



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการ สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือก
รูปแบบการปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



25 กุมภาพันธ์ 2564



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร (สัมมนา ครั้งที่ 2)
โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลียงเมืองชะอำ

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 37 เป็นทางเลียงเมืองชะอำที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง เพื่อบรรเทาปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะในช่วงฤดูท่องเที่ยว และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลียงเมืองชะอำ

โครงการให้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญ จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่เริ่มแรกของการดำเนินงานศึกษา และระหว่างการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการได้มีโอกาสได้รับทราบข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่างๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการยอมรับจากชุมชนในพื้นที่ และเกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของแนวทางการสื่อสารแบบสองทาง เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง โปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง



3. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ และผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ และรับทราบความห่วงกังวลต่อผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการต่อไป

4. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- 1) แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ให้มีประสิทธิภาพในการคมนาคมมากขึ้น
- 2) ทำให้การเดินทางมีความสะดวกและปลอดภัย และช่วยเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- 3) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการเดินทางอย่างปลอดภัย

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

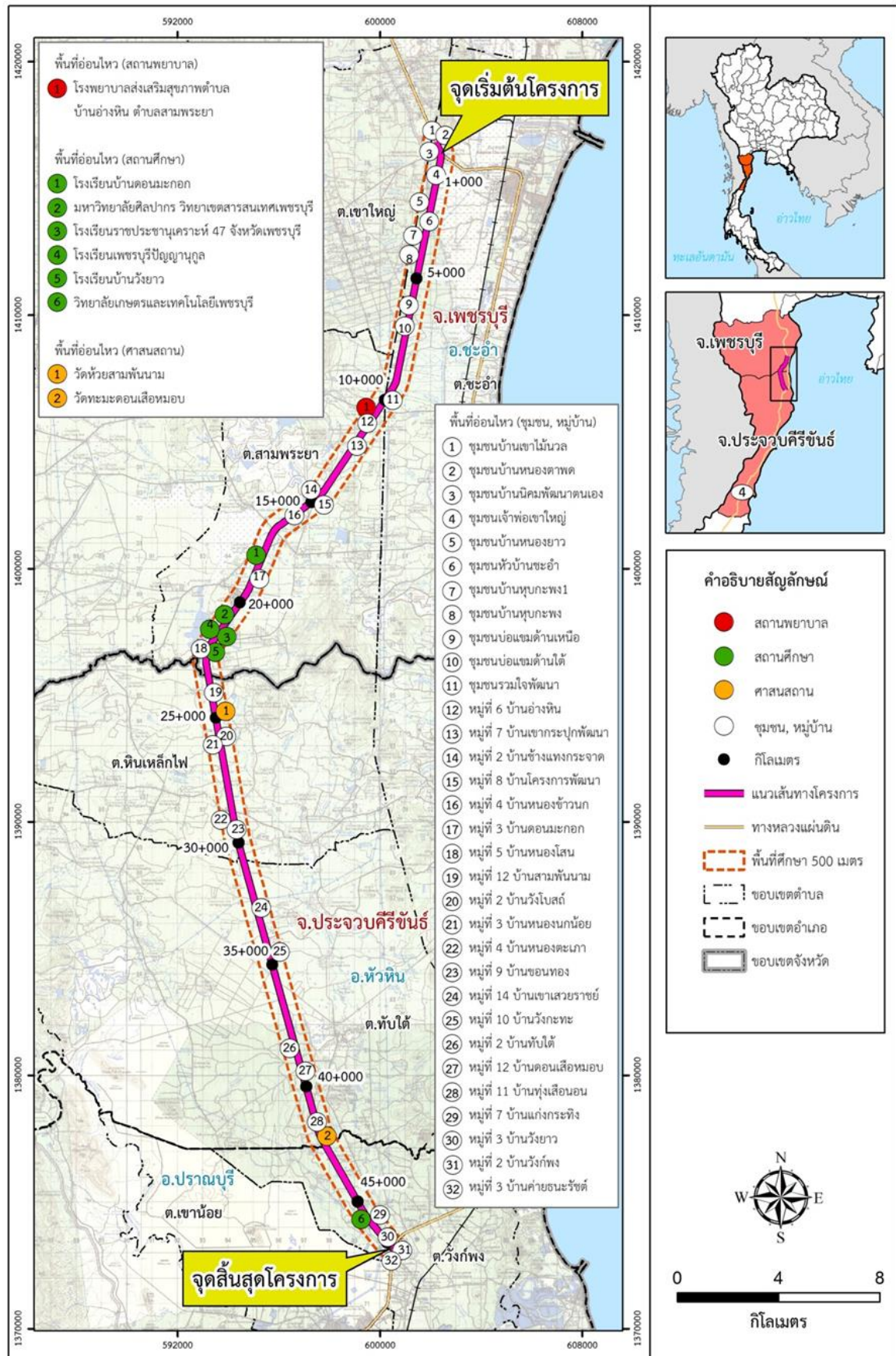
โครงการนี้เป็นโครงการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรของทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000 (บริเวณทางแยกต่างระดับชะอำ) สิ้นสุดโครงการประมาณ กม. 47+348.260 (บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาว) ระยะทาง 47.348 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 3 อำเภอ 7 ตำบล ได้แก่ จังหวัดเพชรบุรี ในพื้นที่อำเภอชะอำ (ตำบลชะอำ ตำบลสามพระยา และตำบลเขาใหญ่) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในพื้นที่อำเภอหัวหิน (ตำบลทับใต้ และตำบลหินเหล็กไฟ) และอำเภอปราณบุรี (ตำบลวังภัง และตำบลเขาน้อย) รายละเอียดดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1



ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	หมู่บ้าน
เพชรบุรี	ชะอำ	สามพระยา	องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา	หมู่ที่ 2 บ้านช้างแท่งกระจาด
				หมู่ที่ 3 บ้านดอนมะกอก
				หมู่ที่ 4 บ้านหนองข้าวนก
				หมู่ที่ 5 บ้านหนองโสน
				หมู่ที่ 6 บ้านอ่างหิน
				หมู่ที่ 7 บ้านเขากระปุกพัฒนา
				หมู่ที่ 8 บ้านโครงการพัฒนา
		ชะอำ	เทศบาลเมืองชะอำ	ชุมชนเจ้าพ่อเขาใหญ่
				ชุมชนหัวบ้านชะอำ
				ชุมชนบ้านบ่อแคมด้านเหนือ
				ชุมชนบ้านบ่อแคมด้านใต้
				ชุมชนรวมใจพัฒนา
				ชุมชนหนองตาพุด
		เขาใหญ่	เทศบาลตำบลนายาง	หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านนิคมพัฒนาตนเอง
				หมู่ที่ 7 ชุมชนบ้านหนองยาว
				หมู่ที่ 8 ชุมชนบ้านหุบกระพง 1
				หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านเขาไม้แว่น
				หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านหุบกระพง
ประจวบคีรีขันธ์	หัวหิน	ทับใต้	องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้	หมู่ที่ 2 บ้านทับใต้
				หมู่ที่ 10 บ้านวังกะทะ
				หมู่ที่ 11 บ้านทุ่งเสียนอน
				หมู่ที่ 12 บ้านดอนเสือหมอบ
				หมู่ที่ 14 บ้านเขาเสวยราชย์
		หินเหล็กไฟ	องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ	หมู่ที่ 2 บ้านวังโบสถ์
				หมู่ที่ 3 บ้านหนองนกน้อย
				หมู่ที่ 4 บ้านหนองตะเภา
				หมู่ที่ 9 บ้านขอนแก่น
				หมู่ที่ 12 บ้านสามพันนาม
	ปราณบุรี	วังก้ง	องค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง	หมู่ที่ 2 บ้านวังก้ง
				หมู่ที่ 3 บ้านวังยาว
		เขาน้อย	เทศบาลตำบลเขาน้อย	หมู่ที่ 7 บ้านแก่งกระทิง
				หมู่ที่ 3 บ้านค่ายธนะรัชต์ (ชุมชนโรงพยาบาลค่ายธนะรัชต์)
2 จังหวัด	3 อำเภอ	7 ตำบล	3 เทศบาล 4 อบต.	32 หมู่บ้าน

หมายเหตุ : * ตำบลเขาใหญ่อยู่ในเขตการปกครองของเทศบาลตำบลนายาง



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

6. แนวเส้นทางโครงการและสภาพปัจจุบัน

6.1 แนวเส้นทางโครงการ

โครงการนี้เป็นโครงการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรของทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ ระยะทาง 47.348 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการ ที่ กม.0+000 (บริเวณทางแยกต่างระดับชะอำ) และสิ้นสุดโครงการประมาณ กม.47+348.260 (บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาว) ผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ ได้แก่ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอชะอำ และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี ทางหลวงหมายเลข 37 เป็นเส้นทางเลี้ยวเมืองชะอำและเมืองหัวหิน โดยตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของเมืองชะอำและเมืองหัวหิน โดยจุดเริ่มต้นโครงการจะแยกออกจากถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกต่างระดับชะอำ มุ่งลงสู่ภาคใต้ ผ่านแยกห้วยตะแบก แยกช้างแท่งกระเจาต มหาววิทยาลัยศิลปากร แยกวัดห้วยมงคล ที่ว่าการอำเภอหัวหิน บรรจบถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาว ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ สภาพภูมิประเทศที่เส้นทางตัดผ่านเป็นพื้นที่ราบ เส้นทางส่วนใหญ่เป็นแบบนอกเมือง บางช่วงจะมีชุมชน สถานประกอบการและสถานที่ราชการ อยู่บริเวณริมเขตทาง ปัจจุบันทางหลวงโครงการเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร-กลับ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แยกคันทางซ้ายและคันทางขวาด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้าง 17.60 เมตร ผิวทางทั่วไปเป็นผิวประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ยกเว้นบริเวณทางแยกเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก ตลอดเส้นทางมีเขตทางกว้าง 80 เมตร (ซ้ายทาง 40 เมตร ,ขวาทาง 40 เมตร) แสดงดังรูปที่ 2

6.2 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการโดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจภาคสนาม พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งหมด จำนวน 41 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 2 แห่ง สถานศึกษา 6 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และชุมชน/หมู่บ้าน 32 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2 และรูปที่ 3





ตารางที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

รายชื่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ที่ตั้ง		จังหวัด	กิโลเมตร ที่	ระยะห่างจากจุดกึ่ง กลางแนวเส้นทาง โครงการ (เมตร)		
	ตำบล	อำเภอ			ด้านซ้าย	ด้านขวา	
ศาสนสถาน							
วัดห้วยสามพันนาม	หินเหล็กไฟ	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	24+800	440.81	-	
วัดหะมะดอนเสือหมอบ	ทับใต้	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	42+100	235.05	-	
สถานศึกษา							
โรงเรียนบ้านดอนมะกอก	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	18+000	-	241.59	
มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขต สารสนเทศเพชรบุรี	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	20+800	-	166.80	
โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 47 จังหวัด เพชรบุรี	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	21+670	78.96	-	
โรงเรียนเพชรบุรีปัญญานุกูล	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	21+630	-	69.17	
วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีเพชรบุรี	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	21+900	255.96	-	
โรงเรียนบ้านวังยาว	เขาน้อย	ปราณบุรี	ประจวบคีรีขันธ์	45+700	-	235.30	
สถานพยาบาล							
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้าน อ่างหิน	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	10+700	-	435.61	
ชุมชน/หมู่บ้าน							
หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านเขาไม้่นวล	เขาใหญ่	ชะอำ	เพชรบุรี	*	**	-	
หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านนิคมพัฒนานตนเอง				*	-	**	
หมู่ที่ 7 ชุมชนบ้านหนองยาว				2+000	-	492.20	
หมู่ที่ 8 ชุมชนบ้านหุบกะพง1				3+400	-	453.06	
หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านหุบกะพง				3+700	-	458.73	
ชุมชนบ้านหนองตาพุด	ชะอำ			*	**	-	
ชุมชนเจ้าพ่อเขาใหญ่				0+860	40.33		
ชุมชนหัวบ้านชะอำ				2+710	40.19		
ชุมชนบ่อแคมด้านเหนือ				6+460	43.53		
ชุมชนบ่อแคมด้านใต้				6+800	43.09		
ชุมชนรวมใจพัฒนา				9+910	42.68		
หมู่ที่ 6 บ้านอ่างหิน				สามพระยา	10+900	40.76	
หมู่ที่ 7 บ้านเขากระปุกพัฒนา					11+720	40.11	
หมู่ที่ 2 บ้านช้างแท่งกระจาด	*				-	**	
หมู่ที่ 8 บ้านโครงการพัฒนา	*				**	-	

