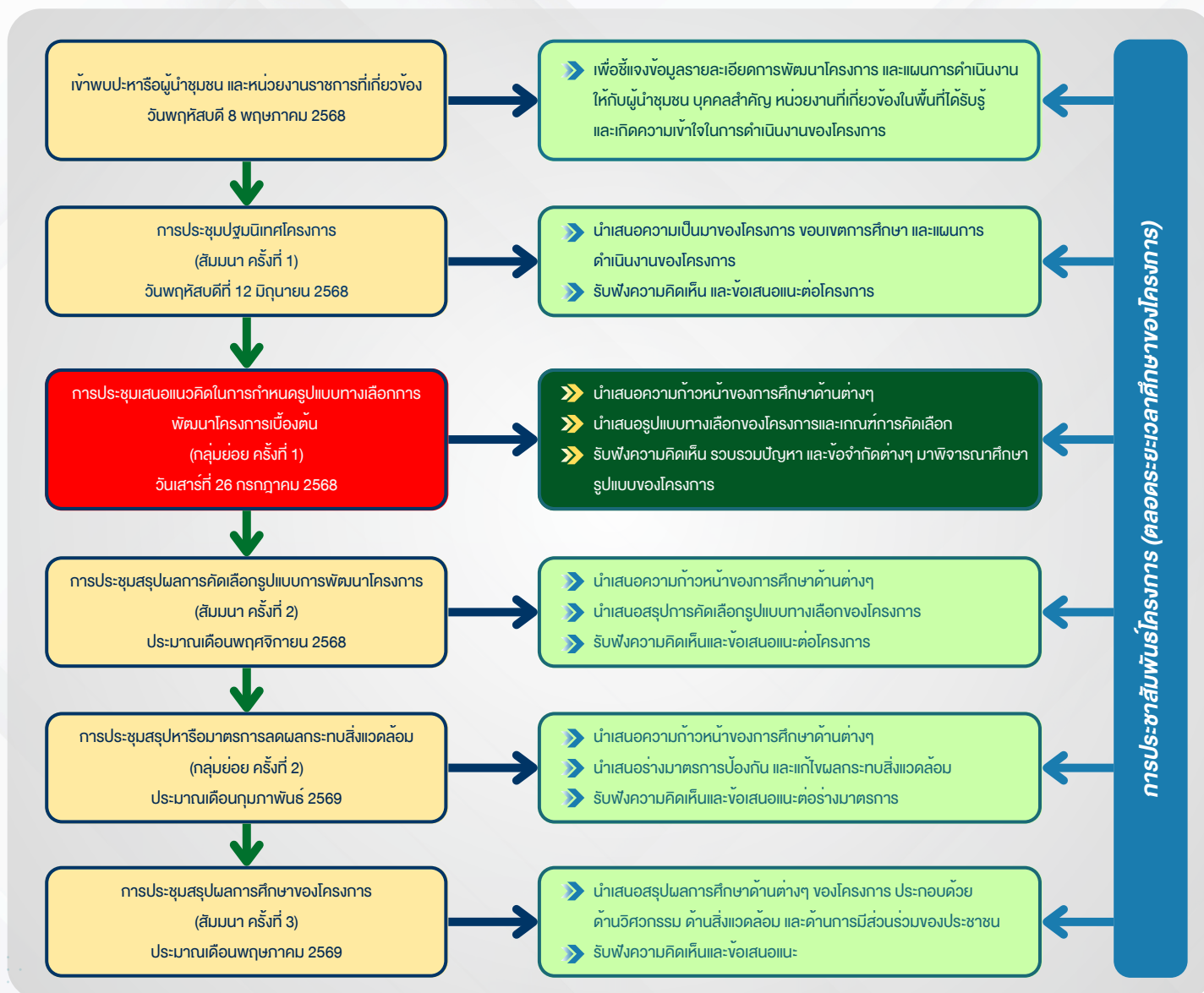
ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน

การดำเนินงาน

การศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้รับทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด โดยดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นทั้งหมด 5 ครั้ง

การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชุมปรึกษาหารือ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนการประชุมประชาสัมพันธ์โครงการ
 2. ผ่านทางสื่อประกอบการประชุม (เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ สไลด์ประกอบการบรรยาย)
- เว็บไซต์โครงการ : www.hwnakornchaisribypass.com Line Official : [@hwnakornchaisri \(@377gkehu\)](https://www.line.me/tv/hwnakornchaisri)
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 พร้อมทั้งความรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษามหาราชนี ที่ว่าการอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยได้รับเกียรติจาก นายรณภพ เวียงสิมมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 119 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