



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการสำรวจออกแบบ เพื่อแก้ไขปัญหาคาการจราจรติดขัด

บนถนนราชพฤกษ์
บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ -
ถนนบรมราชชนนี กรุงเทพมหานคร



ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท เอพซิลอน จำกัด
พฤศจิกายน 2568



กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์
บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี กรุงเทพมหานคร
วันพุธที่ 12 พฤศจิกายน 2568 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องพุทธรักษา ราชพฤกษ์ฮอลล์ แอนด์ เว็ทกสเปซ ถนนบรมราชชนนี แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร

09.00 - 09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30 - 09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวรายงาน โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้อำนวยการเขตตลิ่งชัน หรือผู้แทน
09.45 - 09.50 น.	นำเสนอวีดิทัศน์โครงการ
09.50 - 11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาโครงการด้านวิศวกรรม โดย นายเอก สงสระบุญ ผู้จัดการโครงการ - การศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00 - 11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท และผู้แทนผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ
11.50 - 12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะและปิดการประชุม



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1
โครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์
บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี กรุงเทพมหานคร

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	1
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	1
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1	1
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ	1
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5	ขอบเขตการศึกษา	3
6	ระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการ	3
7	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	3
8	การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	5
8.1	วัตถุประสงค์ ขั้นตอน และปัจจัยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	5
8.2	การตรวจสอบข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	7
9	การศึกษาด้านวิศวกรรม	11
9.1	ขั้นตอนการศึกษา	11
9.2	สภาพปัญหาการจราจรบนถนนราชพฤกษ์บริเวณพื้นที่โครงการ	12
9.3	แนวคิดการกำหนดรูปแบบโครงการ	15
10	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	17

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
8-1	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	8



สารบัญญรพ

รูปที่		หน้า
4-1	ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษา	2
7-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	5
8-1	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6
8-2	องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	7
8-3	พื้นที่ศึกษาโครงการตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	9
8-4	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	10
8-5	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	11
9-1	ขั้นตอนการศึกษารูปแบบโครงการ	12
9-2	สภาพจราจรบริเวณทางเข้าทางหลัก บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟฝั่งขาเข้า	13
9-3	สภาพปัญหาคอขวดบริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟ	13
9-4	สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ	14
9-5	ถนนราชพฤกษ์บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟ ทิศมุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี	16
9-6	ตำแหน่งงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามทางรถไฟของโครงการ	16



1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันการใช้ที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีการพัฒนาและเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะริมเขตทางของถนนราชพฤกษ์ ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นได้ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีปริมาณจราจรสูงถึง 60,000 คัน/วัน และทำให้ประสิทธิภาพของถนนราชพฤกษ์ลดลง โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี ที่ยังมีสภาพเป็นคอขวด การจราจรติดขัด เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำ อีกทั้งยังส่งผลถึงปัญหาด้านมลพิษ

กรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์ บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนีกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการเพิ่มศักยภาพการคมนาคม แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและคอขวดบนถนนราชพฤกษ์ให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- (1) ศึกษาและคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ และศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน พร้อมการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- (2) สำรวจออกแบบและประมาณราคา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์ บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