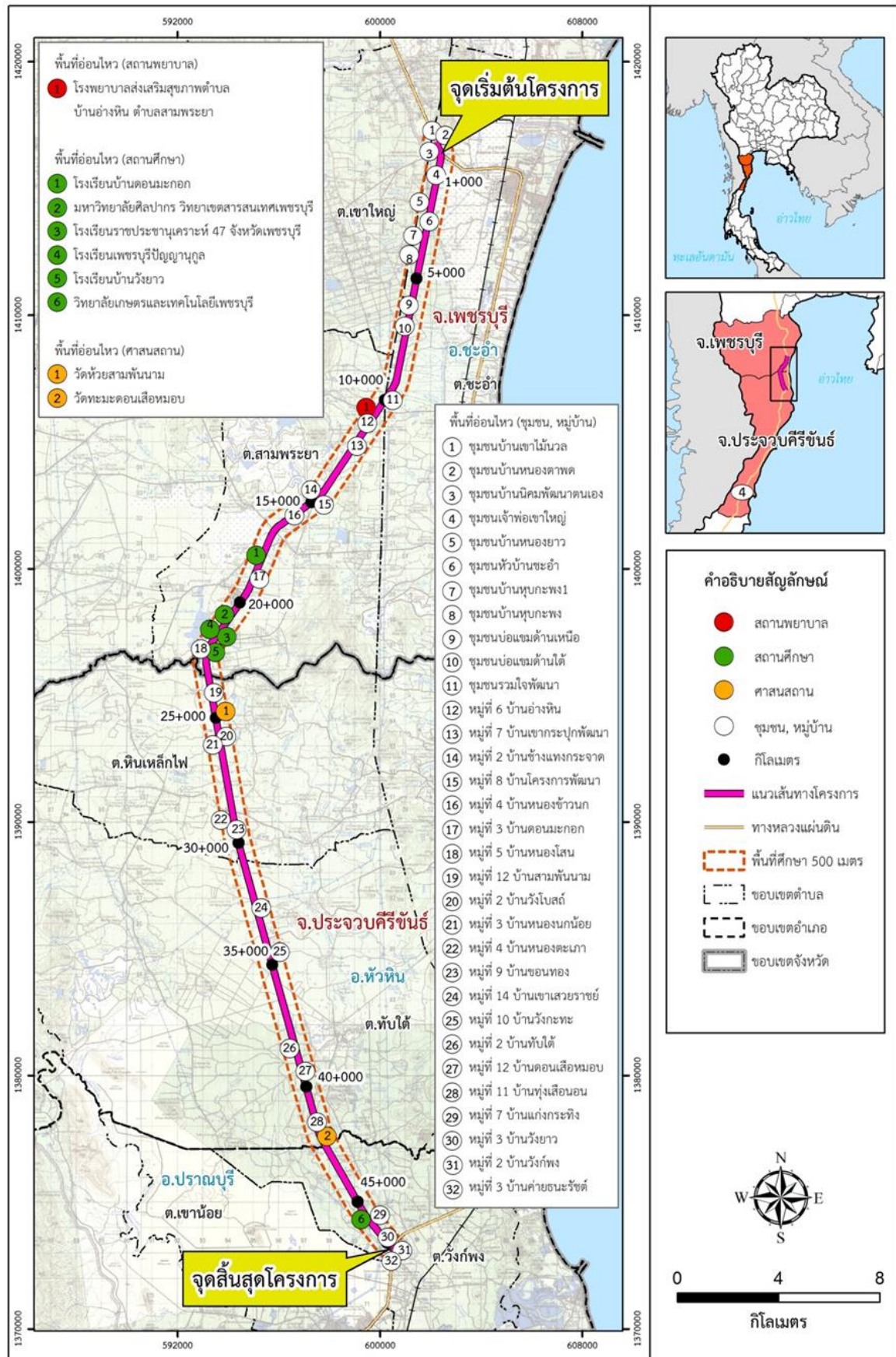


ตารางที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รายชื่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ที่ตั้ง		จังหวัด	กิโลเมตร ที่	ระยะห่างจากจุดกึ่ง กลางแนวเส้นทาง โครงการ (เมตร)		
	ตำบล	อำเภอ			ด้านซ้าย	ด้านขวา	
ชุมชน/หมู่บ้าน							
หมู่ที่ 4 บ้านหนองข้าวนก	สามพระยา	ชะอำ	เพชรบุรี	15+850	40.85		
หมู่ที่ 3 บ้านดอนมะกอก				18+260	42.43		
หมู่ที่ 5 บ้านหนองโสน				22+060	45.20		
หมู่ที่ 12 บ้านสามพันนาม	หินเหล็กไฟ	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	24+000	41.50		
หมู่ที่ 2 บ้านวังโสม				25+960	51.36	-	
หมู่ที่ 3 บ้านหนองนกน้อย				25+960	40.06		
หมู่ที่ 4 บ้านหนองตะเภา				29+000	-	490.94	
หมู่ที่ 9 บ้านหนองทอง				29+480	40.67	-	
หมู่ที่ 14 บ้านเขาเสวยราชย์				ทับใต้	32+700	186.48	
หมู่ที่ 10 บ้านวังกะทะ					34+600	428.89	
หมู่ที่ 2 บ้านทับใต้	38+900	45.66					
หมู่ที่ 12 บ้านดอนเสือหมอบ	39+250	85.46					
หมู่ที่ 11 บ้านทุ่งเลื่อนอน		41+450		40.44			
หมู่ที่ 7 บ้านแก่งกระทิง	วังก์พง	ปราณบุรี		*	**	-	
หมู่ที่ 3 บ้านวังยาว				46+760	40.12		
หมู่ที่ 2 บ้านวังก้ง				จุดสิ้นสุดโครงการ			
หมู่ที่ 3 บ้านค่ายธนระริชต์ (ชุมชน โรงพยาบาลค่ายธนระริชต์)	เขาน้อย			*	-	**	

หมายเหตุ : * บริเวณพื้นที่ศึกษา

** ไม่มีสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ศึกษา

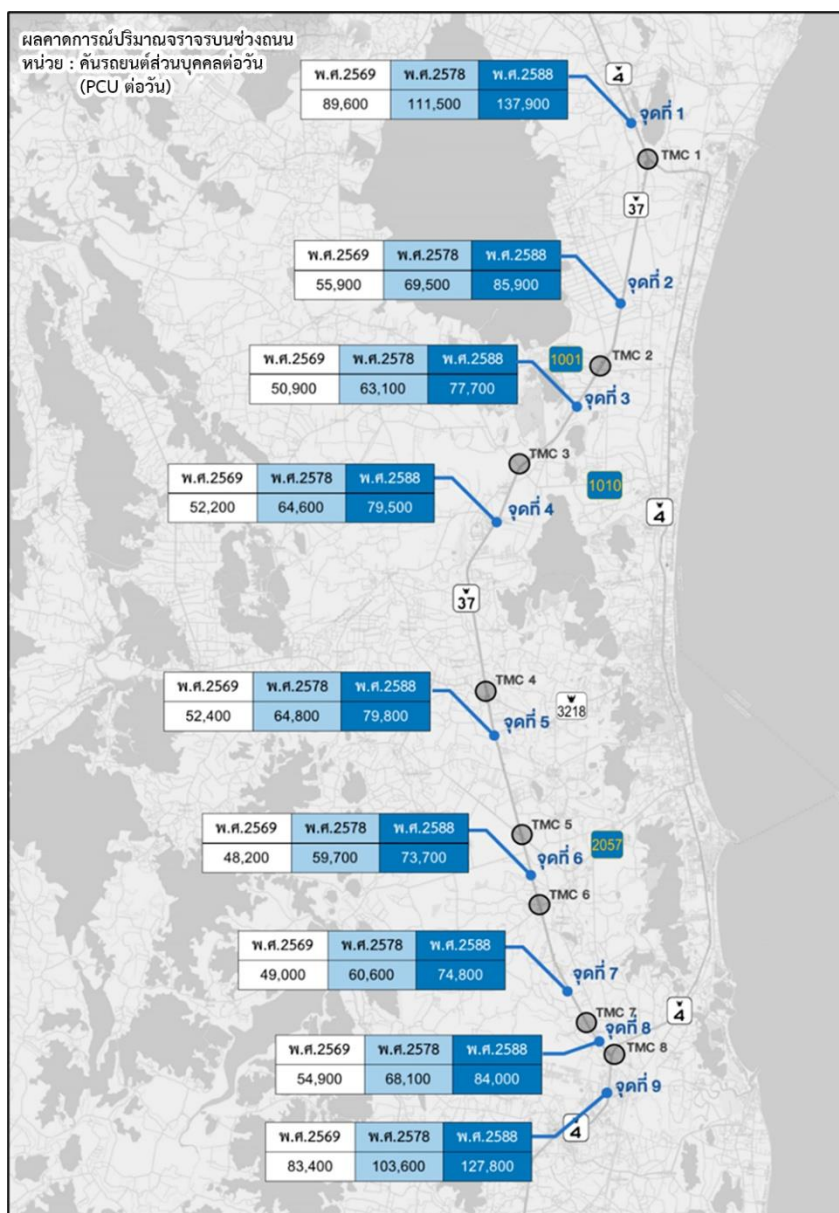


7. แนวคิดในการพัฒนาโครงการ

7.1 การศึกษาด้านจราจรขนส่ง

7.1.1 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคต

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามในปี พ.ศ.2563 และทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตตลอดระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่ปีที่คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรทางหลวงปรับปรุงใหม่ (ปี พ.ศ.2569 จนถึง ปี พ.ศ.2588) โดยผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 4 โดยจากการศึกษาด้านการจราจรสามารถสรุปได้ว่า ปริมาณจราจรเส้นทางโครงการตามปีต่างๆ มีดังนี้ ปีสำรวจ พ.ศ.2563 มีปริมาณจราจรประมาณ 43,300 PCU ต่อวัน และปริมาณจราจรจะเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ.2569 มีปริมาณจราจรประมาณ 48,200 – 55,900 PCU ต่อวัน และในปี พ.ศ.2588 มีปริมาณจราจรประมาณ 73,700 – 85,900 PCU ต่อวัน



รูปที่ 4 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนโครงการ

7.1.2 การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงเส้นทางโครงการ ที่ปรึกษาได้นำมาวิเคราะห์สภาพจราจรเพื่อ
ออกแบบจำนวนช่องจราจร โดยปกติระดับการให้บริการจะแบ่งออกได้เป็น 6 ระดับ คือ

ระดับการให้บริการ LOS A หมายถึง กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย
ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด

ระดับการให้บริการ LOS B หมายถึง กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตาม
สมควร

ระดับการให้บริการ LOS C หมายถึง กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง
การเปลี่ยนช่องทางจราจรและการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร

ระดับการให้บริการ LOS D หมายถึง กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่จำเป็นต้องขับรถตามรถคัน
หน้าไปด้วยความเร็วต่ำ

ระดับการให้บริการ LOS E หมายถึง กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วตาม
ต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด

ระดับการให้บริการ LOS F หมายถึง กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะ
การจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า



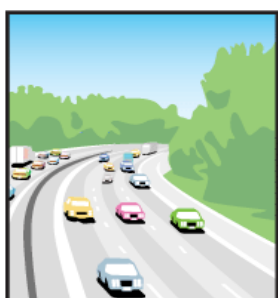
LOS A



LOS B



LOS C



LOS D



LOS E



LOS F

รูปที่ 5 แสดงสภาพการจราจรที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ



โดยผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการในอนาคตบนช่วงถนนโครงการ ครอบคลุม 2 กรณี คือ กรณีไม่มีการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางโครงการ และกรณีปรับปรุงเส้นทางโครงการ มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

1) กรณีไม่มีการดำเนินการปรับปรุง

จากการวิเคราะห์ทางหลวงหมายเลข 37 ขนาด 4 ช่องจราจร (ตารางที่ 3) พบว่าในปีพ.ศ.2569 จะมีปริมาณจราจรสูงขึ้นเป็น 50,500 PCU/วัน คิดเป็นระดับการให้บริการ D และเพิ่มขึ้นเป็น 77,700 PCU/วัน ในปี พ.ศ.2588 โดยมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ E ซึ่งหมายความว่าทางหลวงหมายเลข 37 จะเริ่มมีสภาพการจราจรที่ใช้ความเร็วโดยรวมต่ำลงตั้งแต่ ปี พ.ศ.2578 และจะมีสภาพจราจรติดขัดเป็นแถวยาวในปี พ.ศ.2588 ดังนั้นจากการศึกษาจึงเสนอแนะให้ปรับปรุงขยายช่องจราจร

ตารางที่ 3 ระดับการให้บริการของทางหลวงหมายเลข 37 ในอนาคต

ช่วงถนน	จำนวนช่อง	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)			ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)			ระดับการให้บริการ		
		2569	2578	2588	2569	2578	2588	2569	2578	2588
ทล.37	4	50,900	63,100	77,700	3,295	4,085	5,030	D	D	E

ที่มา : ที่ปรึกษา

2) กรณีปรับปรุงโครงการ

ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ระดับการให้บริการในแต่ละช่วงปีที่คาดการณ์ ได้แก่ปี พ.ศ. 2569, พ.ศ.2578 และพ.ศ.2588 โดยเสนอแนวคิดการปรับปรุงช่วงถนนโครงการ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบการปรับปรุง 1) ไม่มีการขยายช่องจราจรบนทางหลัก และเพิ่มช่องทางคู่ขนานทิศทางละ 1 ช่องจราจร

รูปแบบการปรับปรุง 2) ขยายช่องจราจรบนทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร)

รูปแบบการปรับปรุง 3) ขยายช่องจราจรบนทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) และเพิ่มช่องทางคู่ขนานทิศทางละ 1 ช่องจราจร

ผลการวิเคราะห์ในแต่ละรูปแบบการปรับปรุง ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ระดับการให้บริการของทางหลวงหมายเลข 37 ในอนาคต กรณีปรับปรุงโครงการ

รูปแบบการปรับปรุง	ช่องจราจรทางหลัก (ต่อทิศทาง)	ช่องจราจรทางคู่ขนาน (ต่อทิศทาง)	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)			ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)			ระดับการให้บริการ		
			2569	2578	2588	2569	2578	2588	2569	2578	2588
1) เพิ่มช่องทางคู่ขนานทิศทางละ 1 ช่องจราจร	2	1	50,900	63,100	77,700	2,966	3,677	4,527	C	C	D
2) ขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร	3	0				3,295	4,085	5,030	B	B	C
3) ขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร และเพิ่มทางคู่ขนาน	3	1				2,966	3,677	4,527	B	B	B

