

แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป



การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
งานจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร (Traffic Model) ตลอดจนพยากรณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต



การศึกษาคัดเลือกรูปแบบโครงการ
นำข้อคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือก
รูปแบบโครงการ และดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม



การศึกษาสำรวจด้านวิศวกรรม
งานสำรวจแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม ศึกษาและวิเคราะห์
รายละเอียดโครงการ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ต่อสาธารณชนภายใน 15 วัน
และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินการ
ประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่องผ่านเว็บไซต์โครงการ
“www.highway101-roadinthecity-nongpling.com” และเฟซบุ๊ก
ของโครงการ “**ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง**”
- ดำเนินการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนสิงหาคม 2566



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระรามหก แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 02-354-1034



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 3 ซ.โชคชัย 4 ซ.78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-942-3563-5, 02-942-3570 โทรสาร : 02-942-3562

ติดต่อ : คุณนภัสพร อนันตชัยพงศ์



บริษัท บัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 125 ชั้น 3 อาคารเดอะบิณฑ์ ถนนคลองลำเจียก แขวงνωมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0 2943 9600 ถึง 10 โทรสาร : 0 2943 9611



บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 16, 18 ซอยนวนมิตร 98 ถนนนวนมิตร แขวงคันทนาเยาว เขตคันทนาเยาว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8 โทรสาร : 0-2948-6013

ติดต่อ : คุณชุตติมาพร ธรรมวิฐาน และคุณสุธิดา นรดี



www.highway101-roadinthecity-nongpling.com

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
พฤษภาคม 2566





กรมทางหลวง ได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง มาตรฐานงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นการกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว

ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง เป็นทางหลวงใน จ.กำแพงเพชร เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 112 เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางภายในตัวเมือง จ.กำแพงเพชร ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร (ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก) ทรัพยากรและแหล่งโบราณสถาน ซึ่งจำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภท และขนาดโครงการหรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ และสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



แผนที่ตั้งโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
กำแพงเพชร	เมืองกำแพงเพชร	สระแก้ว	หมู่ที่ 6 บ้านสามโคก
		หนองปลิง	หมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน หมู่ที่ 7 บ้านศรีโยธิน
		ในเมือง	หมู่ที่ 11 บ้านบ่อสามแสนเหนือ หมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทอน
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	13 หมู่บ้าน/ชุมชน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง-ต.หนองปลิง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจร บนโครงข่ายของทางหลวงในพื้นที่ศึกษา รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งปัจจุบันและอนาคต

ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมพร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