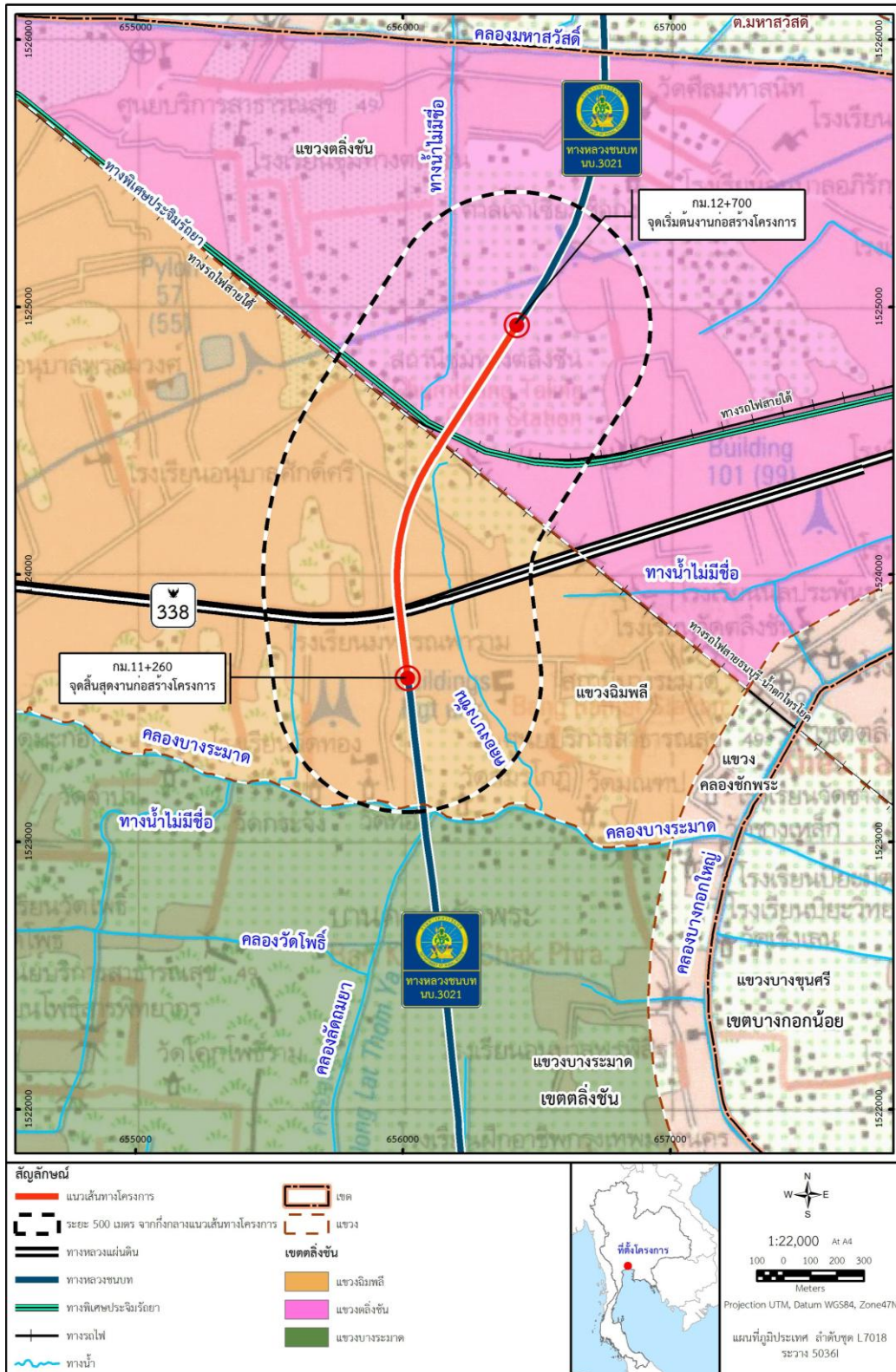
- (1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- (2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย และสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ

- (1) เพิ่มศักยภาพการคมนาคม แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและคอขวดบนถนนราชพฤกษ์ให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น เป็นไปอย่างต่อเนื่อง สามารถแก้ปัญหารถติดได้อย่างเร่งด่วน
- (2) แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเปิดพื้นที่ของการพัฒนาเมือง
- (3) เพิ่มศักยภาพโครงข่ายระบบการขนส่งอย่างเป็นระบบและสมบูรณ์ และเพื่อรองรับการขยายตัวเศรษฐกิจและลดต้นทุนในการขนส่ง
- (4) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง
- (5) เพิ่มความสามารถในการใช้เชื่อมต่อโครงข่ายหลักจากเมืองโดยรอบได้ดี มีความสะดวกสูงในการใช้เป็นเส้นทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น

4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์ บริเวณจุดตัดทางพิเศษประจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี กรุงเทพมหานคร ครอบคลุมพื้นที่แขวงตลิ่งชัน แขวงนิมพิล และแขวงบางระมาด เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตการปกครองของสำนักงานเขตตลิ่งชัน ดังรูปที่ 4-1



รูปที่ 4-1 ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษา



5. ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาโครงการมีขอบเขตการดำเนินงาน ประกอบด้วย

- (1) งานรวบรวมและศึกษาข้อมูลแนวถนนโครงการ รวมทั้งบริเวณที่มีผลกระทบต่อถนนโครงการ
- (2) งานสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น
- (3) งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการและส่วนต่อเนื่อง
- (4) งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร
- (5) งานจัดทำแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้น
- (6) งานประชาสัมพันธ์โครงการ
- (7) งานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- (8) การนำเสนอผลการคัดเลือกแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการที่เหมาะสม
- (9) งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- (10) งานสำรวจออกแบบรายละเอียด
- (11) การประสานงานและดำเนินการขออนุญาตกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (12) การคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคา
- (13) การจัดทำแผนงานการก่อสร้าง
- (14) การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านการลงทุนและค่าความเสี่ยงในการลงทุน
- (15) งานอื่น ๆ ที่เห็นว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของโครงการ

6. ระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการ

เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดวันปฏิบัติงานวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2569
รวมระยะเวลาในเวลากการดำเนินงาน 180 วัน

7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จะดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน และมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ และร่วมกันแสดงความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะ หรือแสดงความคิดเห็นในทุกระดับชั้นตอนการศึกษา ซึ่งงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ และการประชุมรับฟังความคิดเห็น ดังนี้



(1) การประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย

- การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ : ดำเนินการประชาสัมพันธ์เป็นระยะอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ โดยผู้ที่สนใจสามารถเข้ามาศึกษารายละเอียดโครงการได้ที่เว็บไซต์โครงการ www.ขยายสะพานจุดตัดทางรถไฟราชพฤกษ์.com

- การประชาสัมพันธ์ผ่านไลน์โครงการ : ดำเนินการประชาสัมพันธ์เป็นระยะอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ โดยผู้ที่สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของโครงการได้ที่ไลน์โครงการ [ตัดทางรถไฟราชพฤกษ์](https://www.facebook.com/500susom) หรือ @500susom

- การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี : ดำเนินการประชาสัมพันธ์เป็นระยะอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ โดยผู้ที่สนใจสามารถเข้ามาศึกษารายละเอียดโครงการได้ที่เว็บไซต์สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th

- การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ
- การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียง
- การประชาสัมพันธ์ผ่านเพจข่าวออนไลน์
- การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว
- การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ

(3) การประชุมรับฟังความคิดเห็น : กำหนดจัดประชุมจำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 : เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

- การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 : เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาโครงการ รวมทั้งร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

- การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 : เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในแต่ละด้านของโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

สรุปขอบเขตและแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังรูปที่ 7-1



รูปที่ 7-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

8.1 วัตถุประสงค์ ขั้นตอน และปัจจัยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

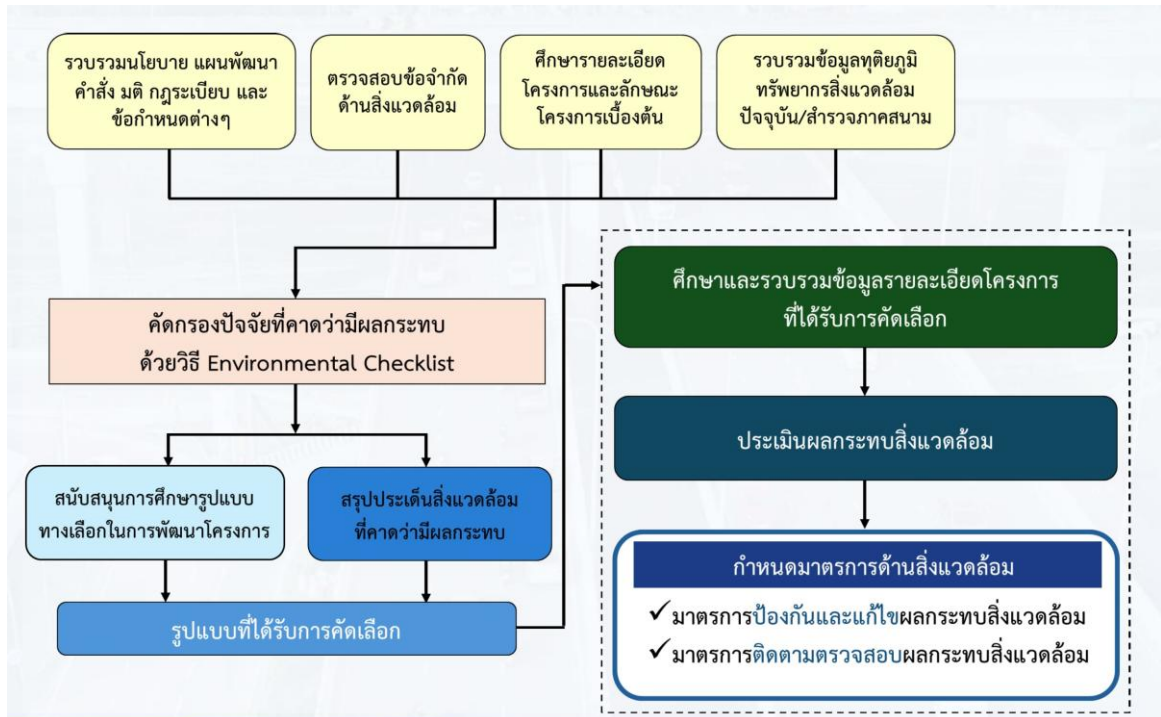
(1) วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ทั้งทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
- 2) เพื่อศึกษาที่ตั้งแนวเส้นทางโครงการ รายละเอียดองค์ประกอบ กิจกรรมการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ
- 3) เพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ ครอบคลุมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
- 4) เพื่อเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเด็นที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบสำคัญ

(2) ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รูปที่ 8-1)

การศึกษาขั้นตอนแรกเป็นการพิจารณาคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมนำไปศึกษาในขั้นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยวิธีการจัดทำรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) โดยพิจารณาจากข้อมูลสำคัญที่ว่า หากไม่พบว่ามีทรัพยากรนั้น ๆ อยู่ในพื้นที่ หรือมีแต่คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ จากการพัฒนาโครงการ ให้พิจารณาตัดปัจจัยดังกล่าวออกไปเป็นลำดับแรก นั่นคือจะมีเฉพาะปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการเท่านั้นที่จะนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

สำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นตอนถัดมาจะเป็นการนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการจากผลการจัดทำรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) นำมาศึกษาเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความชัดเจนของสถานการณ์หรือระดับการคาดการณ์ของความรุนแรง ระยะทาง และระยะเวลาของการเกิดผลกระทบ รวมถึงกลุ่มเป้าหมายผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อม โดยวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะแตกต่างกันไปตามลักษณะทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเภท เพื่อชี้ให้เห็นระดับความรุนแรงของผลกระทบให้มากที่สุด ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดมาตรการเฉพาะในการลดผลกระทบที่ชัดเจน



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(3) องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบ ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของ มนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 27 ปัจจัย แสดงดังรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