จากการผลวิเคราะห์สรุปได้ว่า

1. รูปแบบการปรับปรุง 1) เพิ่มช่องทางคู่ขนานทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยผลการวิเคราะห์สรุปว่าการเพิ่มช่องทางคู่ขนาน โดยไม่ขยายจำนวนช่องจราจรบนทางหลัก รวมถึงการปิดจุดเชื่อมต่อและจุดกลับรถตลอดแนวพื้นที่ศึกษา จะสามารถช่วยรองรับปริมาณจราจรได้ถึงปี พ.ศ. 2578 โดยมีระดับการให้บริการ C แต่ในปี พ.ศ. 2588 จะมีระดับการให้บริการ D ซึ่งหมายความว่ารูปแบบการปรับปรุง 1) ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคตเนื่องจากปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไกลจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคใต้ โดยมีปริมาณจราจรในท้องถิ่นบนเส้นทางโครงการเป็นส่วนน้อย และพบว่าปริมาณจราจรท้องถิ่นส่วนใหญ่จะเดินทางจากทางหลวงชนบทตัดข้ามทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อไปสู่อำเภอชะอำและอำเภอหัวหิน เป็นส่วนใหญ่
2. รูปแบบการปรับปรุง 2) ขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร การขยายจำนวนช่องจราจรบนทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) และปิดจุดเชื่อมต่อ-จุดกลับรถตลอดแนวพื้นที่ศึกษา พบว่าในปี พ.ศ.2569 ถึงพ.ศ.2578 จะมีระดับการให้บริการ B และในปี พ.ศ.2588 จะมีระดับการให้บริการ C ซึ่งหมายความว่า จะสามารถรองรับการจราจรได้เป็นอย่างดี ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรตลอดอายุโครงการ ดังนั้นรูปแบบการปรับปรุงนี้ จึงมีความเหมาะสมด้านการจราจรสำหรับโครงการ
3. รูปแบบการปรับปรุง 3) ขยายช่องจราจรบนทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร และเพิ่มช่องทางคู่ขนานรูปแบบนี้จะแตกต่างจากรูปแบบการปรับปรุง 2) โดยการเพิ่มทางขนานอีก 1 ช่องจราจร สำหรับผลการศึกษาด้านการจราจรพบว่า ในปี พ.ศ.2569 ถึง ปี พ.ศ.2578 มีระดับการให้บริการ B และในปี พ.ศ.2588 มีระดับการให้บริการ B เช่นกัน ซึ่งจากผลการคาดการณ์ดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า รูปแบบการปรับปรุง 3) มีผลระดับการให้บริการใกล้เคียงกับ รูปแบบการปรับปรุง 2) ทั้งนี้ อาจจะเนื่องจากปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางไกลจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคใต้ โดยมีปริมาณจราจรท้องถิ่นน้อย ส่งผลให้การจราจรส่วนใหญ่ยังคงใช้ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจรเป็นหลัก ไม่ได้มีการจราจรใช้ทางขนานมากนัก ระดับการให้บริการเส้นทางโครงการรวมจึงใกล้เคียงกัน
4. สรุปโดยรวมด้านการปริมาณจราจร พบว่า
 - 1) ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไม่สามารถรองรับการจราจรของเส้นทางช่วงนี้ได้
 - 2) ควรปรับปรุงทางหลวงสายหลักของโครงการเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร
 - 3) การก่อสร้างทางขนานจะช่วยแบ่งเบาการจราจรได้เพียงเล็กน้อย เนื่องจากการจราจรของโครงการส่วนใหญ่เป็นการจราจรทางไกล จากกรุงเทพมหานครสู่ภาคใต้ ดังนั้นจึงไม่นิยมใช้ทางคู่ขนาน

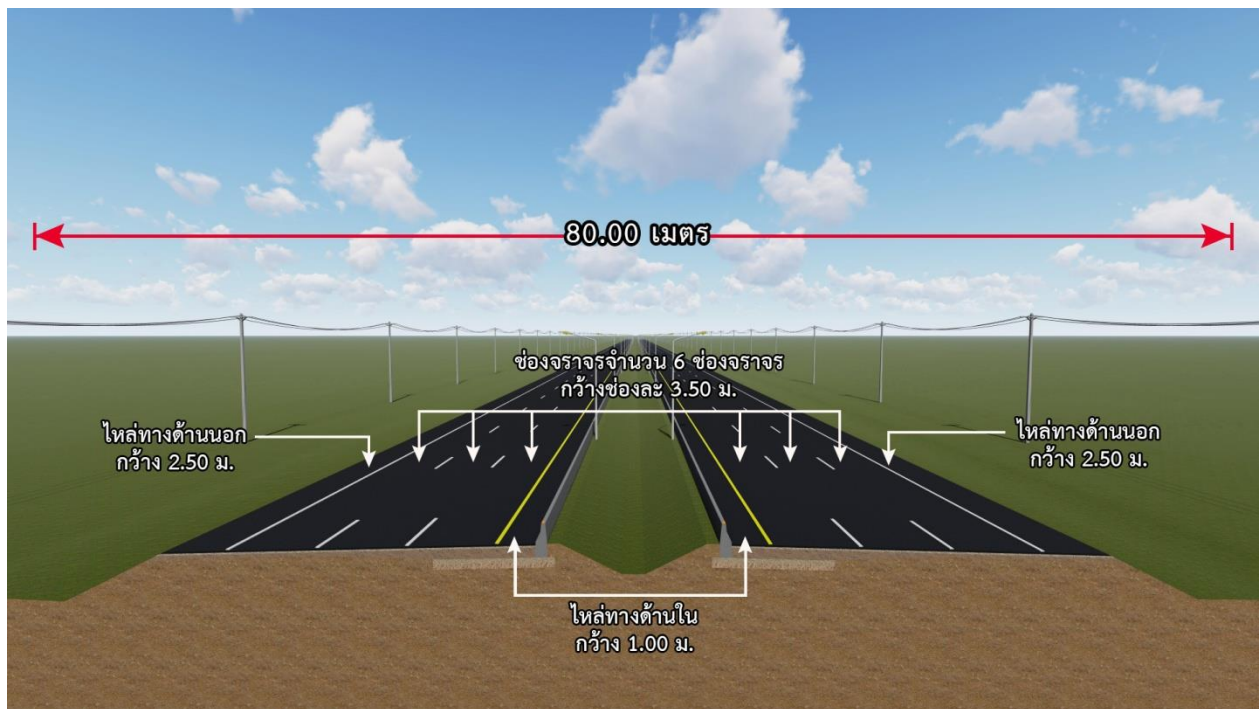
7.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

7.2.1 การคัดเลือกรูปแบบทางหลวงโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงโครงการเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร - กลับ 2 ช่องจราจร) แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) มีเขตทางหลวงเดิมกว้าง 80.00 เมตรตลอดเส้นทางโครงการมีทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ 1) กม.10+530.384 ตัดทางหลวงชนบทสาย พบ.1001 (แยกห้วยตะแปด) 2) กม.16+838.098 ตัดทางหลวงชนบทสาย พบ.1010 (แยกช้างแท่งกระจาด) และ 3) กม.39+173.753 ตัดทางหลวงชนบทสาย ปข. 2030 (แยกหนองไผ่) เนื่องจากปริมาณการจราจรบนทางเลี้ยวเมืองชะอำค่อนข้างมาก ดังนั้นจึงส่งผลให้รถจอดรอสัญญาณไฟติดยาวต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงวันหยุดที่จะมีปริมาณรถของนักท่องเที่ยวเพิ่มมากกว่าวันธรรมดา การจราจรที่ต้องการวิ่งทางไกลสู่ภาคใต้และการจราจรที่ต้องการเดินทางในระยะใกล้ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยว และยังมีการจราจรท้องถิ่นของประชาชนในพื้นที่ที่ต้องเดินทางไปธุระในระยะทางใกล้ๆ เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียนและมหาวิทยาลัย เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณาด้านการจัดการจราจรทางหลวงโครงการในปัจจุบัน พบว่า ได้ว่ามีการเชื่อมโยงกับถนนท้องถิ่นในรูปแบบของทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร และรูปแบบของทางแยกซึ่งตรงกับจุดกลับรถ (U-Turn) และพบว่ามีรถลัดกลับรถบริเวณชุมชนหรือซอยเชื่อมจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางของรถทางไกล ความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้ยานยนต์ ความไม่สะดวกต่อการเดินทางของรถทางไกลและการจราจรในระยะทางใกล้ๆ ในการพัฒนาโครงการครั้งนี้ต้องการที่จะออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น โดยการกำหนดรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมได้นำผลการศึกษาด้านจราจรมาพิจารณาเสนอรูปแบบในการปรับปรุงรูปตัดทางหลวงโครงการไว้ 2 ทางเลือก ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 : ขยายทางหลวง 4 ช่องทางจราจรเป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร

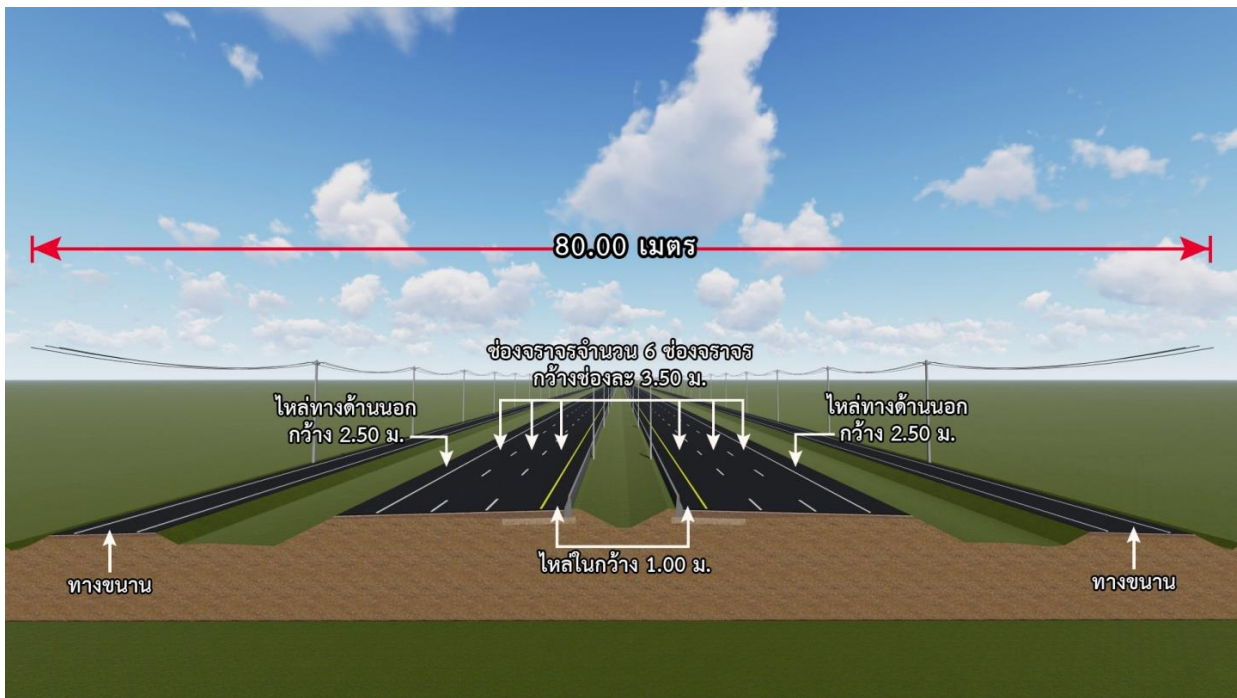
แนวคิดรูปแบบการพัฒนาโครงการรูปแบบนี้ จะทำการขยายเพิ่มช่องทางจราจรของทางหลวงเดิมจากทางหลวง 4 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร ประกอบด้วยทางหลวง 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ความกว้างช่องทางจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางเป็นแบบกตเป็นร่องน้ำ พร้อมติดตั้งแท่งคอนกรีตแบรีเออร์บริเวณขอบไหล่ทางด้านในทั้งสองฝั่ง เพื่อเป็นแนวป้องกันรถตกถนนบริเวณเกาะกลาง และจะช่วยควบคุมการจราจรกรณีรถเกิดอุบัติเหตุไม่ให้พุ่งชนรถฝั่งตรงข้าม อีกทั้งจะช่วยควบคุมการจราจรไม่ให้ลักลอบข้ามถนนในจุดต่างๆ บริเวณเส้นทางโครงการอันอาจจะเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย แสดงดังรูปที่ 6



รูปที่ 6 ทางเลือกที่ 1 : ขยายทางหลวง 4 ช่องทางจราจรเป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร

ทางเลือกที่ 2 : ขยายทางหลวง 4 ช่องทางจราจรเป็นทางหลวง 8 ช่องจราจร

แนวคิดรูปแบบการพัฒนาโครงการรูปแบบนี้จะทำการขยายเพิ่มช่องจราจรของทางหลวงเดิมจากทางหลวง 4 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 8 ช่องจราจร โดยประกอบด้วย ทางสายหลัก 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางเป็นแบบกดเป็นร่องน้ำพร้อมติดตั้งแท่งคอนกรีตแบริเออร์บริเวณขอบไหล่ทางด้านในทั้งสองฝั่ง เช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 และก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมอีกฝั่งละ 1 ช่องจราจร บริเวณด้านข้างห่างจากเขตทาง 4.00 เมตร ทั้งสองฝั่งของเขตทางแบบยาวต่อเนื่องตลอดเส้นทาง ดังรูปที่ 7



รูปที่ 7 ทางเลือกที่ 2 : ขยายทางหลวง 4 ช่องทางจราจรเป็นทางหลวง 8 ช่องจราจร

โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบรายละเอียดในด้านต่างๆ รวม 3 ด้าน เพื่อดำเนินการคัดเลือกจุดตัดทางหลวงที่เหมาะสมที่สุด ดังนี้

ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน**30 คะแนน**

- (1) ค่าก่อสร้าง
- (2) ค่าบำรุงรักษา

ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง**40 คะแนน**

- (1) ประสิทธิภาพการรองรับการจราจร
- (2) ความปลอดภัยต่อการใช้งาน
- (3) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม**30 คะแนน**

- (1) ผลกระทบด้านอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน
- (2) ผลกระทบด้านการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง



ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินเปรียบเทียบข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบ ในแต่ละประเด็นของรูปแบบทางเลือกของทางหลวง ทั้ง 2 ทางเลือก สามารถสรุปคะแนนได้ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ผลคะแนนของการคัดเลือกgrupตัดทางหลวง