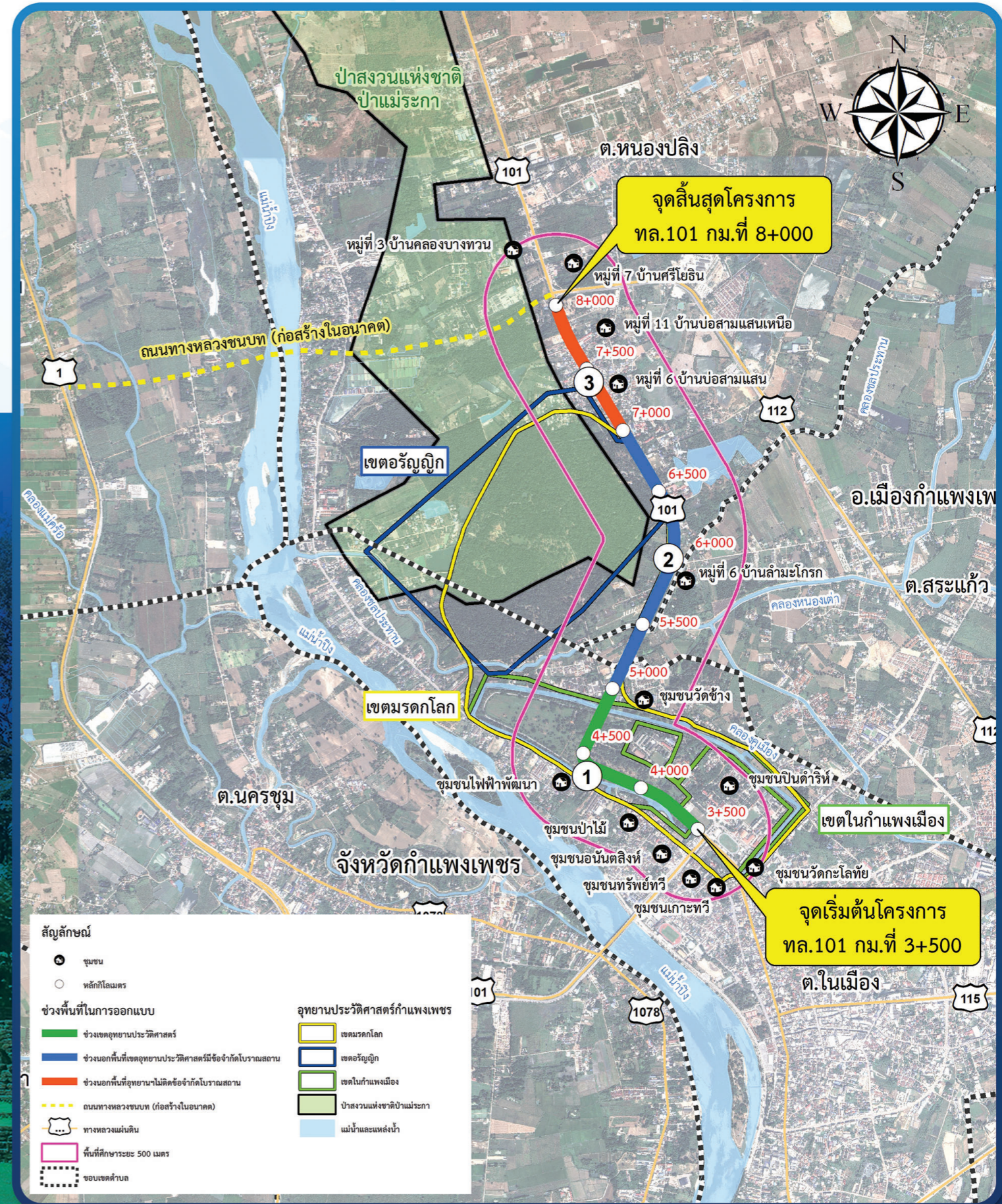
ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในอำเภอเมืองกำแพงเพชร

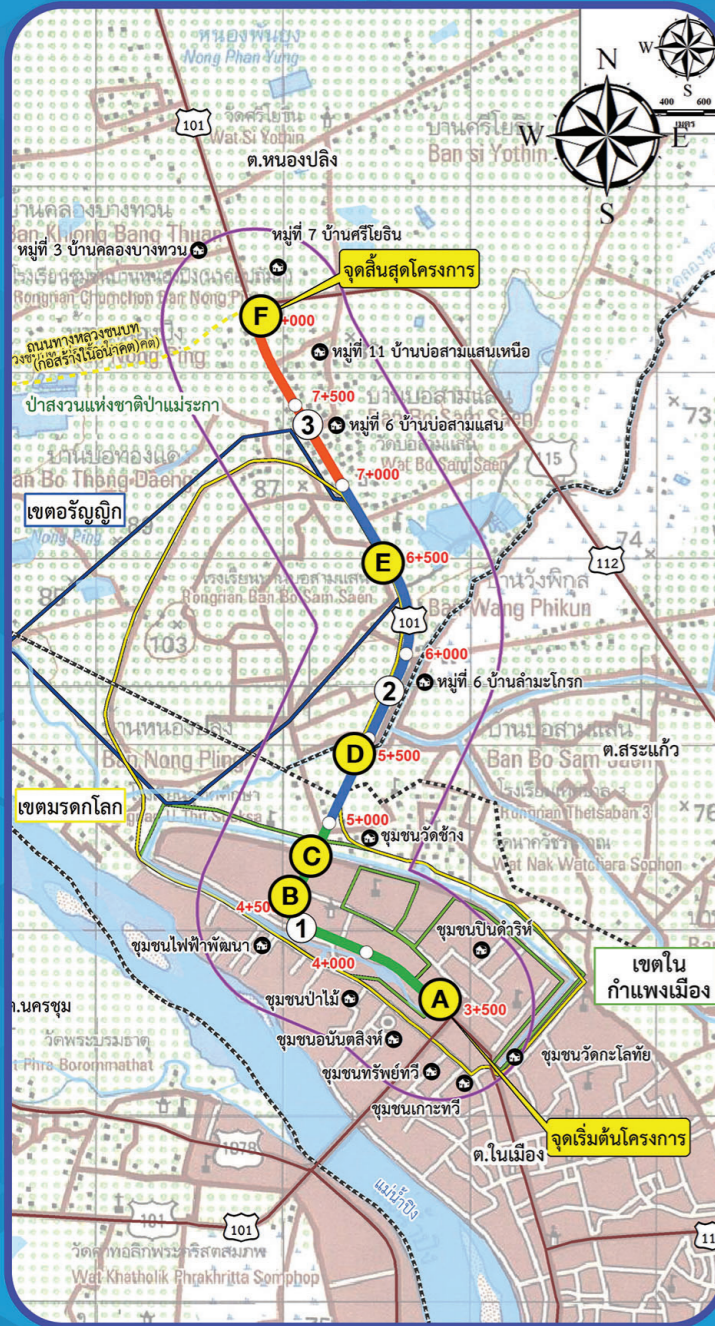
ช่วยให้การเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ส่งเสริมการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจ ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค

วันเริ่มโครงการ
24 ธันวาคม พ.ศ.2565

สิ้นสุดโครงการ
17 มีนาคม พ.ศ.2567





สัญลักษณ์	
■	ช่วงที่ 1 (ช่วงเขตอุทยานประวัติศาสตร์)
■	ช่วงที่ 2 (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์มีข้อจำกัดโบราณสถาน)
■	ช่วงที่ 3 (ช่วงนอกพื้นที่อุทยานฯ ไม่ติดข้อจำกัดโบราณสถาน)
 	พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร
—	ทางหลวงแผ่นดิน
—	เส้นทางน้ำ
 	ขอบเขตตำบล
■	แม่น้ำและแหล่งน้ำ

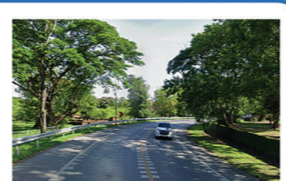
A จุดเริ่มต้นโครงการ กม.3+500 บน ทล.101

ที่ประมาณ กม.3+500 บนทางหลวงหมายเลข 101 เป็นทางแยกสัญญาณไฟ 4 ทิศทาง ขนาด 4-8 ช่องจราจร ผิวทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเส้นทึบคู่ และมีเกาะกลางระหว่างถนนหลักและทางคู่ขนาน กว้างประมาณ 3 เมตร



B แนวเส้นทางจะเป็นทางโค้งงอ

แนวเส้นทางจะเป็นทางโค้งงอ มุ่งขึ้นไปทางทิศเหนือ ซึ่งเป็นถนนผิวทางลาดยางกว้าง 7 เมตร สองข้างทางเป็นพื้นที่ของเขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเป็นที่ตั้งของศาลหลักเมือง



C ประมาณ กม.4+835 บน ทล.101

ประมาณ กม.4+835 เป็นสะพานข้ามคลองคูเมือง ซึ่งมีแนวกำแพงอยู่ทั้ง 2 ด้าน ช่วงดังกล่าวระยะห่างจากกำแพงคูเมืองถึงขอบผิวจราจรประมาณ 3-6 เมตร และเมื่อข้ามสะพานคลองคูเมืองไปแล้ว จะเป็นเส้นทางเพื่อเชื่อมเข้าพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ กำแพงเพชรและวัดนาควัชรโสภณ (วัดช้าง) ประกอบด้วยมีชุมชน 2 ซ้ำทางเล็กน้อย



D ประมาณ กม.5+489 บน ทล.101

แนวเส้นทางมุ่งมาทางทิศเหนือ ที่ประมาณ กม.5+489 ตัดกับคลองชลประทาน โดยสองข้างทางเป็นพื้นที่โล่ง และมีชื่อยางเชื่อมเข้าชุมชน ผิวจราจรช่วงนี้เป็นผิวทางลาดยาง จำนวน 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1 เมตร ตลอดระยะจากคลองชลประทานไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีสถานศึกษาติดเขตทาง 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลสมศักดิ์ โรงเรียนศรีวิชัยวิทยาคาร และโรงเรียนบ้านบ่อสามแสน