8.2 การตรวจสอบข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1) การตรวจสอบกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

จากการตรวจสอบกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดิน 3 ประเภท ได้แก่ (1) ที่ดินประเภท ย.5 ถึง ย.7 ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยจัดอยู่ในบริเวณที่ดินประเภท ย.6-15 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ศูนย์ชุมชนชานเมือง เขตอุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรม (2) ที่ดินประเภท พ.1 ถึง พ.5 ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยจัดอยู่ในบริเวณที่ดินประเภท พ.2-3 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์ชุมชนชานเมืองเพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่จะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงานของประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมือง และ (3) ที่ดินประเภท ก.1 ถึง ก.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีขาว มีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม โดยจัดอยู่ในบริเวณที่ดินประเภท ก.2-5 มีวัตถุประสงค์เพื่อการสงวนรักษาสภาพทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ดังรูปที่ 8-3

(2) การตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์/พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

1) พื้นที่ชุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติและระดับชาติของประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543 และเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552



2) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเบื้องต้น พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 (รูปที่ 8-4) ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก และการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนอื่น ๆ (ลุ่มน้ำชายแดน) เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538

3) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัตถุ และมรดกทางวัฒนธรรม

จากการตรวจสอบไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัตถุ และมรดกทางวัฒนธรรมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โบราณสถานที่พบใกล้ที่สุด จำนวน 1 แห่ง คือ วัดสมรโกฏิ ตั้งอยู่ในซอยราชพฤกษ์ 22 ถนนราชพฤกษ์ แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร โดยวัดแห่งนี้ เป็นโบราณสถานที่ประกาศขึ้นทะเบียน ตามประกาศกรมศิลปากร เรื่อง รายชื่อโบราณสถานในเขต กรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2566 มีระยะห่างจากจุดเริ่มต้นโครงการ 523 เมตร

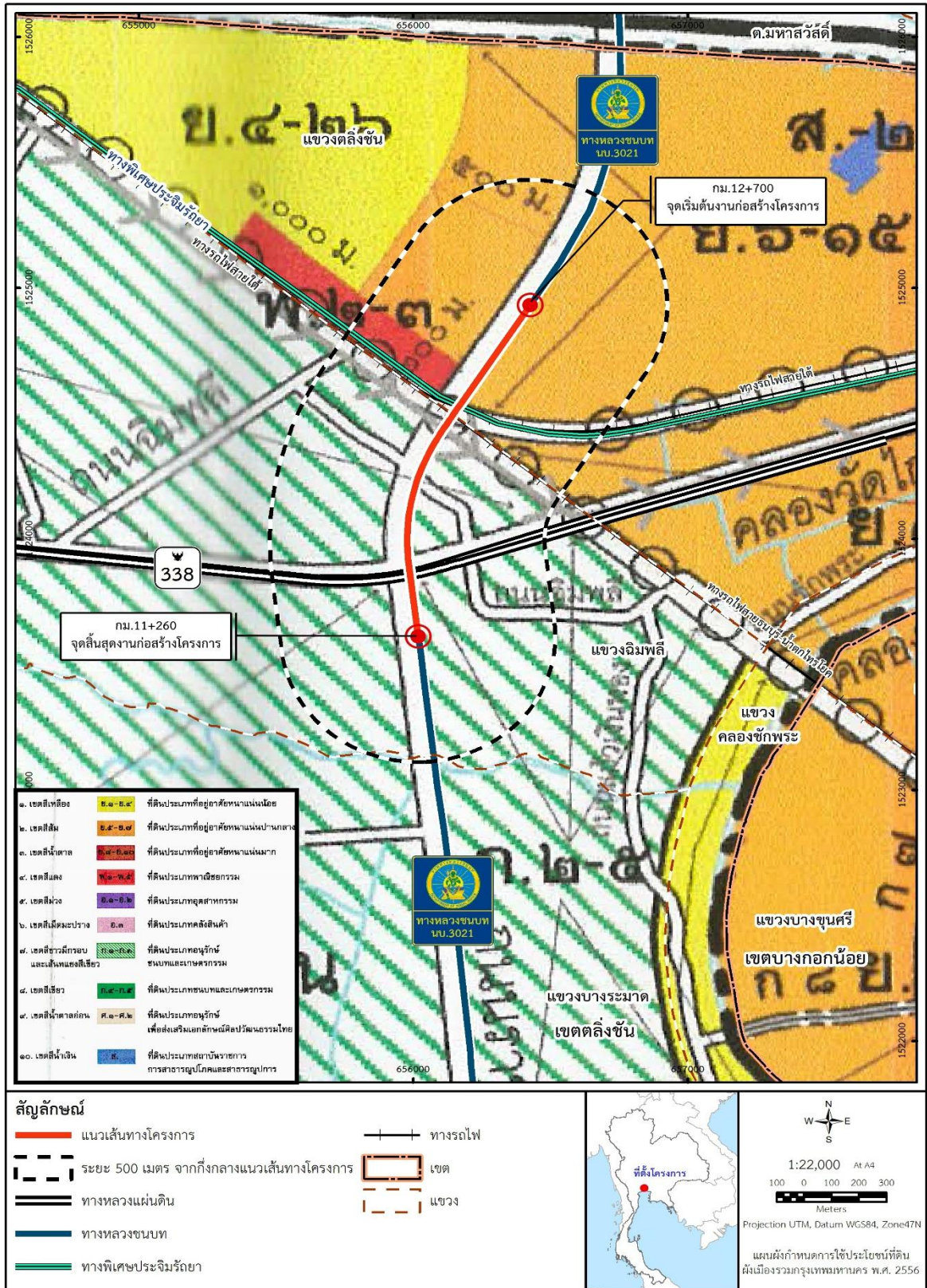
4) พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการพิจารณาบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการร่วมกับการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น พบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ทั้งหมด 10 แห่ง แบ่งเป็น สถานพยาบาล 1 แห่ง สถานศึกษา 2 แห่ง ศาสนสถาน 2 แห่ง และชุมชนพักอาศัย 5 แห่ง ดังตารางที่ 8-1 และรูปที่ 8-5