ประเด็นการพิจารณา	คะแนนเต็ม	ทางเลือกที่ 1 (6 ช่องจราจร)	ทางเลือกที่ 2 (8 ช่องจราจร)
หมวดที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	30.00	22.46
หมวดที่ 2 ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	40.00	32.00	40.00
หมวดที่ 3 ด้านสิ่งแวดล้อม	30.00	15.00	9.00
รวม	100.00	77.00	71.46

จากการพิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า

ลำดับที่ 1 ทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวม 77.00 คะแนน

ลำดับที่ 2 ทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวม 71.46 คะแนน

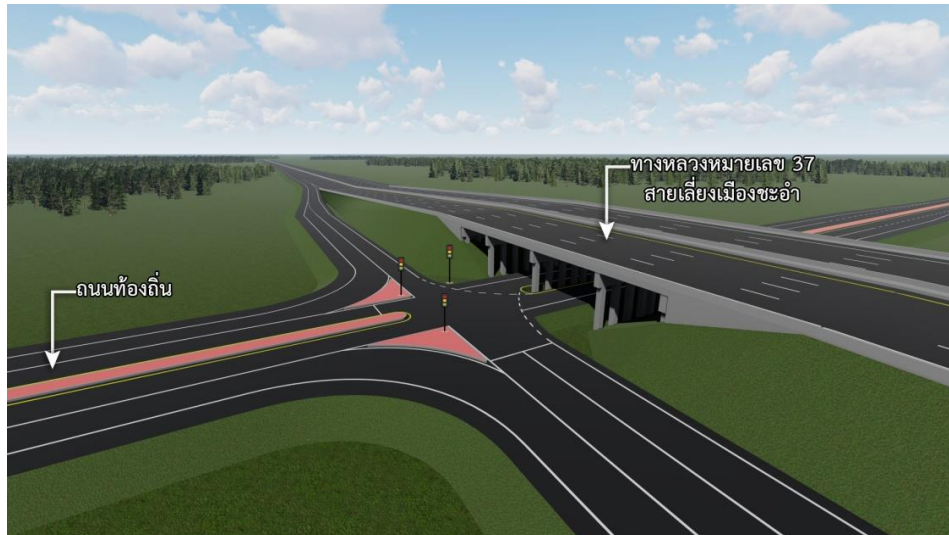
จากการศึกษาเปรียบเทียบคัดเลือกgrupตัดทางหลวง พบว่า ทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยมีความสามารถด้านการรองรับการจราจรได้ดี มีค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาต่ำกว่า โดยทางเลือกที่ 1 ค่าก่อสร้าง 3,841 ล้านบาท ส่วนทางเลือกที่ 2 ค่าก่อสร้าง 4,905 ล้านบาท และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเสนอ **รูปตัดทางเลือกที่ 1 : ทางหลวง 6 ช่องจราจร** เป็นรูปแบบการพัฒนาโครงการนี้

7.2.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 37 สายทางเลี้ยวเมืองชะอำ มีทางแยกที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดิน ถนนท้องถิ่น และทางหลวงชนบทรวมจำนวน 8 เส้นทาง โดยปัจจุบันได้ก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับแล้ว 1 แห่ง คือ บริเวณ กม.28+747 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3218 (แยกวัดห้วยมงคล) รูปแบบเป็นการยกสะพานในแนวทางเลี้ยวเมืองข้ามถนนท้องถิ่น ให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้และจัดการจราจรของทางแยกถนนท้องถิ่นแบบวงเวียน และทางแยกต่างระดับอีก 1 แห่งที่กรมทางหลวงชนบทกำลังก่อสร้าง คือ ทางแยกต่างระดับบริเวณ กม.35+516 ตัดกับทางหลวงชนบทสาย ปช.2057 รูปแบบเป็นการยกสะพานในแนวถนนท้องถิ่นข้ามทางเลี้ยวเมือง ดังนั้นจะเหลือทางแยกอีก 6 แห่ง ที่ต้องปรับปรุงทางแยกต่างระดับ โดยในโครงการนี้จะพัฒนาทางแยกทั้ง 6 แห่งเป็นทางแยกต่างระดับ คือ 1) ทางแยกต่างระดับคลองชลประทาน 2) ทางแยกต่างระดับห้วยตะแปด 3) ทางแยกต่างระดับช้างแพงกระเจาด 4) ทางแยกต่างระดับมหาวิทยาลัยศิลปากร 5) ทางแยกต่างระดับที่ว่าการอำเภอหัวหิน และ 6) ทางแยกต่างระดับหนองไผ่

โดยในเบื้องต้นจะพิจารณาเป็นทางเลือกต่างระดับรวม 3 รูปแบบ ดังนี้

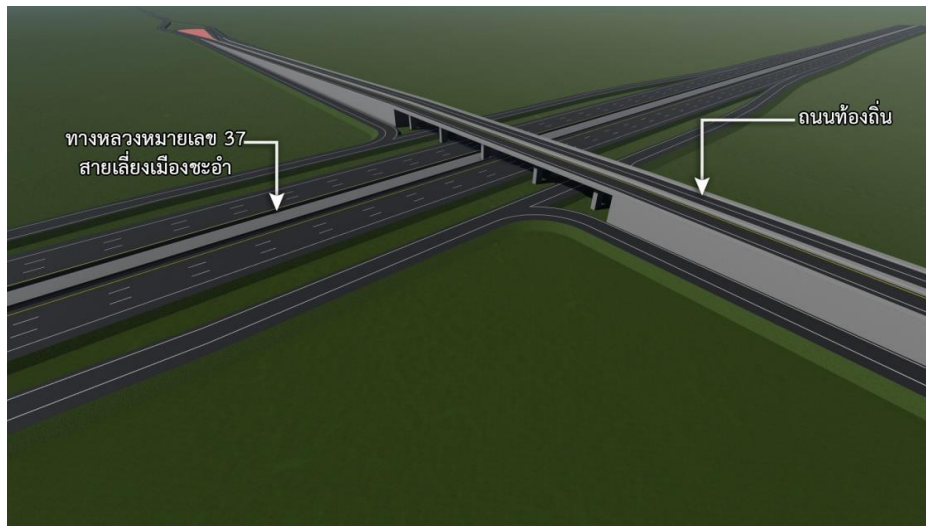
1. ทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางลอดและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร (รูปที่ 8)
2. ทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางลอดและวงเวียน (รูปที่ 9)
3. ทางเลือกที่ 3 รูปแบบสะพานลอยข้ามทางหลวงโครงการ (รูปที่ 10)



รูปที่ 8 รูปแบบทางลอดและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร



รูปที่ 9 รูปแบบทางลอดและวงเวียน



รูปที่ 10 รูปแบบสะพานลอยข้ามทางหลวงโครงการ

โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบรายละเอียดในด้านต่างๆ รวม 3 ด้าน เพื่อดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด ดังนี้

ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน

30 คะแนน

- (1) ค่าก่อสร้าง
- (2) ค่าบำรุงรักษา

ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง

40 คะแนน

- (1) ประสิทธิภาพการรองรับการจราจร (ระดับการให้บริการ)
- (2) ความล่าช้าบริเวณทางแยก
- (3) ความปลอดภัยต่อการใช้งาน
- (4) ความสะดวกสบายต่อการเดินทาง
- (5) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม

30 คะแนน

- (1) ผลกระทบด้านเสียง
- (2) ผลกระทบด้านทรัพยากรต้นไม้ในเขตทาง
- (3) ผลกระทบด้านการเวนคืน

ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินเปรียบเทียบข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบ ในแต่ละประเด็นของรูปแบบทางเลือกของทั้ง 6 ทางแยกต่างระดับ ที่ได้มีการเสนอทางเลือกของแต่ละทางแยกรวม 3 ทางเลือก สามารถสรุปคะแนนได้ดังตารางที่ 6



ตารางที่ 6 ผลคะแนนของการคัดเลือกทางแยกต่างระดับ

ประเด็นการพิจารณา	หมวดที่ 1 เศรษฐกิจ และการลงทุน (30 คะแนน)	หมวดที่ 2 ด้านวิศวกรรม และการจราจรขนส่ง (40 คะแนน)	หมวดที่ 3 ด้านสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	รวมคะแนน
1) กม.2+111.476 จุดตัด ถนนเลียบคลองชลประทาน				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	27.20	23.60	80.20
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	23.60	90.30
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	7.20	54.10
2) กม.10+530.384 จุดตัด พบ.1001 (แยกห้วยตะแปด)				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	25.60	24.80	79.80
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	23.60	90.30
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	6.00	52.90
3) กม.16+838.098 จุดตัด พบ.1010 (แยกข้างทางกระจัด)				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	27.20	21.20	77.80
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	20.40	87.10
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	7.20	54.10
4) กม.19+450.755 จุดตัดถนน ท้องถิ่น (แยกมหาวิทยาลัย ศิลปากร)				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	27.20	23.60	81.00
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	23.60	89.50
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	7.20	55.50
5) กม.33+989.081 จุดตัด ปช. 2043 (แยกที่ว่าการอำเภอ หัวหิน)				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	30.40	21.80	81.60
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	20.80	87.50
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	9.00	55.90
6) กม.39+173.753 จุดตัด ปช. 2030 (แยกหนองไผ่)				
- ทางเลือกที่ 1	29.40	33.60	21.60	84.60
- ทางเลือกที่ 2	29.90	36.80	25.20	91.90
- ทางเลือกที่ 3	13.30	33.60	11.20	58.10

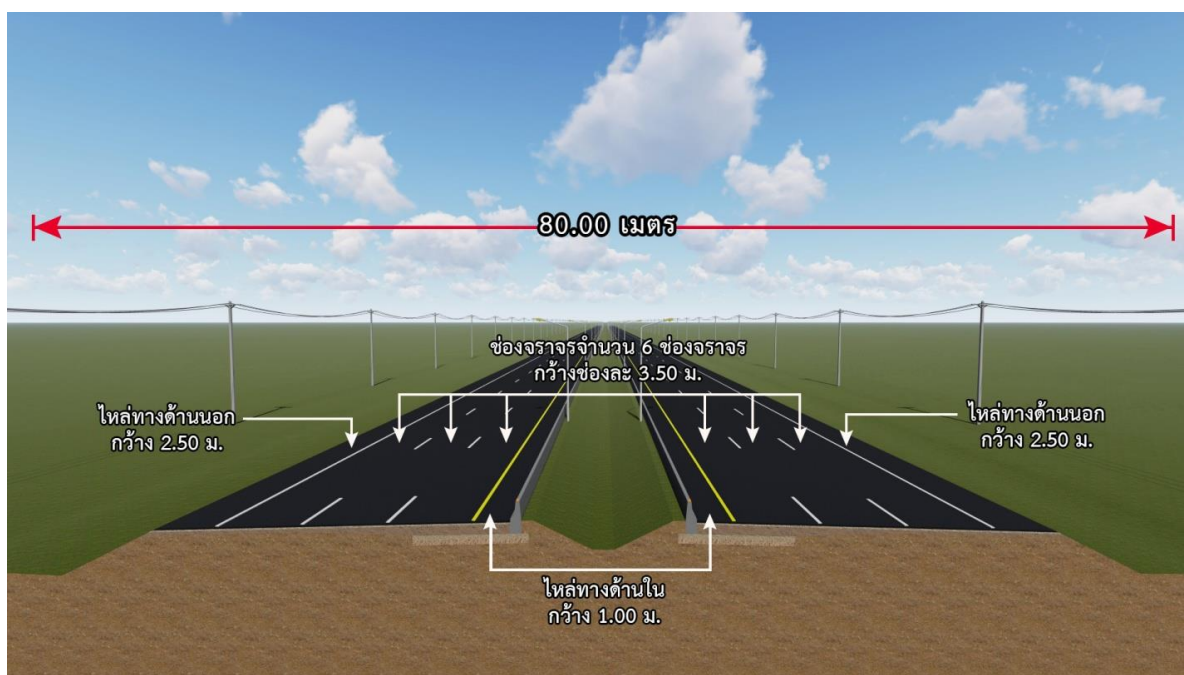
จากผลการศึกษาการคัดเลือกทางแยกต่างระดับของทั้ง 6 ทางแยกต่างระดับ ที่ได้มีการเสนอทางเลือกของแต่ละทางแยก รวม 3 ทางเลือก พบว่าผลคะแนนของการคัดเลือกทางแยกต่างระดับของทั้ง 6 แห่งออกมาเป็นแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ ทางเลือกที่ 2 ทางลอดและวงเวียน ได้คะแนนรวมสูงสุด คือ 90.30, 90.30, 87.10, 89.50, 87.50 และ 91.90 ตามลำดับของทางแยก และทางเลือกที่ได้คะแนนลำดับที่ 2 คือ ทางเลือกที่ 1 ทางลอดและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ได้คะแนนดังนี้ 80.20, 79.80, 77.80, 81.00, 81.60 และ 84.60 ทางเลือกที่ได้คะแนนลำดับที่ 3 คือ ทางเลือกที่ 3 สะพานลอยข้ามทางหลวงโครงการ ได้คะแนนดังนี้ 54.10, 52.90, 54.10, 55.50, 55.90 และ 58.10 ตามลำดับของทางแยก

โดยจุดเด่นของทางเลือกที่ 2 ทางลอดและวงเวียนที่ได้คะแนนสูงสุด คือ ค่าก่อสร้างที่ต่ำที่สุด มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่งสูงที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ใกล้เคียงกับทางเลือกที่ 1 ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้โครงการนี้ดำเนินการปรับปรุงทางแยกของโครงการทั้ง 6 แห่ง **“เป็นทางเลือกที่ 2 ทางลอดและวงเวียน”**

7.2.3 งานออกแบบทางหลวงของโครงการ

รูปตัดทางหลวงของโครงการเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย : (รูปที่ 11)