E ประมาณ กม.6+500 บน ทล.101

ประมาณ กม.6+500 จะมีบ่อสามแสน บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร อยู่ติดกับไหล่ทาง (เขื่อนโรงเรียน บ้านบ่อสามแสน)



F จุดสิ้นสุดโครงการ กม.8+000 บน ทล.101

ประมาณ กม.8+000 อยู่ใกล้กับสามแยกทางเลี่ยงเมือง กำแพงเพชร ทางหลวงหมายเลข 112 มีลักษณะเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร โดยระหว่างช่วง กม.6+500 ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีชุมชนสองข้างทางหนาแน่นปานกลาง และโรงเรียนอนุบาลอุทิศศึกษา (การกุศล) โดยบริเวณทางแยกได้มีการปรับปรุงเป็นทางแยกขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางด้วยเกาะกึ่ง ผิวจราจรเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

การกำหนดรูปแบบของรูปตัดทางหลวงทั่วไป (Typical Cross Section) พิจารณาข้อจำกัดในพื้นที่ โดยแบ่งโซนของช่วงพื้นที่ในการออกแบบเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 กม.3+500 – กม.4+975 (ช่วงในพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์)
- ช่วงที่ 2 กม.4+975 – กม.7+000 (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์มีข้อจำกัดโบราณสถาน)
- ช่วงที่ 3 กม.7+000 – กม.8+000 (ช่วงนอกพื้นที่อุทยานฯ ไม่ติดข้อจำกัดโบราณสถาน)

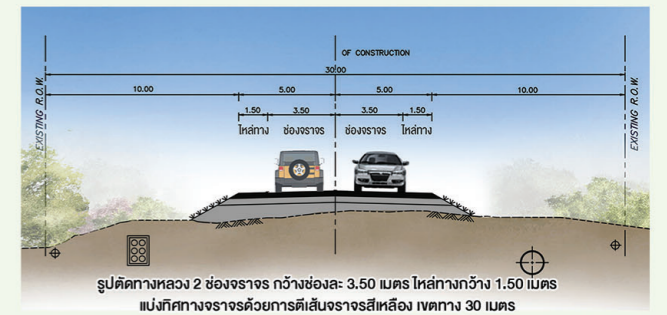
การพิจารณาแบ่งโซนพื้นที่การออกแบบ ทั้งนี้ได้กำหนดรูปตัดถนนโครงการเบื้องต้น อย่างน้อย 3 รูปแบบ โดยอ้างอิงจากแบบมาตรฐานในช่วงเขตทาง 30 – 60 เมตร คือ บริเวณช่วงที่ 1 ออกแบบเขตทาง 30 เมตร และบริเวณช่วงที่ 2, ช่วงที่ 3 ออกแบบเขตทาง 60 เมตร

บริเวณช่วงที่ 1 ออกแบบเขตทาง 30 เมตร

รูปแบบที่ 1 ไม่ขยายผิวทาง

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าว จะไม่มีการขยายผิวทาง โดยจะปรับปรุงคันทางหรือผิวจราจรเดิมและตีเส้นจราจรให้ชัดเจน เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง

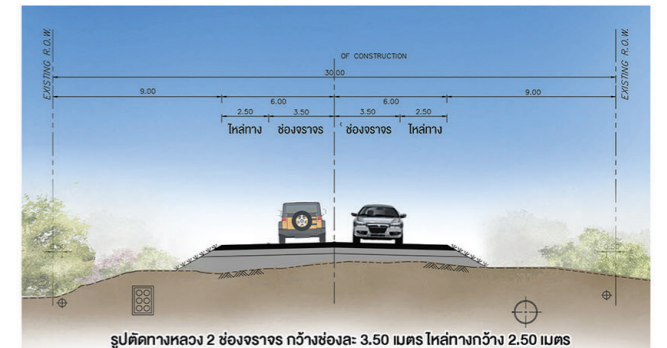
- ข้อดี** ✓
- ใช้พื้นที่น้อย เหมาะกับการมีข้อจำกัดในพื้นที่หรือพื้นที่มีช่องจราจรแคบ
 - เป็นการปรับปรุงการตีเส้นให้ชัดเจนขึ้นจึงใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาไม่สูงมาก
 - เข้าออกสองข้างทางทิศทางต่างๆได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง
- ข้อเสีย** ✗
- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
 - การเลี้ยวเข้าออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
 - เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพิกลบนกขในการข้าม