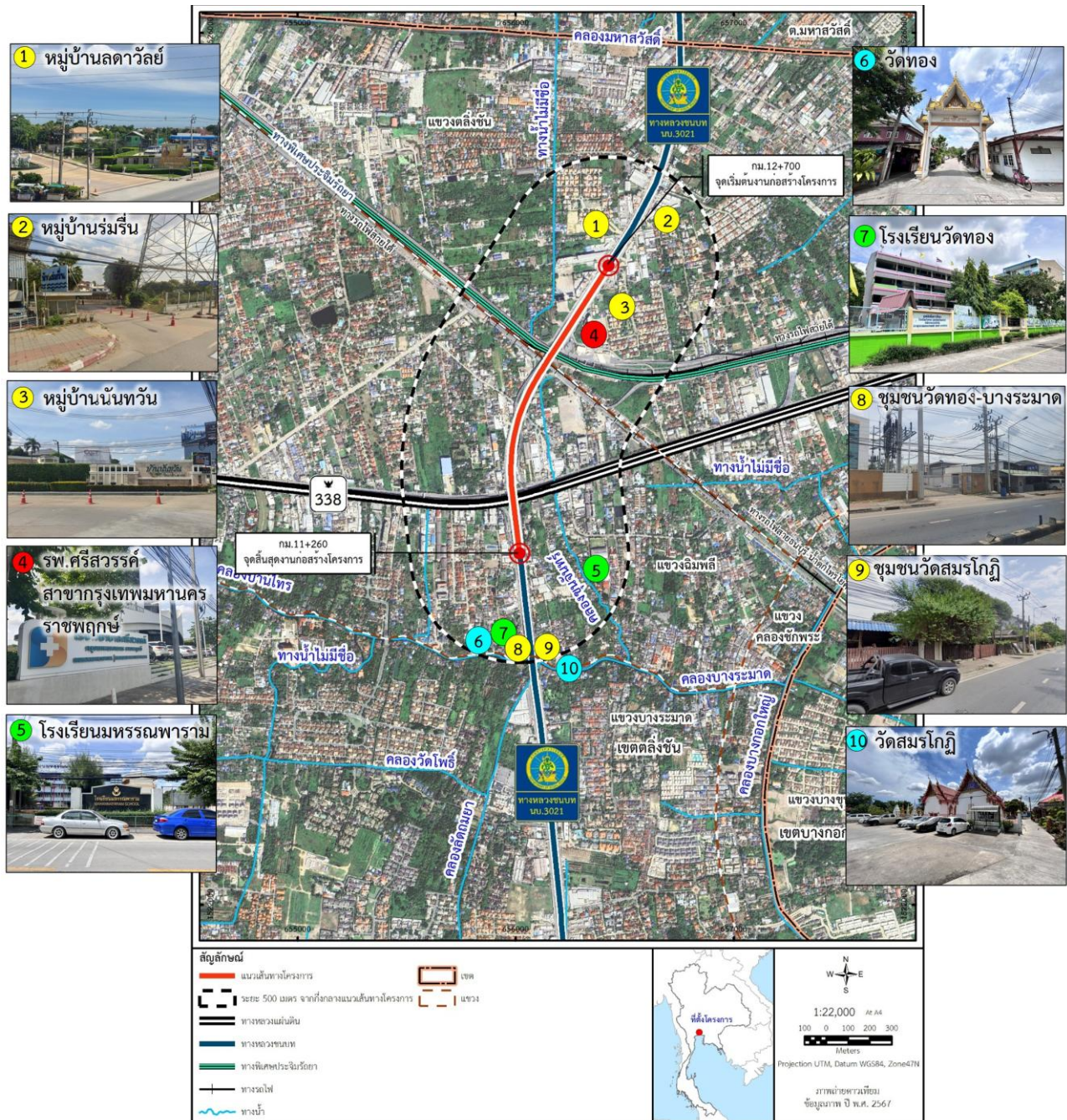
ตารางที่ 8-1
พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัด	เขต	แขวง	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	ประเภท	พิกัด UTM		ระยะห่าง (เมตร)
					E	N	
กรุงเทพมหานคร	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	1. หมู่บ้านลดาวัลย์	ชุมชน	656439	1525157	226
			2. หมู่บ้านร่มรื่น	ชุมชน	656640	1525103	275
			3. หมู่บ้านนันทวัน	ชุมชน	656474	1524873	72
			4. โรงพยาบาลศรีสวรรค์ สาขากรุงเทพมหานคร ราชพฤกษ์	สถานพยาบาล	656338	1524685	60
		ฉิมพลี	5. โรงเรียนมทรธนพาราม	สถานศึกษา	656350	1523624	333
			6. วัดทอง	ศาสนสถาน	655875	1523210	426
			7. โรงเรียนวัดทอง (อุดมศิลปวิทยาการ)	สถานศึกษา	655925	1523274	349
			8. ชุมชนวัดทอง-บางระมาด	ชุมชน	656018	1523266	345
			9. ชุมชนวัดสมรโกฏิ	ชุมชน	656095	1523240	380
			10. วัดสมรโกฏิ	ศาสนสถาน	656225	1523131	523