- ช่องจราจรจำนวน 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 10.60 เมตร ติดตั้ง Concrete Barrier บริเวณขอบไหล่ทางด้านในทั้งสองฝั่ง



รูปที่ 11 ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร

7.2.4 งานออกแบบทางแยกต่างระดับ

ตลอดเส้นทางโครงการมีทางแยกทางหลวงสายหลักที่ตัดกับทางหลวงโครงการของกรมทางหลวงและได้ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ จำนวน 6 แห่ง โดยรูปแบบเป็นทางลอดและวงเวียนพร้อมทางกลับรถบริเวณได้สะพาน ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1) ทางแยกต่างระดับคลองชลประทาน | กม. 2+111.476 (จุดตัดถนนเลียบริมคลองชลประทาน) |
| 2) ทางแยกต่างระดับห้วยตะแปด | กม. 10+530.384 (จุดตัดทางหลวงชนบท พบ.1001) |
| 3) ทางแยกต่างระดับช้างแท่งกระจาด | กม. 16+838.098 (จุดตัดทางหลวงชนบท พบ.1010) |
| 4) ทางแยกต่างระดับห้วยตะแปด | กม. 19+450.755 (จุดตัดถนนท้องถิ่น) |
| 5) ทางแยกต่างระดับมหาวิทยาลัยศิลปากร | กม. 33+989.081 (จุดตัดทางหลวงชนบท ปช.2043) |
| 6) ทางแยกต่างระดับหนองไผ่ | กม. 39+173.753 (จุดตัดทางหลวงชนบท ปช.2030) |



รูปที่ 12 ภาพจำลองรูปแบบแยกต่างระดับช้างแท่งกระจาด (จุดตัดทางหลวงชนบท พบ.1010)



รูปที่ 13 ภาพจำลองรูปแบบแยกต่างระดับหนองไผ่ (จุดตัดทางหลวงชนบท ปช.2030)



รูปที่ 14 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ

7.2.5 การออกแบบจัดการจราจรท้องถิ่นและการกัลบรถ

ตำแหน่งจุดกัลบรถจะพิจารณาจากความต้องการในการใช้จุดกัลบรถของประชาชนเป็นหลัก ซึ่งบางแห่งยังไม่มีที่กัลบรถอย่างเป็นรูปธรรม แต่ประชาชนใช้กัลบรถ ดังจะเห็นจากสภาพบนเส้นทาง เช่น จุดกัลบรถใต้สะพานบางแห่ง จุดกัลบรถแบบลักลอบกัลบรถบริเวณทางแยกหรือถนนซอยหรือบริเวณชุมชน และนอกจากนี้จะพิจารณาตำแหน่งจุดกัลบรถจากโครงข่ายถนนท้องถิ่นที่มาเชื่อมกับถนนโครงการ เพื่อให้สามารถกัลบรถได้ร่วมกัน และใกล้กับชุมชนบริเวณริมเส้นทางของโครงการ และนอกจากนี้จะพิจารณาจากการพัฒนาริมเส้นทางโครงการที่มีความสามารถในการกัลบรถ ซึ่งอาจจะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ต้องการกัลบรถ เช่น โรงงานผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูป โรงงานแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร ปิมน้ำมัน เป็นต้น โดยรายละเอียดของรูปแบบจุดกัลบรถและตำแหน่งจุดกัลบรถมีดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 รูปแบบจุดกัลบรถแบบสะพานบก

ได้ออกแบบจุดกัลบรถแบบสะพานบก จำนวน 11 แห่ง (ตารางที่ 7) โดยรูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างสะพานบกบนทางหลวงโครงการให้ถนนท้องถิ่นลอดผ่านและกัลบรถ ออกแบบให้มีความสูงเพียงพอที่รถประเภทต่างๆ สามารถลอดผ่านได้ เพื่อให้ประชาชนใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย (รูปที่ 15)

ตารางที่ 7 ตำแหน่งจุดกัลบรถแบบสะพานบก

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกัลบรถ (เมตร)	สถานที่
1	กม.3+388.809	2.50	หุบกะพง ช.3
2	กม.5+000.000	2.50	ถนนท้องถิ่น
3	กม.6+600.000	5.50	จุดกัลบรถเดิม
4	กม.8+115.000	3.00	ช.บ่อแถม
5	กม.13+440.944	3.00	ศูนย์พัฒนาห้วยทราย
6	กม.14+906.000	5.50	ทางเข้า บ.หนองข้าวนก
7	กม.21+650.000	3.00	วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีเพชรบุรี
8	กม.23+496.412	5.50	ถนนท้องถิ่น
9	กม.25+428.725	3.00	ช.วัดวังโสมส์/สวนน้ำ Black Mountain
10	กม.36+650.000	3.00	ทางเข้าอ่างเก็บน้ำปราณบุรี
11	กม.41+974.850	2.50	ทางเข้า บ.ทุ่งเสลี่ยม



รูปที่ 15 ภาพจำลองจุดกลับรถแบบสะพานบก

2) รูปแบบที่ 2 รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง

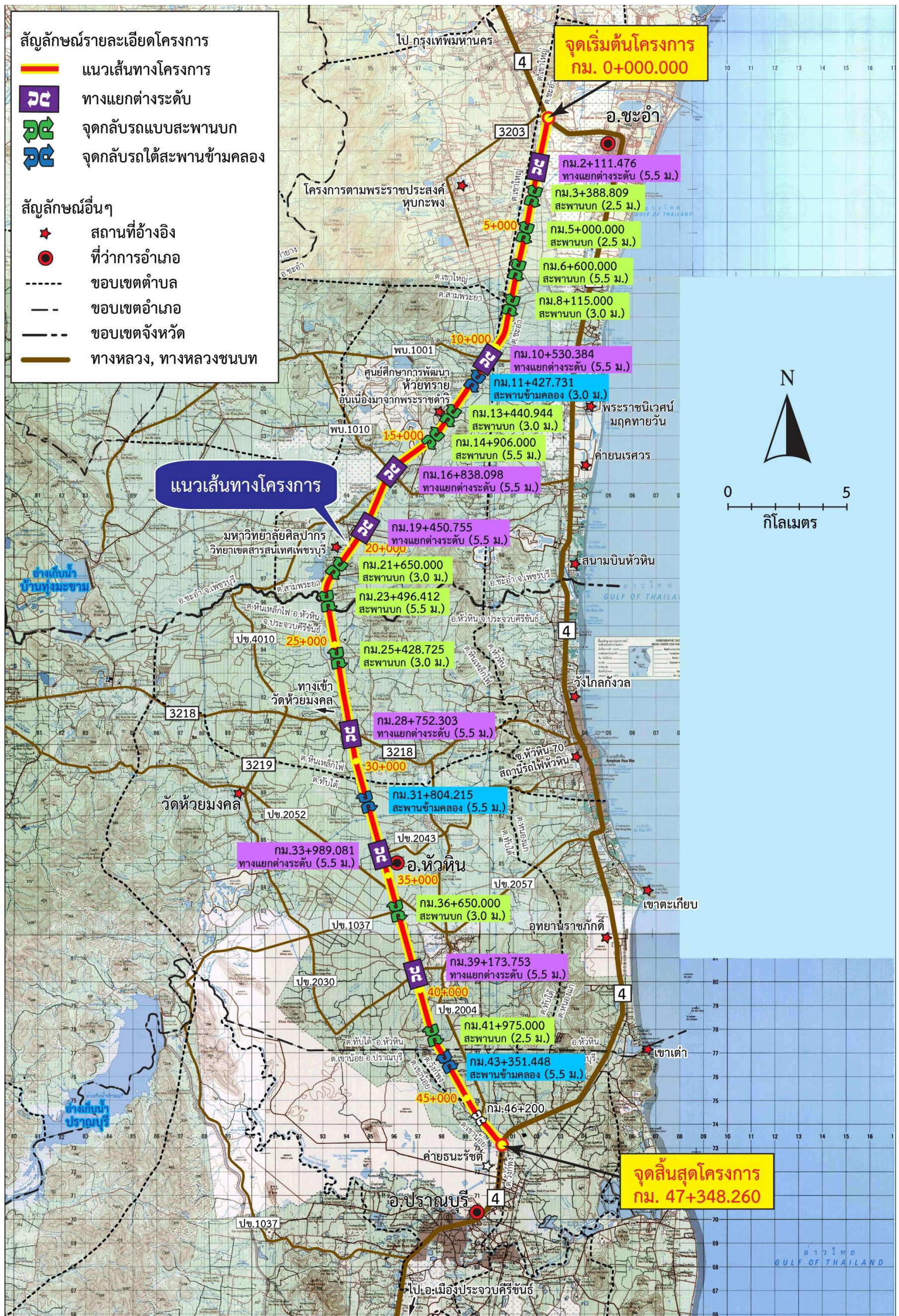
ที่ปรึกษาได้ออกแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 3 แห่ง (ตารางที่ 8) โดยรูปแบบนี้จะเป็นการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ซึ่งจะช่วยทำให้ประชาชนในท้องถิ่นใช้ระบบกลับรถในโครงการให้มีความปลอดภัยขึ้น (รูปที่ 16)

ตารางที่ 8 ตำแหน่งจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกลับรถ (เมตร)	ชื่อคลอง
1	กม.11+427.731	3.00	ห้วยตะแปด
2	กม.31+804.200	5.50	ห้วยหอย
3	กม.43+351.448	5.50	ห้วยนาตะคลอง



รูปที่ 16 ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง



รูปที่ 17 แผนที่กำหนดจุดกลับรถของโครงการ

7.2.6 งานออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำทุกแห่งที่เป็นทางระบายน้ำ โดยได้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับประเภทของทางระบายน้ำ และกำหนดขนาดให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ยังได้มีการเสริมท่อกลมในบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สรุปได้ดังนี้

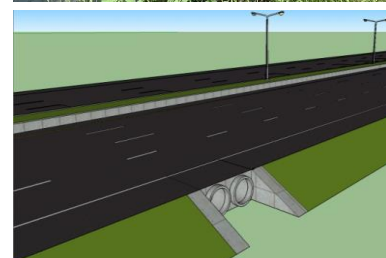
1) งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มี จำนวน 9 แห่ง

- (1) กม.2+460.377 ห้วยชะเอม ความยาวสะพาน 30 เมตร
- (2) กม.11+427.730 คลองตะแปด ความยาวสะพาน 68 เมตร
- (3) กม.18+782.895 ห้วยมะกอก ความยาวสะพาน 18 เมตร
- (4) กม.26+002.669 ห้วยสามพันนาม ความยาวสะพาน 75 เมตร
- (5) กม.28+396.834 คลองธรรมชาติ ความยาวสะพาน 50 เมตร
- (6) กม.31+804.200 ห้วยหอย ความยาวสะพาน 44 เมตร
- (7) กม.33+109.695 ห้วยน้อย ความยาวสะพาน 20 เมตร
- (8) กม.43+351.450 ห้วยนาตะคลอง ความยาวสะพาน 50 เมตร
- (9) กม.44+781.252 คลองธรรมชาติ ความยาวสะพาน 36 เมตร



2) งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 27 แห่ง

3) งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 121 แห่ง



7.2.7 การออกแบบระบบไฟฟ้า

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและในจุดที่สำคัญเพิ่มเติม ประกอบด้วย บริเวณทางแยกต่างระดับ และบริเวณจุดกลับรถ

7.2.8 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่น ๆ

- มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติ ตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการ ท่องเที่ยว และมีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความ จำเป็น เช่น ราวกันอันตรายบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือน ความเร็ว เป็นต้น

- มีการออกแบบทางเดินลอดบริเวณสะพานทางแยกต่างระดับ และสะพานบก





8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นตอนแรกจะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยการจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Checklist) ซึ่งจะครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 37 ปัจจัย ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 37 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิทัศน์ฐาน	1. ระบบนิเวศ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. ทรัพยากรดิน	2. สัตว์ในระบบนิเวศ	2. การคมนาคมขนส่ง	2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. ธรณีวิทยา	3. พืชในระบบนิเวศ	3. สาธารณูปโภค	3. การศึกษา
4. ทรัพยากรแร่ธาตุ	4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก	4. พลังงาน	4. การสาธารณสุข
5. น้ำผิวดินและใต้ดิน		5. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5. อาชีวอนามัย
6. น้ำทะเล		6. การเกษตรกรรม	6. การแบ่งแยก
7. อากาศและบรรยากาศ		7. การอุตสาหกรรม	7. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
8. เสียง		8. เหมืองแร่	8. ความปลอดภัยในสังคม
9. ความสั่นสะเทือน		9. สันทนาการ	9. สุขภาพ
		10. การใช้ที่ดิน	10. สารอันตราย
			11. ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
			12. ผู้ใช้ทาง
			13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
			14. สุนทรียภาพ

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้ง 37 ปัจจัย โดยการทำ Checklist สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ประกอบด้วย 9 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิทัศน์ฐาน ธรณีวิทยา ทรัพยากรแร่ธาตุ น้ำทะเล เหมืองแร่ การโยกย้ายและการเวนคืน สารอันตราย ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน ประวัติศาสตร์และโบราณคดี

2) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ประกอบด้วย 28 ปัจจัย ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดินและใต้ดิน อากาศและบรรยากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน ทรัพยากรทางชีวภาพ ได้แก่ ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ



พืชในระบบนิเวศ สิ่งมีชีวิตที่หายาก คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค พลังงาน การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม สันทนาการ การใช้ที่ดิน คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจ-สังคม การศึกษา การสาธารณสุข อาชีวอนามัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ผู้ใช้ทางและสุนทรียภาพ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกซึ่งเป็นรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ไปศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 18 ปัจจัย และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำมาเสนอให้ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุม จะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอน ของ การศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

9.1 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 7 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยวิธีการเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชน การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ และเฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ

2) การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งแนวโน้มนำความคิดเห็นของชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น ตลอดจนเพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หน่วยงานสาธารณสุขในกรณีที่มีการรื้อย้าย ฯลฯ ตลอดจนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นของการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเพื่อส่งเสริมเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ (วันที่ 24 กรกฎาคม 2563)

4) การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการคัดเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อการคัดเลือก รูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป (วันที่ 19-22 ตุลาคม 2563)

5) การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร (สัมมนา ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ การปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน/การศึกษาขั้นต่อไป และ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบในการดำเนินการศึกษา ขั้นต่อไป (วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564)

6) การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในประเด็น ปัญหาต่างๆ ดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะได้นำไปพิจารณาปรับปรุง มาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนยิ่งขึ้น (ประมาณเดือนเมษายน พ.ศ. 2564)

7) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการทั้ง ตลอดจนผลการดำเนินการมีส่วน ร่วมของประชาชนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความ ถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด (ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2564)

9.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

1. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

ได้ดำเนินการการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ เมื่อวันที่ 18-19 มิถุนายน 2563 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ และแนวเส้นทางโครงการ แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น ขอบเขตการศึกษาด้านต่างๆ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเข้าพบผู้แทนหน่วยงานราชการระดับอำเภอ (อำเภอชะอำ อำเภอหัวหิน และอำเภอปราณบุรี) และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล อบต.)