รูปแบบที่ 2 ขยายผิวจราจรออกข้างละ 1 เมตร

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร จากไหล่ทางด้านนอกเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 1.00 เมตร จึงมีความจำเป็นในการบดอัดคันทางเดิมและเสริมคันทางใหม่ เพื่อรองรับผิวจราจรไหล่ทางด้านนอก

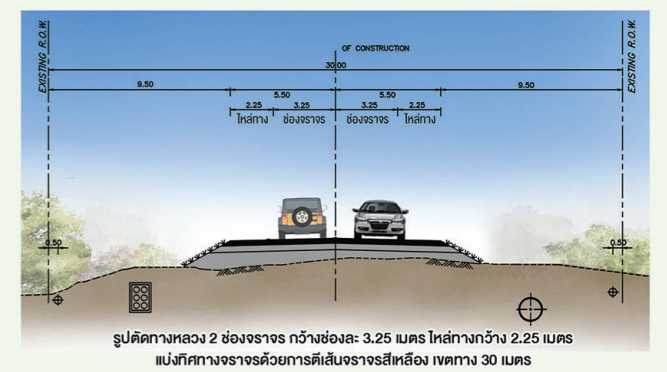
- ข้อดี** ✓
- จะมีพื้นที่ไหล่ทางที่กว้างขึ้นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง
 - เป็นการเสริมไหล่ทางออกไปข้างละ 1 เมตร จึงใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่สูงมาก
 - การจัดการจราจรจะสะดวกเนื่องจากการก่อสร้างคันทางเพิ่มเติมด้านนอก
 - เข้าออกสองข้างทางทิศทางต่างๆได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง
- ข้อเสีย** ✗
- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
 - การเลี้ยวเข้าออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
 - เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพิกลบนกขในการข้าม



รูปแบบที่ 3 ขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.5 เมตร

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.25 เมตร จากไหล่ทางด้านนอกเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.50 เมตรซึ่งขยายน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 โดยจะมีการปรับความกว้างช่องจราจรจาก 3.50 เมตร ลดเหลือ 3.25 เมตร หากมีการจัดเลนจะสามารถช่วยระบายรถขนาดเล็กให้วิ่งบนไหล่ทางได้ และเพื่อให้มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อโบราณสถาน ที่ประชิดเขตทางให้น้อยที่สุด

- ข้อดี** ✓
- จะมีพื้นที่ไหล่ทางที่กว้างขึ้นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง
 - เป็นการเสริมไหล่ทางออกไปข้างละ 0.5 เมตร จึงใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่สูงมาก
 - การจัดการจราจรจะสะดวกเนื่องจากการก่อสร้างคันทางเพิ่มเติมด้านนอก
 - เข้าออกสองข้างทางทิศทางต่างๆได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง
- ข้อเสีย** ✗
- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
 - การเลี้ยวเข้าออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
 - เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพิกลบนกขในการข้าม
 - ความกว้างช่องจราจรลดลงจะทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วได้สูงมาก



ด้านสิ่งแวดล้อม
40 คะแนน

ด้านวิศวกรรมและการจราจร
35 คะแนน

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน
25 คะแนน

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 30 เมตร

<p>ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ ความสอดคล้องกับมาตรฐานรูปแบบรูปตัดทั่วไป ▶ ความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางแยก ▶ ความสามารถในการอำนวยความสะดวกหากมีการมีเหตุฉุกเฉิน ▶ ความสะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้าและใช้จักรยาน ▶ ประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกจากผิวจราจร 	<p>ปัจจัยด้านด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (บาท) ▶ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง (บาท/ปี) 	<p>ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ สุขภาพ ▶ การแบ่งแยกวิถีชีวิตชุมชน ▶ อุบัติเหตุและความปลอดภัย
--	--	--