หมายเหตุ : ไม่พบสิ่งปลูกสร้างอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางในพื้นที่ศึกษาแขวงบางระมาด เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 8-3 พื้นที่ศึกษาโครงการตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

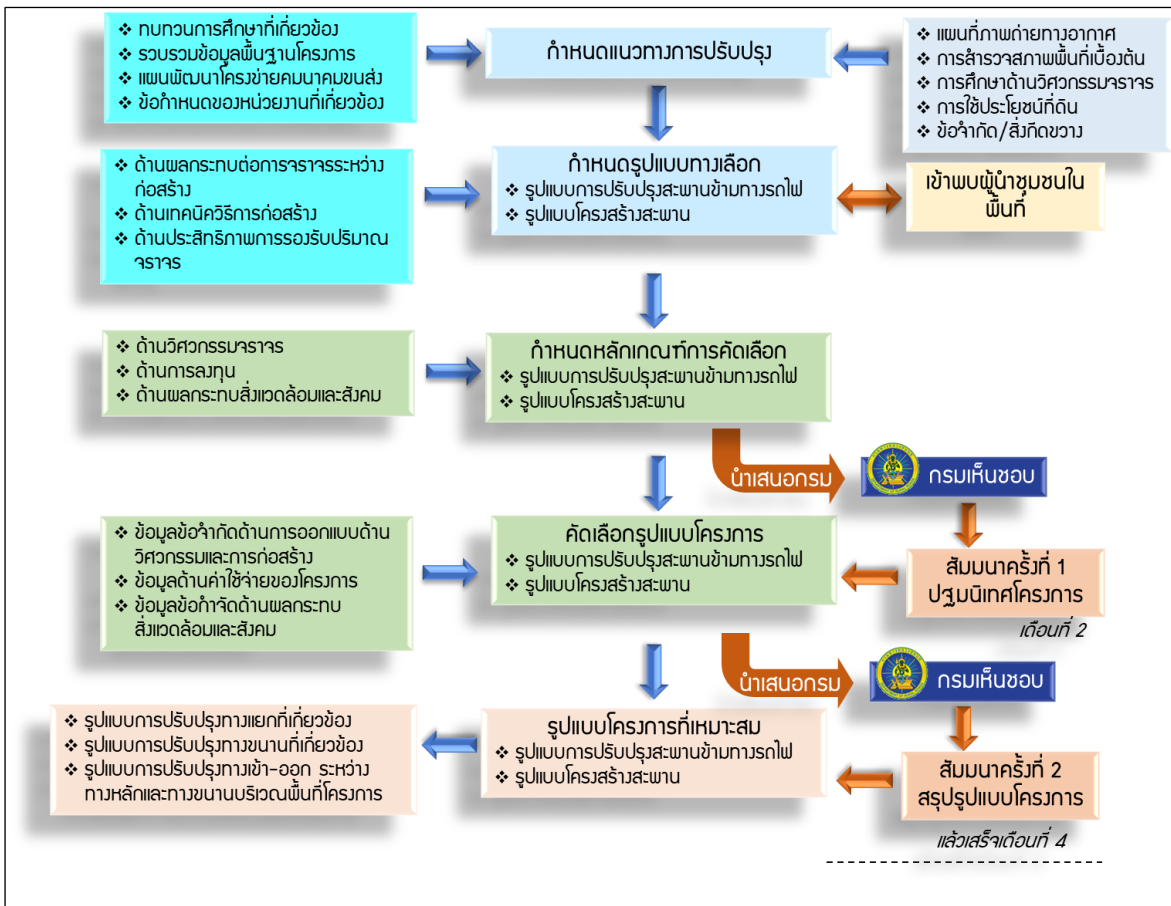


รูปที่ 8-5 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

9. การศึกษาด้านวิศวกรรม

9.1 ขั้นตอนการศึกษา

การศึกษาแนวสายทางและรูปแบบของโครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนราชพฤกษ์บริเวณจุดตัดทางพิเศษระจิมรัถยา - ทางรถไฟสายใต้ - ถนนบรมราชชนนี กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย รูปแบบการแก้ไขปัญหาการจราจรและรูปแบบโครงสร้างของโครงการ โดยมีขั้นตอนการศึกษาแสดงในรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการศึกษาแบบโครงการ

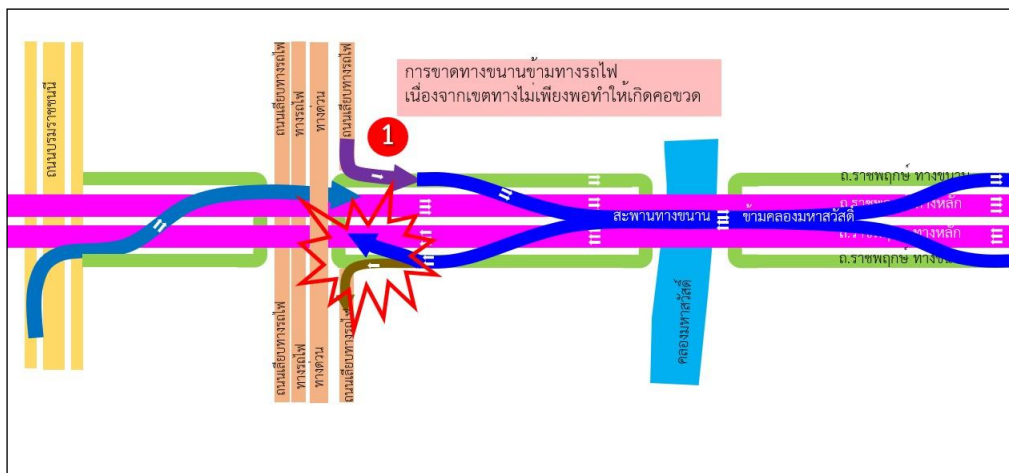
9.2 สภาพปัญหาการจราจรบนถนนราชพฤกษ์บริเวณพื้นที่โครงการ

สืบเนื่องจากบริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์และสะพานข้ามทางรถไฟนั้นไม่สามารถก่อสร้างทางขนานได้ ทำให้ถนนราชพฤกษ์บริเวณนี้ มีจำนวนช่องจราจรเพียง 6 ช่องจราจร ไป/กลับ เนื่องจากมีเขตทางกว้างเพียง 60 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานสำหรับทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจรได้ตามปกติ เช่นเดียวกับสะพานข้ามคลองบริเวณอื่น ๆ บนถนนราชพฤกษ์ นอกจากนี้จากการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษของทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดให้ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนฯ (ทางพิเศษประจิมรัถยา) เชื่อมกับถนนราชพฤกษ์ในบริเวณระหว่างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์กับสะพานข้ามทางรถไฟที่มีถนนเลียบริมทางรถไฟทั้งสองฝั่ง และเป็นบริเวณที่ Ramp จากทางแยกต่างระดับบรมราชชนนีเข้าเชื่อมกับสะพานข้ามทางรถไฟด้วย ทำให้เกิดปริมาณจราจรเข้า-ออกถนนราชพฤกษ์บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์เป็นจำนวนมาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น เกิดสภาพเป็นคอขวด ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ทำให้ประสิทธิภาพของถนนราชพฤกษ์ลดลง กรมทางหลวงชนบทจึงได้ดำเนินการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ในพื้นที่เขตทางเดิมที่มีอยู่เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืน จึงได้ออกแบบสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์เพิ่มเติมสำหรับทางขนานอีกฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็นสะพานคร่อมสะพานเดิม ซึ่งสามารถใช้เขตทางเดิมโดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพเป็นคอขวด แยกรถที่ต้องการใช้ทางพิเศษฯ และถนนเลียบริมทางรถไฟออกจากทางตรงได้ ซึ่งจะสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดระดับหนึ่ง โดยปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้วเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2568 ถนนราชพฤกษ์ช่วงจุดตัดถนนนครอินทร์ ถึงสะพานข้ามทางรถไฟ เป็นถนนขนาด 10 ช่องจราจร อย่างไรก็ตามจากปริมาณจราจรบนถนนราชพฤกษ์ที่เพิ่มขึ้นด้วยอัตราทวีคูณ โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน เช้า - เย็น พบว่า

รถบนทางหลักของถนนราชพฤกษ์ฝั่งขาเข้าที่ต้องการไปถนนบรมราชชนนียังคงมีสภาพจราจรติดขัดหนาแน่นต่อเนื่อง แม้จะมีรถบางส่วนที่ต้องการขึ้นทางด่วนแบ่งไปใช้สะพานทางขนานข้ามคลองมหาสวัสดิ์แล้ว แต่ยังพบสภาพจราจรติดขัดบนทางขนานช่วงทางเข้าทางหลักฝั่งขาเข้าบริเวณ กม.12+700 บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟเนื่องจากรถบนทางหลักบางส่วนที่ต้องการไปถนนบรมราชชนนีเข้ามาใช้สะพานทางขนานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ด้วยเพื่อหลีกเลี่ยงสภาพการจราจรที่ติดขัดบนทางหลักของถนนราชพฤกษ์ ซึ่งเมื่อรวมกับปริมาณรถจากสวนผักทั้งที่มาจากถนนสวนผักและจากถนนเลียบบางทางรถไฟที่ต้องการไปทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี ทำให้เกิดการติดขัดเพิ่มขึ้น แสดงดังรูปที่ 9.2 ในขณะที่สะพานข้ามทางรถไฟบนถนนราชพฤกษ์มีเพียงสะพานบนทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทางเท่านั้น แสดงดังรูปที่ 9-3