2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แนวเส้นทางและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้

- กลุ่มที่ 1 : วันศุกร์ที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องราชพฤกษ์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรมรวนนา หัวหิน โฮเต็ล แอนด์ คอนเวนชั่น อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในอำเภอหัวหิน และปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก นายประยงค์ จันทเต็ง นายอำเภอหัวหิน เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานพยาบาล/ศาสนสถาน/สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ ประชาชนท้องถิ่นอยู่ในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ จำนวน 59 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 20 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 79 คน

- กลุ่มที่ 2 : วันศุกร์ที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องเพชรไพฑูรย์ โรงแรมเมธาวลัย อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยได้รับเกียรติ



จาก นายณัฐวุฒิ เพ็ชรพรหมศร รองผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานพยาบาล/ศาสนสถาน/สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน ประชาชนท้องถิ่นอยู่ในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ จำนวน 74 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 24 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 98 คน

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังตารางที่ 10 และบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 18 และรูปที่ 19

ตารางที่ 10 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
กลุ่มที่ 1	
1) ประเด็นด้านวิศวกรรม	
- เสนอให้มีการวางระบบระบายน้ำทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทาง เพื่อให้ชุมชนได้เชื่อมต่อในอนาคต - เนื่องจากทั้ง 2 จังหวัด มีปริมาณน้ำฝนมาก ควรออกแบบก่อสร้างให้ได้มาตรฐาน เพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วม - ขอให้มีการสำรวจลำรางสาธารณะเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมบ้านเรือน	- การวางระบบระบายน้ำของโครงการ จะมี 2 แนว คือ แนวขวางถนน และแนวขนานกับถนนโครงการ ในอนาคต หากมีการพัฒนาเป็นชุมชนก็สามารถมาเชื่อมต่อได้ - ทางโครงการจะศึกษาการระบายน้ำโดยวิเคราะห์และตรวจสอบอาคารระบายน้ำเดิมว่ามีขนาดเพียงพอหรือไม่ หากวิเคราะห์แล้ว พบว่า ขนาดอาคารระบายน้ำเดิมไม่เพียงพอ จะทำการเพิ่มขนาดให้เพียงพอ ส่วนเส้นทางในช่วงที่มีชุมชน จะมีการวางท่อออกไปสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ - โดยในส่วนของการสำรวจลำรางสาธารณะที่อยู่นอกเขตทางหลวง ขอให้พื้นที่ช่วยกันดูแล เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม
- เห็นด้วยกับการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 หรือ 8 ช่องจราจร เพราะปัจจุบันเริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัด - เสนอให้มีการออกแบบทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร เพื่อรถท้องถิ่นได้ใช้ทาง	- ในการศึกษาครั้งนี้จะมีการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต 20 ปี เพื่อนำมากำหนดจำนวนช่องจราจรที่สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และนำมาพิจารณาประกอบกับผลการศึกษาด้านอื่น ๆ เพื่อสรุปรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด สำหรับโครงการ
- ในบางจุดที่มีต้นไม้ไม่ควรปลูกเพิ่มเติมเพื่อลดการเสียชีวิตในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ - เสนอให้ติดตั้ง Guard Rail ตลอดเส้นทาง เพื่อความปลอดภัยและป้องกันไม่ให้รถชนต้นไม้ และปิดช่องทางลักข้าม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการข้ามในจุดที่ไม่เหมาะสมของรถจักรยานยนต์	- นโยบายของกรมทางหลวงในปัจจุบัน จะไม่ปลูกต้นไม้ใหญ่ในเขตทางเพิ่มเติม แต่จะปลูกไม้พุ่ม ไม้ประดับ ส่วนบริเวณที่มีความลาดชันของคันทางสูง ทางโครงการจะพิจารณาปรับระดับหรือติดตั้ง Guard Rail เพิ่มบริเวณจุดเสี่ยงที่มีต้นไม้ใหญ่ ๆ เพิ่มเติมเพื่อให้ปลอดภัย



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- ทางโค้งใกล้สถานีบริการน้ำมันบริเวณปรางบุรี รถบรรทุก 6 ล้อ รถปิคอัพ บรรทุกสิ่งของ ช่วงฝนตกเสียหลักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	- ทางโครงการจะตรวจสอบการใช้งานของเส้นทางหรือตรวจสอบด้านกายภาพของถนน เพื่อหาสาเหตุและแก้ไขปัญหามาให้ตรงจุด เพื่อให้มีความปลอดภัย
- เสนอให้ทำทางลอดใต้สะพาน	- ทางโครงการจะมีการออกแบบทางลอดใต้สะพาน เพื่อให้การใช้งานของถนนท้องถิ่น มีความปลอดภัย
- เสนอให้ออกแบบโครงการ โดยไม่มีจุดตัดกับถนนท้องถิ่น และควรจำกัดความเร็วตลอดเส้นทางโครงการ	- การออกแบบของโครงการจะพิจารณาเรื่องความปลอดภัย มีการติดตั้งป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และพิจารณารูปแบบและตำแหน่งของจุดกลับรถที่เหมาะสมกับชุมชน ซึ่งจะพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
- เสนอให้มีการปรับโค้งให้ได้มาตรฐาน	- ทางโครงการจะออกแบบยกโค้งให้รองรับความเร็ว ตามมาตรฐานที่ 110 กม./ชม.
- ในช่วงตั้งแต่แยกวัดห้วยมกคลก่อนถึงหน้าอำเภอหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร เสนอแนะให้พิจารณาเพิ่มทางลอดอีก 1 จุด และเพิ่มจุดกลับรถบริเวณโรงงานทุ่งคาคอนกรีต อีก 1 จุด หรือทางลอดบริเวณที่เหมาะสม เพื่อลดอุบัติเหตุ	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณากำหนดตำแหน่งและรูปแบบทางลอดหรือจุดกลับรถที่เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ลดจุดตัด สี่แยกสัญญาณไฟจราจร เปลี่ยนเป็นทางลอดและทาง U-turn	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณากำหนดตำแหน่งและรูปแบบทางลอดหรือจุดกลับรถที่เหมาะสมต่อไป
กลุ่มที่ 2	
1) ประเด็นด้านวิศวกรรม:	
- ช่วงกม.ที่ 2+100 เสนอให้จุดกลับรถเป็นทางลอด และทำถนนคู่ขนาน เพื่อป้องกันรถจักรยานยนต์ขี่ขึ้นทาง	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
- ในการออกแบบ ควรจะมีทางคู่ขนาน และจาก 8 ช่องจราจร เป็น 10 ช่องจราจร ให้รองรับปริมาณจราจรในอนาคตไปอีก 20 ปี เสนอให้ออกแบบทางหลวงเต็มรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัย เพื่อรองรับรถที่จะลงใต้ หรือเข้ากรุงเทพมหานคร	- ในการศึกษาครั้งนี้จะมีการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต 20 ปี เพื่อนำมากำหนดจำนวนช่องจราจรที่สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และนำมาพิจารณาประกอบกับผลการศึกษาด้านอื่น ๆ เพื่อสรุปแบบที่เหมาะสมที่สุด สำหรับโครงการ
- เสนอให้ออกแบบปรับปรุงเกาะกลางให้มีความปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุ	- บริเวณเกาะกลางจะพิจารณาติดตั้งราวกันอันตราย เช่น ราวเหล็กกันตก (Guard Rail) หรือ ราวคอนกรีตแบรีเออร์ และจะทำการตัดกิ่งต้นไม้ที่ล้ำบนผิวจราจร ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้ทำทางลอดสำหรับสัตว์ป่า สัตว์เลี้ยงชาวบ้าน	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- บริเวณแยกหุบกะพง ได้รับการร้องเรียนให้สร้างสะพานลอยคนข้าม เนื่องจากถนนกว้าง เพื่อให้นักเรียนและบุคคลทั่วไปข้ามทางได้อย่างปลอดภัย	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป
- แยกห้วยตะแบด เสนอให้ปรับปรุงให้ถนนกว้างขึ้น	- บริเวณทางแยกแห่งนี้ มีแนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกแบบสัญญาณไฟให้เป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบยกสะพานข้ามถนนท้องถิ่น
- ระยะเวลาก่อสร้างถนน ควรให้อยู่ในเวลาที่กำหนด	- ระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการประมาณ 3 ปี ซึ่งกรมทางหลวงจะควบคุมให้อยู่ในระยะเวลาที่กำหนด
- ควรจัดระบบการบริหารจัดการการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานให้มีผลกระทบน้อยที่สุด	- รับไปพิจารณาดำเนินการ เพื่อให้การจราจรมีผลกระทบน้อยที่สุดในระหว่างการก่อสร้าง
- เสนอให้ออกแบบจุดตัด ทางแยก ให้เป็นสะพานคล้ายทางแยกห้วยมงคล	- ที่ปรึกษามีแนวคิดในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อความปลอดภัย โดยรายละเอียดจะ พิจารณาเป็นแห่งๆ ไป
- จุดแยกสัญญาณไฟ เสนอให้ทำสะพานข้าม และมีทางกลับรถต่าง ๆ	
- เส้นทาง 47 กิโลเมตร ในระหว่างทางผ่านชุมชนค่อนข้างมาก จะมีการออกแบบ ทางลอด ทางข้าม ทางยกระดับ อย่างไรให้สะดวก และการมีจุดรับส่ง ศาลาทางหลวงในตำแหน่งที่เหมาะสม	- บริเวณที่ตัดข้ามถนนท้องถิ่นมีแนวคิดจะออกแบบยกสะพานในแนวเส้นทางโครงการข้ามถนนท้องถิ่น ให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้และใช้เป็นทางกลับรถ ซึ่งจะพิจารณากำหนดความสูงของช่องลอดให้เหมาะสมกับรถทุกประเภท
- เสนอให้มีการศึกษาเรื่องวงเวียน เพราะอนาคตเมืองขยายรถจะเพิ่มมากขึ้น	- จะมีการศึกษาด้านจราจรและขนส่งเพื่อคาดการณ์ว่าอีก 20 ปี จะมีปริมาณรถเท่าไร และจะออกแบบวงเวียนให้สามารถรับปริมาณจราจร หากไม่เพียงพอ อาจจะต้องมีการเพิ่มสัญญาณไฟ หรือเพิ่มรูปแบบการบริหารจัดการจราจรให้เหมาะสม
- บริเวณแยกห้วยตะแบด มีปัญหาน้ำท่วมควรศึกษาออกแบบให้ละเอียด	- การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ จะใช้รอบปีของการเกิดซ้ำ 50 ปี มาคำนวณปริมาณน้ำฝน ทำการศึกษาพื้นที่รับน้ำ เพื่อตรวจสอบว่าอาคารระบายน้ำเดิมสามารถรองรับปริมาณน้ำได้เพียงพอหรือไม่ หากไม่เพียงพอจะเสนอปรับขนาดให้ใหญ่ขึ้น
- หากมีการก่อสร้างขยายถนน ขอให้ประสานให้หน่วยงานสาธารณสุขโรคระบาดด้วย	- กรมทางหลวงจะมีการแจ้งและประสานงานกับสาธารณสุขโรค ทุกหน่วยที่จะต้องมีการรื้อย้าย
- เสนอให้มีศาลาทางหลวง และจุดพักรถในโครงการ	- กรมทางหลวงมีโครงการที่จะก่อสร้างจุดจอดรถบรรทุกอยู่ที่ กม. 37 ของเส้นทางโครงการ
2) ประเด็นด้านการมีส่วนร่วม:	



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- ในการประชุมกลุ่มย่อย เสนอให้ประชุมในศาลาประชาคมของหมู่บ้านหรือโรงเรียนในพื้นที่	- บริษัทที่ปรึกษาจะพิจารณาสถานที่ที่เหมาะสมและจะประสานในรายละเอียดต่อไป



บรรยากาศการลงทะเบียน ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายณรงค์ฤทธิ์ พรหมประดิษฐ์
ผอ.แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
กล่าวรายงาน



นายประยงค์ จันทเต็ง
นายอำเภอหัวหิน
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายประยงค์ จันทเต็ง, ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



นางอรพินท์ คงเดชศักดิ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของ
ประชาชน และการประชาสัมพันธ์
ผู้ดำเนินรายการ



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและ
ตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



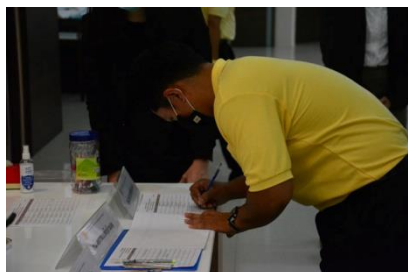
นายบุญธรรม ไกรศรีศรี
ผู้จัดการโครงการ กรมทางหลวง
ตอบข้อซักถาม





ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

รูปที่ 18 บรรยากาศการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่อำเภอหัวหิน และปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



บรรยากาศการลงทะเบียน ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายนิติ ขวัญแพ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
กล่าวรายงาน



นายณัฐวุฒิ เพ็ชรพรหมศร
รองผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายณัฐวุฒิ เพ็ชรพรหมศร,
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



นางอรพินท์ คงเดชศักดิ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของ
ประชาชน และการประชาสัมพันธ์
ผู้ดำเนินรายการ



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและ
ตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



นายบุญธรรม ไกรศรีศรี
ผู้จัดการโครงการ กรมทางหลวง
ตอบข้อซักถาม





ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

รูปที่ 19 บรรยากาศการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

3. การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ได้จัดการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ในระหว่างวันที่ 19-22 ตุลาคม พ.ศ. 2563 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีต่อการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานพยาบาล/ศาสนสถาน/สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ และแบ่งการประชุมออกเป็น 7 กลุ่มดังนี้

- กลุ่มที่ 1 : วันจันทร์ที่ 19 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลเขาน้อย อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก นายราม สิงห์โคภิชฐ์ ปลัดอาวุโสอำเภอปราณบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 25 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 10 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 35 คน

- กลุ่มที่ 2 : วันจันทร์ที่ 19 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ศาลาประชาคมหมู่ที่ 3 ตำบลวังก้ง อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังก้ง อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก นายราม สิงห์โคภิชฐ์ ปลัดอาวุโสอำเภอปราณบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 51 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 60 คน

- กลุ่มที่ 3 : วันอังคารที่ 20 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก นายสมเจตร์ เจริญทรง ปลัดอาวุโสอำเภอหัวหิน เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 44 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน



● กลุ่มที่ 4 : วันอังคารที่ 20 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยได้รับเกียรติจาก นายสมเจตน์ เจริญทรง ปลัดอาวุโสอำเภอหัวหิน เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 32 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 41 คน

● กลุ่มที่ 5 : วันพุธที่ 21 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ เทศบาลเมืองชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นายธีรพล ปรียานุภาพ ปลัดอาวุโสอำเภอชะอำ (รักษาการแทนนายอำเภอชะอำ) เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 32 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 41 คน

● กลุ่มที่ 6 : วันพุธที่ 21 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นายธเนศ นาเมือง ปลัดอำเภอชะอำ เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 66 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 11 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 77 คน

● กลุ่มที่ 7 : วันพฤหัสบดีที่ 22 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 7 ตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นายธีรพล ปรียานุภาพ ปลัดอาวุโสอำเภอชะอำ (รักษาการแทนนายอำเภอชะอำ) เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 65 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 11 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 76 คน

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
กลุ่มที่ 1 ตำบลเขาใหญ่ อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	
- รูปแบบการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้าแม่โคปราณบุรีเป็นอย่างไร เนื่องจากรูปแบบจุดกลับรถ (U-Turn) ในปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบ่อย	- จะมีการปรับปรุงรูปแบบจุดกลับรถบริเวณหน้าแม่โคปราณบุรี เป็นจุดกลับรถใต้สะพานแบบสะพานบก และจะบรรจุอยู่ในโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับวงยาวของกรมทางหลวง
- เสนอให้แก้ไขชื่อโครงการเป็นทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำเป็น ทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำและหัวหิน	- การใช้ชื่อโครงการจะเป็นไปตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาไม่สามารถแก้ไขได้



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
กลุ่มที่ 2 ตำบลวังภัง อำเภอบราญบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	
- เสนอให้ทำทางลอดกลับรถบริเวณสะพานคลองวังยาว	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้สร้างศาลาผู้โดยสารหน้าวัดวังยาว และบริเวณที่จอดรถผู้โดยสารที่ตำบลวังภัง	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ออกแบบสะพานทางลอดให้มีความสูงที่เพียงพอเพื่อให้รถทุกชนิดสามารถกลับรถได้	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณากำหนดความสูงช่องลอดของสะพานให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้แก้ไขปัญหาการระบายน้ำของบ้านเรือนที่ติดริมถนน โดยการสร้างท่อระบายน้ำตามยาวพร้อมบ่อพัก	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาออกแบบด้านการระบายน้ำตามแนวยาวให้เหมาะสมต่อไป
- หากการดำเนินการสร้างถนนคู่ขนานจะทำให้การค้าขายริมทางได้รับผลกระทบ เนื่องจากรถจะไม่วิ่งเข้ามาใช้ทางคู่ขนาน	- หากรูปแบบถนนโครงการมีทางคู่ขนานจะออกแบบให้มีทางเข้า-ออก เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางหลัก กับทางคู่ขนาน จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถแวะร้านค้าบริเวณริมทางขนานได้
กลุ่มที่ 3 ตำบลทับใต้ อำเภอสวี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	
- ควรศึกษาแบบระบายน้ำให้ละเอียด โดยเฉพาะบริเวณถนนหน้าทับใต้ริสอร์ท เป็นพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก และมีปัญหาท่วมพื้นที่เกษตรของชาวบ้าน	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณหมู่ 7 กับหมู่ 14	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณา ประกอบการกำหนดตำแหน่งรูปแบบจุดกลับรถให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางร่วม ทางแยก	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการออกแบบติดตั้งไฟส่องสว่างให้มีความปลอดภัย
- เสนอให้รักษาระดับความสูงของถนนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร	- ในการออกแบบโครงการจะใช้ระดับตามถนนเดิมเป็นหลัก ในจุดที่ถนนเดิมยกสูง อาจจะพิจารณาการปรับระดับลดระดับหรือติดตั้ง Guard Rail เพื่อความปลอดภัย
- เสนอให้มีป้ายบอกชื่อหมู่บ้าน/ทางเข้าหมู่บ้านให้ชัดเจน	- ที่ปรึกษาออกแบบระบบป้ายจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้มีความปลอดภัย
- เสนอให้ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร และให้มีทางคู่ขนานเพื่อใช้งานได้สะดวก	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียของแต่ละรูปแบบ โดยจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรม และการจราจรขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม หากคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ จะนำเสนอให้ประชาชนทราบในการประชุมครั้งถัดไป



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณหน้าร้านสมหมายหมู่ที่ 2 และบริเวณหน้าโรงน้ำแข็ง วรเทพ	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการกำหนดตำแหน่ง และรูปแบบจุดกลับรถให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ออกแบบทางระบายน้ำทั้งสองข้างทางขนานกับ ถนน	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำตาม แนวยาวให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอแนะให้มีศาลาพักรถโดยสารทางเข้าวัดดอนเสือ หมอบ และบริเวณแยกหนองไผ่	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ
- กังวลเรื่องน้ำท่วม ซึ่งน้ำจะไหลจากฝั่งตะวันตกเป็นจำนวนมาก การออกแบบควรศึกษาให้ละเอียด	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการศึกษาเรื่องแบบ ระบายน้ำของโครงการต่อไป
กลุ่มที่ 4 ตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	
- เห็นด้วยกับการขยายถนนเป็น 8 ช่องจราจร พร้อมมีถนน คู่ขนาน เพื่อสะดวกในการสัญจรของคนในพื้นที่ และลด อุบัติเหตุ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบ โดยจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรม และการจราจรขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม หากคัดเลือก รูปแบบที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ จะนำเสนอ ให้ประชาชนทราบในการประชุมครั้งถัดไป
- เสนอให้ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาวัดถนนลื่น เพื่อลด อุบัติเหตุ	- ที่ปรึกษาจะพิจารณาปรับปรุง ประเภหผิวจราจรให้มีความเหมาะสมต่อไป
- เสนอให้พิจารณาจุดกลับรถเพิ่มอีก 1 จุด ระหว่างสะพาน วัดห้วยมงคล จนถึงบริเวณหน้าอำเภอหัวหิน	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการกำหนดตำแหน่ง รูปแบบจุดกลับรถให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ติดตั้งป้ายคำเตือนความเร็วตลอดเส้นทาง ใน ตำแหน่งที่เห็นชัดเจน	- ที่ปรึกษาออกแบบระบบป้ายจราจรให้เป็นไปตาม มาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้มีความปลอดภัย
- เสนอให้เพิ่มเติมจุดกลับรถบริเวณหน้าอำเภอหัวหิน และ บริเวณรอยต่อระหว่างชะอำ รวมถึงเสนอให้ยกสะพาน ให้สูง เนื่องจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางนี้ด้วย	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณา ประกอบการกำหนดตำแหน่ง รูปแบบและความสูงของช่องลอดให้เหมาะสมต่อไป
- บริเวณวงเวียนสะพานบกกับวัดห้วยมงคลมีน้ำท่วมขัง	- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาดำเนินการออกแบบแก้ไข ต่อไป
กลุ่มที่ 5 ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	
- เห็นด้วยกับรูปแบบที่มีทางขนานทั้ง 2 ข้าง เพื่อรองรับการ ใช้งานของชุมชน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบ โดยจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรม และการจราจรขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม หากคัดเลือก รูปแบบที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ จะนำเสนอ ให้ประชาชนทราบในการประชุมครั้งถัดไป



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงาม เพื่อเป็นจุดพัก รถ จุดจอดของฝาก จุดชมวิว	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาออกแบบให้มีความเหมาะสม ต่อไป
- เห็นด้วยกับการยกเลิกสัญญาณไฟจราจรทั้ง 3 แห่ง และ ก่อสร้างสะพานข้ามแยก เพื่อลดอุบัติเหตุ	- ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษเปรียบเทียบรูปแบบทาง แยกต่างระดับที่เหมาะสมของทางแยกทั้ง 3 แห่ง
- เสนอให้แก้ไขวิสัยทัศน์บริเวณสี่แยกข้างทางกระจาด เพื่อ ลดอุบัติเหตุ	- บริเวณสี่แยกข้างทางกระจาดจะออกแบบปรับปรุงแยก ต่างระดับ ซึ่งจะทำให้การใช้งานมีความปลอดภัยมากขึ้น
- เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานข้ามบริเวณแยกต่างระดับแบบ วงเวียน	- ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษเปรียบเทียบรูปแบบที่ เหมาะสมในแต่ละทางแยก
- เสนอให้ทำสะพานข้ามแยกบริเวณสี่แยกห้วยตะแปด	- ที่ปรึกษาปรับปรุงแบบเป็นทางแยกต่างระดับ อยู่ ระหว่างการศึกษเปรียบเทียบรูปแบบที่เหมาะสม
- เสนอให้สำรวจการวางท่อระบายน้ำเพิ่มเติม และศึกษา รายละเอียดปริมาณน้ำฝน ของพื้นที่หัวหินและชะอำ	- การศึกษาระบบระบายน้ำของโครงการ จะใช้ปริมาณ น้ำฝนย้อนหลังในรอบ 50 ปี มาวิเคราะห์โดยจะ ตรวจสอบอาคารระบายน้ำเดิมว่ามีขนาดเพียงพอ หรือไม่ หากวิเคราะห์แล้ว พบว่าขนาดอาคารระบายน้ำ เดิมไม่เพียงพอจะทำการเพิ่มขนาดให้เพียงพอ
- ต้องการทราบกรอบเวลาในการจัดสรรงบประมาณ ก่อสร้างได้	- เมื่อโครงการมีความพร้อมและได้รับการสนับสนุนให้ ดำเนินการ จะใช้ระยะเวลาในการของบประมาณ 1 ปี และก่อสร้างอีก 3 ปี
- ช่องจราจรทางด้านซ้าย สามารถออกแบบความกว้างของ ช่องจราจรได้มากกว่า 3.50 เมตรได้หรือไม่ สำหรับให้ รถบรรทุกใช้งาน	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณา ทั้งนี้ความกว้างช่องจราจรตาม มาตรฐาน คือ 3.50 เมตร
กลุ่มที่ 6 ตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	
- โครงการมีการเวนคืนที่ดินของประชาชนหรือไม่	- รูปตัดทางหลวงทั้ง 2 รูปแบบที่นำเสนอจะพัฒนาในเขต ทางเดิม ส่วนรูปแบบทางแยกต่างระดับนั้น หากเป็น รูปแบบที่ 3 จะมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- เห็นด้วยกับการก่อสร้างถนน 8 ช่องจราจร พร้อมทาง ขนาน เนื่องจากทำให้สัญจรสะดวกและปลอดภัยสำหรับ คนในพื้นที่	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบ โดยจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรม และการจราจรขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม หากคัดเลือก รูปแบบที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ จะนำเสนอ ให้ประชาชนทราบในการประชุมครั้งถัดไป
- ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 3 เพราะมีผลกระทบกับ ร้านค้าบริเวณริมสะพาน	- ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษเปรียบเทียบรูปแบบทาง แยกต่างระดับที่เหมาะสม



