



กรมทางหลวง  
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42  
กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)  
และตัดถนนรามโกมุท

ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ  
**26 มิถุนายน 2567 - 18 กันยายน 2568**  
รวม **450 วัน**

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3  
กุมภาพันธ์ 2568

# ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 42 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไว้ด้วยกัน ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 42 ที่พาดผ่านจังหวัดปัตตานีหลายพื้นที่ที่มีชุมชนและมีสถานที่สำคัญหลายแห่งทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะแยกบานา และแยกถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกที่อยู่ใกล้กัน ทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกล่าช้าในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหาคาจรารถบนทางหลวงหมายเลข 42 ในช่วงดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟราพลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคาจรารถบนทางหลวงหมายเลข 42 แยกบานา - จุดตัดถนนรามโกมุท ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการด้านการจัดการจราจร การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น มีรูปแบบการพัฒนาที่ถูกต้องเหมาะสม ตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคาจรารถบริเวณทางหลวงหมายเลข 42 ช่วงจุดตัดทางแยกบานา - จุดตัดแยกกรมโกมุท ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
- 2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดปัญหาคาจรารถติดขัดบริเวณจุดตัดทางแยก
- 3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงาน องค์กรและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
- 5 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ



แก้ไขปัญหาคาจรารถติดขัด  
เพิ่มความสะดว รวดเร็ว  
และคล่องตัวในการเดินทาง



เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง  
ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว  
และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ  
ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว  
สบาย และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



การเดินทางที่คล่องตัว รวดเร็ว จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน



# พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 42 มีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 110+050 โดยแบ่งการดำเนินโครงการเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 งานออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000 ระยะทาง 2.650 กิโลเมตร ครอบคลุม 2 ทางแยก คือ จุดตัดถนนรามโกมุท บริเวณ กม.ที่ 107+173 ช่วงปัตตานี – นราธิวาส และจุดตัดแยกบานา บริเวณ กม.ที่ 107+777 และส่วนที่ 2 งานออกแบบปรับปรุงถนน จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050 ระยะทาง 1.050 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 3.700 กิโลเมตร โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลตะลุโบะ ตำบลบานา และตำบลตันหยงลุโล๊ะ อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี ยกเว้นการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