รูปที่ 9-2 สภาพจราจรบริเวณทางเข้าทางหลัก บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟฝั่งขาเข้า



รูปที่ 9-3 สภาพปัญหาคอขวดบริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟ



รูปที่ 9-4 สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ

9.3 แนวคิดการกำหนดรูปแบบโครงการ

ขั้นตอนแรกของการคัดเลือกรูปแบบโครงการคือการกำหนดแนวทางเลือก โดยเริ่มจากการจัดหาแผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม และ/หรือแผนที่ภูมิประเทศ และทำการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการในเบื้องต้นเพื่อเข้าใจถึงสภาพปัญหา ข้อจำกัด อุปสรรคและสิ่งกีดขวาง รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อโครงการและเป็นข้อจำกัดในการกำหนดทางเลือก อาทิ แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม ข้อมูลทุติยภูมิทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แหล่งสำคัญทางโบราณสถาน ประวัติศาสตร์ ศาสนา วัฒนธรรม เป็นต้น รวมทั้งแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการที่มีความเป็นไปได้ โดยสามารถแสดงภาพมุมมองสูงจากการบันทึกภาพถ่ายจากอากาศยานไร้คนขับ (Drone) บริเวณพื้นที่โครงการ ถนนราชพฤกษ์บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟ ทิศมุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี แสดงดังรูปที่ 9-5 และแนวคิดเบื้องต้น กำหนดการขยายสะพานจะอยู่ที่ช่องจราจรช่องขวาสุดของทางขนานข้างสะพานข้ามทางรถไฟ ในทิศทางเข้าเมือง แสดงดังรูปที่ 9-6 ซึ่งเป็นช่องจราจรที่รองรับรถที่ต้องการเข้าไปใช้ระบบทางด่วนรวมถึงถนนเลียบทางรถไฟและรถที่ต้องการกลับรถตำแหน่งงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามทางรถไฟของโครงการ

โดยการนำเสนอทางเลือกเพื่อเปรียบเทียบข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบ จะใช้ภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (High Resolution) ทำการตัดแก้ตามหลักวิชาการให้มีความถูกต้องเชิงตำแหน่ง เพิ่มเติมข้อมูลที่ได้จากงานสำรวจสภาพภูมิประเทศและอุปสรรคสิ่งกีดขวางทำให้ได้แผนที่ฐาน (Base Map) ที่สามารถแสดงอาคารสิ่งปลูกสร้างและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ สามารถมองเห็นภาพรวมทั้งโครงการ ทำให้การตัดสินใจคัดเลือกรูปแบบเป็นไปอย่างถูกต้อง และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีหลักเกณฑ์ที่พิจารณา ดังนี้

- ❑ เป็นรูปแบบที่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้
- ❑ เป็นรูปแบบที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมทั้งด้านรูปร่างทางเรขาคณิตและด้านโครงสร้าง
- ❑ เป็นรูปแบบที่สามารถก่อสร้างได้โดยก่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่มากนักทำให้เกิดปัญหาการจราจรจนไม่สามารถยอมรับได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ก่อสร้างตั้งอยู่บนถนนและสะพานที่เปิดใช้งานในปัจจุบันและมีสภาพการจราจรที่หนาแน่น
- ❑ มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม การจราจร และการลงทุน
- ❑ เป็นรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม อันจะมีผลถึงระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ โดยจะต้องสามารถดำเนินการได้ทันที
- ❑ รูปแบบโครงการจะต้องไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อสถานที่สำคัญๆ เช่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ วัด สถานที่ประกอบศาสนกิจของศาสนาต่างๆ โรงเรียน และสถานศึกษา โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และสถานที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- ❑ รูปแบบโครงการที่กำหนดจะต้องคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของโครงสร้างสะพาน เกี่ยวเนื่องกับลักษณะทางธรณีวิทยา และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ❑ รูปแบบโครงการควรจะต้องสอดคล้องกับผลจากการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยจะต้องคำนึงถึงความคิดเห็นของประชาชนส่วนใหญ่ ข้อห่วงใยที่ประชาชนเสนอแนะ



รูปที่ 9-5 ถนนราชพฤกษ์บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามทางรถไฟ ทิศมุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี



รูปที่ 9-6 ตำแหน่งงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามทางรถไฟของโครงการ



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ 0 2551 5419 โทรสาร 0 2551 5420

อีเมล : sarabun@drd.go.th



บริษัท เอพซิลอน จำกัด

เลขที่ 335 หมู่ 3 ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17



www.ขยายสะพานจุดตัดทางรถไฟราชพฤกษ์.com

ตัดทางรถไฟราชพฤกษ์ หรือ @500susom



Email : asialabconsult.pp@gmail.com