บริเวณช่วงที่ 2 และ ช่วงที่ 3 ออกแบบเขตทาง 60 เมตร

รูปแบบที่ 1 แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยก

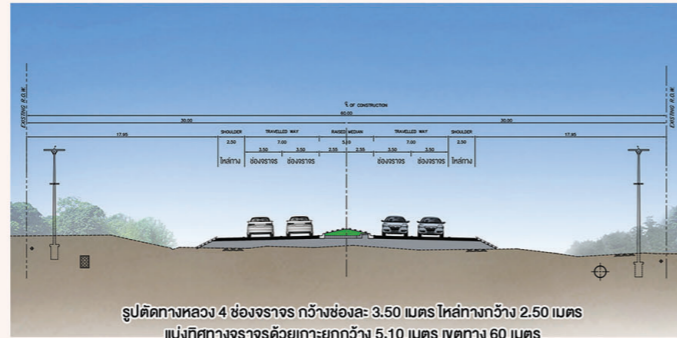
รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร (รวม Curb & Gutter กว้างข้างละ 0.50 เมตร) แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนและปลูกหญ้า กว้าง 4.10 เมตรซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวรถได้ หรือเป็น Storage Lane ได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่างๆ ทั้งนี้จะสามารถช่วยให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้น ด้วยความมั่นใจในความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น สำหรับพื้นที่เกาะกลางถนน สามารถปลูกหญ้าหรือต้นไม้หรือจัดสวนหย่อมเพิ่มความสวยงามและสร้างเอกลักษณ์ให้กับเส้นทางได้

ข้อดี

- มีความปลอดภัยมาก เหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้สะดวก
- สามารถแก้ปัญหาสิ่งอุปสรรคต่างๆในเขตทางข้างเดียว เช่น ต้นไม้ที่ต้องอนุรักษ์ อาคารอนุรักษ์ โบราณสถาน คลองระบายน้ำ ร่องเหมืองชลประทาน บ่อขี้มดดินที่ขี้ลาดชัน ฯลฯ

ข้อเสีย

- มีปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา



รูปแบบที่ 2 แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier

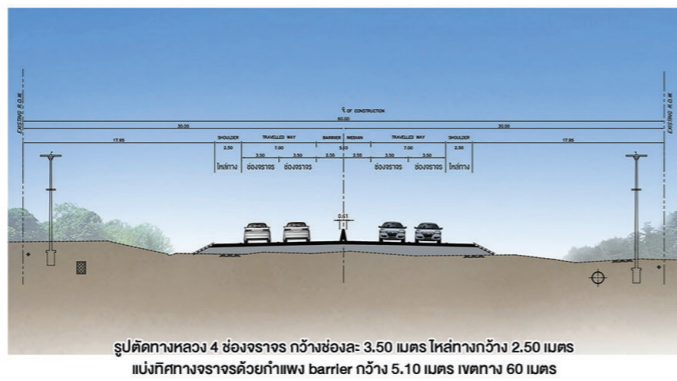
รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 2.25 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต กว้าง 0.60 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวรถได้ หรือเป็น Storage Lane ได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่างๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 3 ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยและสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ แต่จะมีปัญหาการข้ามถนนไปมาระหว่างประชาชนที่อยู่สองข้างทางและความสุนทริภาพของประชาชนที่มีต่อถนนโครงการ

ข้อดี

- ใช้พื้นที่ในการขยายปรับปรุงน้อย เหมาะกับเขตทางแคบหรือพื้นที่ที่ช่องจราจรแคบ
- ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ดี เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงหรือในบริเวณโค้งราบที่มีรัศมีโค้งสั้น
- ก่อสร้างได้เร็ว ติดตั้งได้ง่าย

ข้อเสีย

- การข้ามถนนของคนทำไดยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง ยกเว้นจะเปิดช่องเฉพาะจุด แต่จะมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแรมมาก
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางก่อสร้างเสาโครงสร้างข้ามถนนต่างๆได้เพียงพอ เช่น เสาตะพานลอย สะพานลอยคนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงสร้างป้ายจราจร ฯลฯ