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้ศึกษารายละเอียดเรื่องน้ำท่วม น้ำท่วมขัง	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป
- เสนอให้มีศาลาพักรู้โดยสารทั้ง 2 ด้าน บริเวณแยกข้างทางกระเจา	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป
- เสนอให้เลือกต้นไม้ข้างทางให้เหมาะสม เพื่อลดความร้ายแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น	- ในโครงการนี้จะไม่มีการปลูกต้นไม้ใหญ่ในเขตทางเพิ่มเติม
- เสนอให้ทำทางลอดใต้สะพานให้ได้มาตรฐาน ได้แก่ ทางลอดใต้สะพานบางหิน ทางลอดใต้สะพานดอนปะกอก ทางลอดใต้สะพานวิทยาลัยเกษตร	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป
- เสนอให้มีศาลาพักรู้โดยสาร บริเวณแยกด้านหลังมหาวิทยาลัยศิลปากร	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป
- เสนอให้มีป้ายบอกทางเข้า-ออกของชุมชนให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการขับรถผิดเส้นทาง	- ที่ปรึกษาได้ออกแบบระบบป้ายจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้มีความปลอดภัย
- เสนอให้มีการปรับปรุงผิวถนนบริเวณแยกข้างทางกระเจา	- บริเวณแยกข้างทางกระเจา จะออกแบบปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับส่วนผิวถนนของโครงการจะพิจารณาปรับปรุงประเภทผิวให้เหมาะสม
- ในระหว่างการก่อสร้างเสนอให้ทำเส้นทางสำหรับเข้าไปช่วยเหลือผู้ป่วย เช่น รถพยาบาล รถฉุกเฉิน	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณา โดยจะจัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป
กลุ่มที่ 7 ตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	
- บริเวณทางแยกผืนดิน รูปแบบการกลับรถเป็นอย่างไร	- แยกผืนดินจะมีการออกแบบปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ
- เห็นด้วยกับทางลัดรูปแบบที่ 1 แบบห้วยมงคล และจากบ้านหนองยาวถึงหุบกะพง ไม่มีทางกลับรถ ขอให้เพิ่มเติมจุดที่เหมาะสมให้ด้วย	- ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษาระบายน้ำแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม ส่วนช่วงจากบ้านหนองยาวถึงหุบกะพง จะมีการพิจารณากำหนดจุดกลับรถที่เหมาะสมเพิ่มเติม
- เสนอให้มีการเพิ่มทางขนาน ช่วงบริเวณบ้านหนองยาว-บ้านผืนดิน ถนนทัพพี ถนนเทศบาลเมืองชะอำ เพื่อสร้างความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถด้วย	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณากำหนดรูปแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
- หุบกะพงซอย 3 เสนอให้ทำสะพานกลับรถ เพื่อให้รถขนาดเล็กและขนาดกลางกลับรถได้	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณา ประกอบการกำหนดตำแหน่งรูปแบบจุดกลับรถให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ออกแบบอาคารระบายน้ำเป็นท่อเหลี่ยม บริเวณคลองตาลักษ์ โรงน้ำแข็ง ถึงทางเขาสุมหนองยาว เพราะจะระบายน้ำลงคลองได้ดีกว่า	- การศึกษาระบายน้ำของโครงการ จะใช้ปริมาณน้ำฝนย้อนหลังในรอบ 50 ปี มาวิเคราะห์โดยจะตรวจสอบอาคารระบายน้ำเดิมว่ามีขนาดเพียงพอ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	หรือไม่ หากวิเคราะห์แล้ว พบว่าขนาดอาคารระบายน้ำ เดิมไม่เพียงพอจะทำการเพิ่มขนาดให้เพียงพอ
- เสนอให้ยกระดับความสูงของจุดกลับรถเป็น 5.50 เมตร เพื่อให้รถทุกชนิดลอดได้	- ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบความสูงของช่องลอดของ สะพานแต่ละแห่งให้เหมาะสมต่อไป
- เสนอให้ติดป้ายเตือนเพิ่ม บริเวณทางเข้าหมู่บ้านหนองยาว เช่น ป้ายการใช้เส้นทางร่วม ป้ายเตือนระวังอุบัติเหตุบริเวณนี้	- ที่ปรึกษาออกแบบระบบป้ายจราจรให้เป็นไปตาม มาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้มีความปลอดภัย
- ขอให้เพิ่มเติมจุดพักรถและสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณ ทางเข้าหุบกะพง	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป
- ในระหว่างการก่อสร้าง ให้จัดทำแผนการจัดการจราจรให้ มีความปลอดภัยด้วย	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายน้ำเพชร กิมสร้าง
รองผู้อำนวยการ
แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
กล่าวรายงาน



นายราม สิงห์โคกิชฐ์
ปลัดอาวุโสอำเภอปราณบุรี
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายราม สิงห์โคกิชฐ์, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 : ในพื้นที่ตำบลเขาน้อย อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ วัน
จันทร์ที่ 19 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นางสาวนวิรัตน์ ฉิมพาลี
นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ
แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
กล่าวรายงาน



นายราม สิงห์โสภณ
ปลัดอาวุโสอำเภอปราณบุรี
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายราม สิงห์โสภณ, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 : ในพื้นที่ในตำบลวังก้ง อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
วันจันทร์ที่ 19 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ศาลาประชาคมหมู่ที่ 3 ตำบลวังก้ง อำเภอบางบาล
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายเศรษฐ์ จันทอาด
รองผู้อำนวยการ
แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
กล่าวรายงาน



นายสมเจตร์ เจริญทรง
ปลัดอาวุโสอำเภอหัวหิน
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายสมเจตร์ เจริญทรง, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 : ในพื้นที่ตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
วันอังคารที่ 20 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นางสาวนวิรัตน์ จิมพาลี
นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ
แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
กล่าวรายงาน



นายสมเจตน์ เจริญทรง
ปลัดอาวุโสอำเภอหัวหิน
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายสมเจตน์ เจริญทรง, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 4 : ในพื้นที่ตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
วันอังคารที่ 20 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายศรีเพชร อินพันธัง
รองปลัดเทศบาลเมืองชะอำ รักษาการ
ปลัดเทศบาลเมืองชะอำ
กล่าวรายงาน



นายธีรพล ปรียานุภาพ
ปลัดอาวุโสอำเภอชะอำ
รักษาการแทนนายอำเภอชะอำ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายธีรพล ปรียานุภาพ, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 5 : ในพื้นที่ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
วันพุธที่ 21 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ เทศบาลเมืองชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี



การลงทะเบียน และรับเอกสาร



นายพอล อุทัยศรี
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
กล่าวรายงาน



นายธเนศ นาเมือง
ปลัดอำเภอชะอำ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายธเนศ นาเมือง, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา
และประชาชน



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 6 : ในพื้นที่ตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
วันพุธที่ 21 ตุลาคม 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายพอล อุทัยศรี
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
กล่าวรายงาน



นายธีรพล ปรียานุภาพ
ปลัดอาวุโสอำเภอชะอำ
รักษาการแทนนายอำเภอชะอำ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายธีรพล ปรียานุภาพ, ผู้แทนกรมทางหลวง,
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 7 : ในพื้นที่ตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
วันพฤหัสบดีที่ 22 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7
ตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

9.3 การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. ป้ายประกาศเชิญชวนร่วมการประชุมฯ

(1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดทำป้ายเชิญชวนร่วมการประชุมหรือแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมข้อมูล ประกอบด้วยชื่อการประชุม ชื่อโครงการ วัน - เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสื่อสาร ดำเนินการเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ขนาด 2 x 1.5 เมตร ติดตั้งจำนวน 11 จุด คือ 1) จุดเริ่มต้นโครงการ 2) ที่ว่าการอำเภอชะอำ 3) ที่ว่าการอำเภอหัวหิน 4) ที่ว่าการอำเภอบางสะพาน 5) เทศบาลเมืองชะอำ 6) เทศบาลตำบลนาตาล 7) องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 8) องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 9) องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ 10) องค์การบริหารส่วนตำบลวังพังก 11) เทศบาลตำบลเขาน้อย



(2) การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

ดำเนินการจัดทำป้ายเชิญชวนร่วมการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไข ปัญหาการจราจร ข้อมูลประกอบด้วยชื่อการประชุม ชื่อโครงการ วัน - เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสื่อสาร ดำเนินการเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ขนาด 2 x 1.5 เมตร ติดตั้งจำนวน 11 จุด คือ 1) จุดเริ่มต้นโครงการ 2) ที่ว่าการอำเภอชะอำ 3) ที่ว่าการอำเภอหัวหิน 4) ที่ว่าการอำเภอบางสะพาน 5) เทศบาลเมืองชะอำ 6) เทศบาลตำบลนาตาล 7) องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 8) องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 9) องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ 10) องค์การบริหารส่วนตำบลวังพังก 11) เทศบาลตำบลเขาน้อย



(3) การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2

ดำเนินการจัดทำป้ายเชิญชวนร่วมการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร ข้อมูลประกอบด้วยชื่อการประชุม ชื่อโครงการ วัน - เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสื่อสาร ดำเนินการเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ขนาด 2 x 1.5 เมตร ติดตั้งจำนวน 11 จุด คือ 1) จุดเริ่มต้นโครงการ 2) ที่ว่าการอำเภอชะอำ 3) ที่ว่าการอำเภอหัวหิน 4) ที่ว่าการอำเภอบางสะพานบุรี 5) เทศบาลเมืองชะอำ 6) เทศบาลตำบลนาตาล 7) องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 8) องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 9) องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ 10) องค์การบริหารส่วนตำบลวังพิก 11) เทศบาลตำบลเขาน้อย



2. ประกาศสรุปผลการประชุม

(1) ติดประกาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ ครั้งที่ 1

ดำเนินการติดประกาศสรุปผลการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 ข้อมูลประกอบด้วย ประกาศกรมทางหลวง สรุปผลการประชุมครั้งที่ ดำเนินการเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ขนาด A3 ติดตั้ง จำนวน 11 จุด คือ 1) จุดเริ่มต้นโครงการ 2) ที่ว่าการอำเภอชะอำ 3) ที่ว่าการอำเภอหัวหิน 4) ที่ว่าการอำเภอบางสะพานบุรี 5) เทศบาลเมืองชะอำ 6) เทศบาลตำบลนาตาล 7) องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 8) องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 9) องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ 10) องค์การบริหารส่วนตำบลวังพิก 11) เทศบาลตำบลเขาน้อย



(2) ติดประกาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ดำเนินการติดประกาศสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ข้อมูลประกอบด้วย ประกาศกรมทางหลวง สรุปผลการประชุมครั้งที่ ดำเนินการเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ขนาด A3 ติดตั้ง จำนวน 11 จุด คือ 1) จุดเริ่มต้นโครงการ 2) ที่ว่าการอำเภอชะอำ 3) ที่ว่าการอำเภอหัวหิน 4) ที่ว่าการอำเภอปราณบุรี 5) เทศบาลเมืองชะอำ 6) เทศบาลตำบลนาายาง 7) องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 8) องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 9) องค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ 10) องค์การบริหารส่วนตำบลวังพังก 11) เทศบาลตำบลเขาน้อย



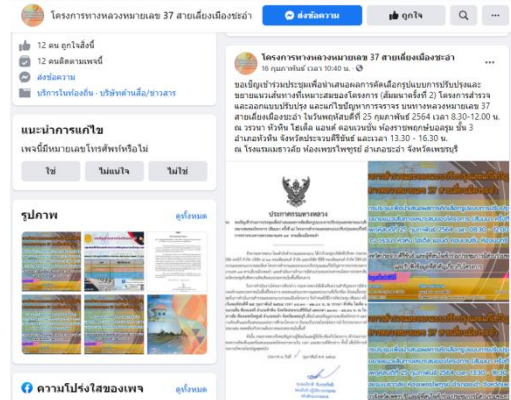
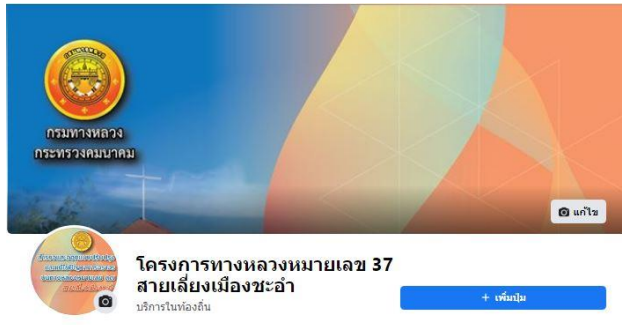
3. เว็บไซต์โครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเปิดเว็บไซต์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมการของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อการพัฒนาโครงการ รวมถึงเป็นช่องทางสื่อสารระหว่างกลุ่มเป้าหมายกับโครงการ



4. เฟซบุ๊กโครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเปิด Fanpage โครงการ โดยใช้ชื่อว่า โครงการทางหลวงหมายเลข 37 สาย
เลี้ยวเมืองชะอำ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมการของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและ
ข้อเสนอแนะที่มีต่อการพัฒนาโครงการ รวมถึงเป็นช่องทางสื่อสารระหว่างกลุ่มเป้าหมายกับโครงการ



10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ
สรุปได้ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรม

ออกแบบรายละเอียดโครงการและจัดทำแบบร่างขั้นสุดท้าย

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

นำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม
รวมทั้งการเก็บตัวอย่างและการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม มาใช้ประกอบการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน เพื่อ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.1) สรุปผลการประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 และเผยแพร่ตีตประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของ
หน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์และเฟซบุ๊กโครงการ

3.2) ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยจัดการประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลด
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) จะดำเนินการในช่วงเดือนเมษายน 2564 เป็นการ
ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการ และ
รูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร ผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการลด
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเปิดรับฟังแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของ
ประชาชน และรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง



ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระรามหก แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 0 2354 1036 โทรสาร 0 2354 1037

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เทสโก้ จำกัด

บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ 0 2258 1320 โทรสาร 0 2258 1313

ด้านวิศวกรรม

คุณระพีพรรณ อักษรนำ ต่อ 608

ด้านสิ่งแวดล้อม

คุณระพีพรรณ อ่อนน้อม ต่อ 409

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

คุณอรพินท์ คงเดชอดิศักดิ์ ต่อ 408



บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 350 อาคารธนภัทร ชั้น 4 ถนนรามอินทรา แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10230

งานศึกษาด้านจราจร

คุณจาตุรนต์ แจ่มไพบูลย์

โทรศัพท์ 08 1252 7716 โทรสาร 0 2117 1721



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 111 ซอยบางนา – ตราด 26 แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260

งานสำรวจด้านวิศวกรรม

คุณบุญรักษ์ ภูนาศล

โทรศัพท์ 08 1793 1928 โทรสาร 0 2013 0229



เว็บไซต์โครงการ :

เฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