รูปแบบที่ 3 แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะสี่

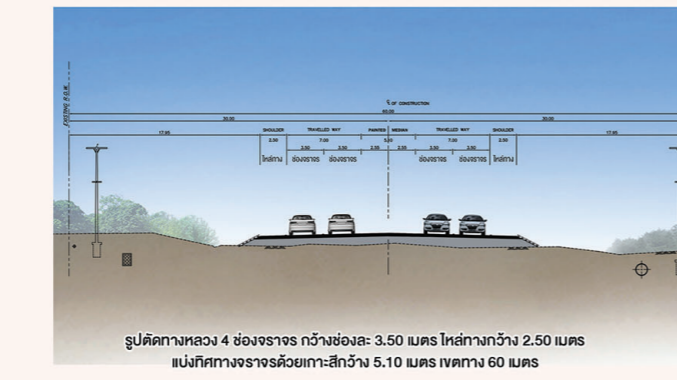
รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไม่มีเกาะกลางแต่แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยการทาสีเป็นเกาะกลาง กว้าง 5.10 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวรถได้ หรือเป็น Storage Lane ได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่างๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 แต่จะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถชนกันที่สวนทางมาได้ง่ายกว่าและมีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และข้อดีสำหรับประชาชนสองข้างทาง คือ สามารถข้ามไปมาได้สะดวกสอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชนกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีสถานศึกษาและศาสนสถานจำนวนมาก

ข้อดี

- ประหยัดค่าก่อสร้าง
- เข้าออกสองข้างทางทิศทางต่างๆได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง

ข้อเสีย

- เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพราะไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
- การเลี้ยวเข้าออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การจราจรติดขัด
- เป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยต่อคนข้าม เพราะไม่มีเกาะกลางพักหลบภัยในการข้าม
- เป็นปัญหาต่อการกำหนดตำแหน่งเสาโครงสร้างต่างๆตรงกลาง เช่น เสาสะพานลอย คนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงสร้างป้ายจราจร เสาไฟฟ้าแสงสว่าง
- ต้องคอยดูแลสีที่เส้นที่เกาะกลางเมื่อสีจางตลอดเวลา



หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 60 เมตร



- ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร**
- ความเหมาะสมในการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถท้องถิ่นและรถทางไกล
 - ความเหมาะสมของรูปตัดถนนในการรองรับความเร็วมาตรฐานทางหลวง 4 ช่องจราจร
 - ความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ
 - ความปลอดภัยการเบียดเสียดหลักรุกข้ามเกาะกลาง
 - ความสะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้าและใช้จักรยาน
 - ประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกจากผิวจราจร
- ปัจจัยด้านด้านเศรษฐกิจและการลงทุน**
- ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (บาท)
 - ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง (บาท/ปี)
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม**
- สุนทรียภาพ
 - การแบ่งแยกวิถีชีวิตชุมชน
 - อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1 การเตรียมความพร้อมชุมชน



นายบัณฑิต ทองธำ
หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร
วันจันทร์ ที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566
เวลา 14.00 - 16.30 น.
ณ ห้องประชุมสำนักงานอุทยาน
ประวัติศาสตร์กำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร



นายชาติป รัตนเสรี
ผู้ว่าราชการจังหวัดกำแพงเพชร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
วันจันทร์ ที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดกำแพงเพชร
จังหวัดกำแพงเพชร

ผู้นำชุมชนเพื่อเตรียมความพร้อมชุมชนก่อนการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันที่ 14-15 กุมภาพันธ์ 2566 จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่



นายประชา พงศ์ประยูร (ปลัดอาวุโส)
ผู้แทนนายอำเภอเมืองกำแพงเพชร
ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอ
เมืองกำแพงเพชร



นายสุวรรณ คุกกิจเจริญ
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสระแก้ว
ณ ห้องประชุมสำนักงาน อบต. ตำบลสระแก้ว



นางธัญธาดา บัวทอง
รองนายกเทศมนตรีเมืองหนองปลิง
ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาล
เมืองหนองปลิง



นายชัยวัฒน์ ศุภอรรถพานิช
นายกเทศมนตรีเมืองกำแพงเพชร
ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาล
เมืองหนองปลิง

2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันพฤหัสบดี ที่ 16 มีนาคม 2566 เวลา 08.30-12.00 น. ณ หอประชุมสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร นายชัยพฤกษ์ ชาญธนาธิกุล ปลัดจังหวัดกำแพงเพชร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายสุชาติ ตาทิพย์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกำแพงเพชร ฝ่ายวิศวกรรม เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุม 82 คน



ดาวน์โหลดสรุปผล
การประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันอังคาร ที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ณ ห้องประชุมอินทนิล วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร

4 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

5 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

6 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