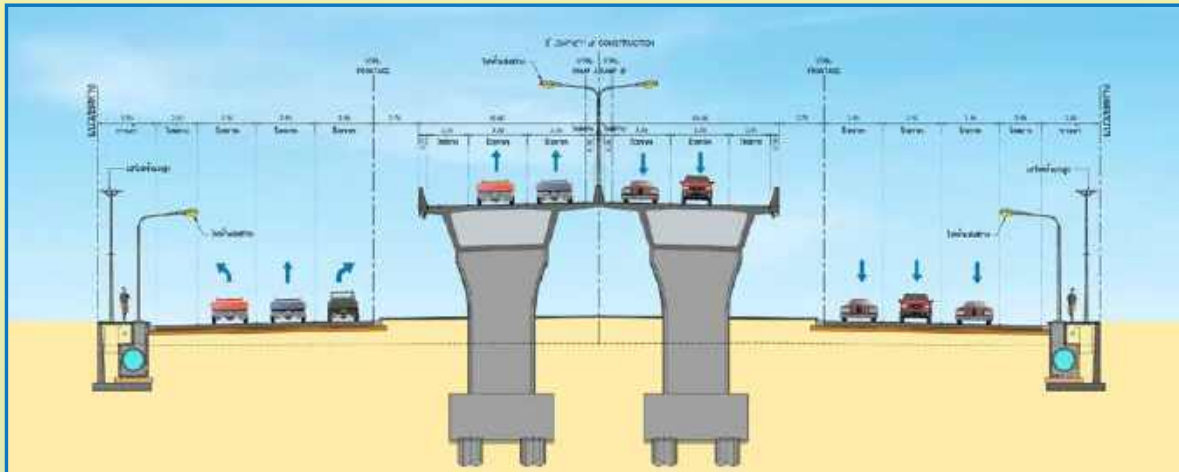


ตารางพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 110+050

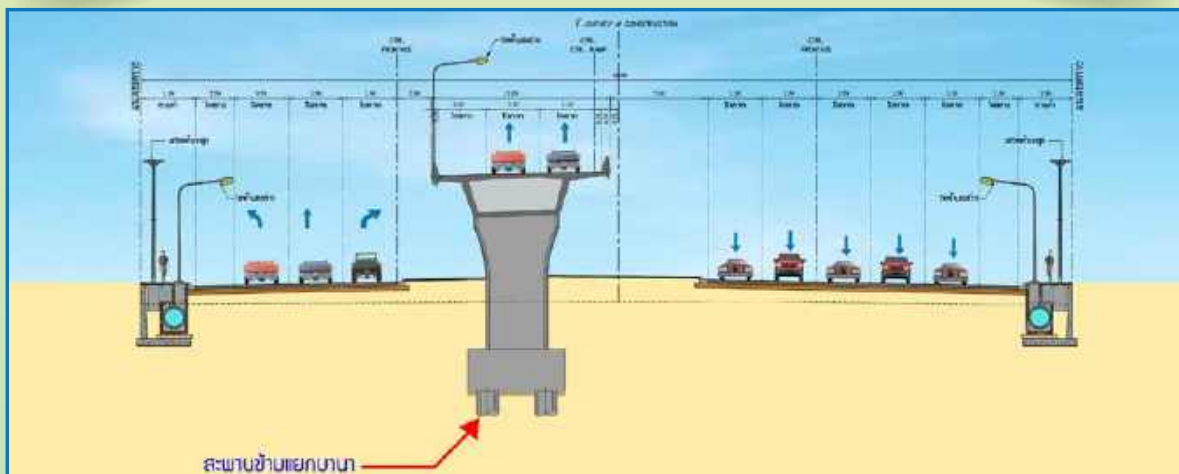
| ที่ | ชื่อ                       | ที่ตั้ง      |              |           | พื้นที่<br>ส่วนการปกครอง | บริเวณ กม. | ตำแหน่ง          |
|-----|----------------------------|--------------|--------------|-----------|--------------------------|------------|------------------|
|     |                            | ตำบล         | อำเภอ        | จังหวัด   |                          |            |                  |
| 1   | หมู่ที่ 8 บ้านดีราแะ       | ตะลุโบะ      | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   | อบต. ตะลุโบะ             | 106+100    | ซ้ายทาง          |
| 2   | หมู่ที่ 9 บ้านปูโป๊ะ       | ตะลุโบะ      | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 106+100    | ขวาทาง           |
| 3   | หมู่ที่ 1 บ้านสุโงป้าน     | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   | อบต. บานา                | 109+100    | ขวาทาง           |
| 4   | หมู่ที่ 2 บ้านบานา         | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 109+100    | ซ้ายทาง          |
| 5   | หมู่ที่ 3 บ้านบานา         | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 107+900    | ซ้ายทาง          |
| 6   | หมู่ที่ 4 บ้านกำปงตารง     | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 107+800    | ขวาทาง           |
| 7   | หมู่ที่ 5 บ้านกูวัง        | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 106+300    | ขวาทาง           |
| 8   | หมู่ที่ 6 บ้านจือโระ       | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 108+100    | ขวาทาง           |
| 9   | หมู่ที่ 7 บ้านปากาป็นยัง   | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 106+300    | ซ้ายทาง          |
| 10  | หมู่ที่ 10 บ้านกูแบฮัตเตะ  | บานา         | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 107+300    | ซ้ายทาง          |
| 11  | หมู่ที่ 1 บ้านตันหยงลุโล๊ะ | ตันหยงลุโล๊ะ | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   | อบต. ตันหยงลุโล๊ะ        | 109+450    | ซ้ายทาง          |
| 12  | หมู่ที่ 3 บ้านกรือเซะ      | ตันหยงลุโล๊ะ | เมืองปัตตานี | ปัตตานี   |                          | 109+700    | ซ้ายทาง - ขวาทาง |
| รวม | 12 หมู่บ้าน                | 3 ตำบล       | 1 อำเภอ      | 1 จังหวัด | 3 อบท.                   | -          | -                |

# รูปแบบทางเลือกโครงการส่วนที่ 1 เบื้องต้น

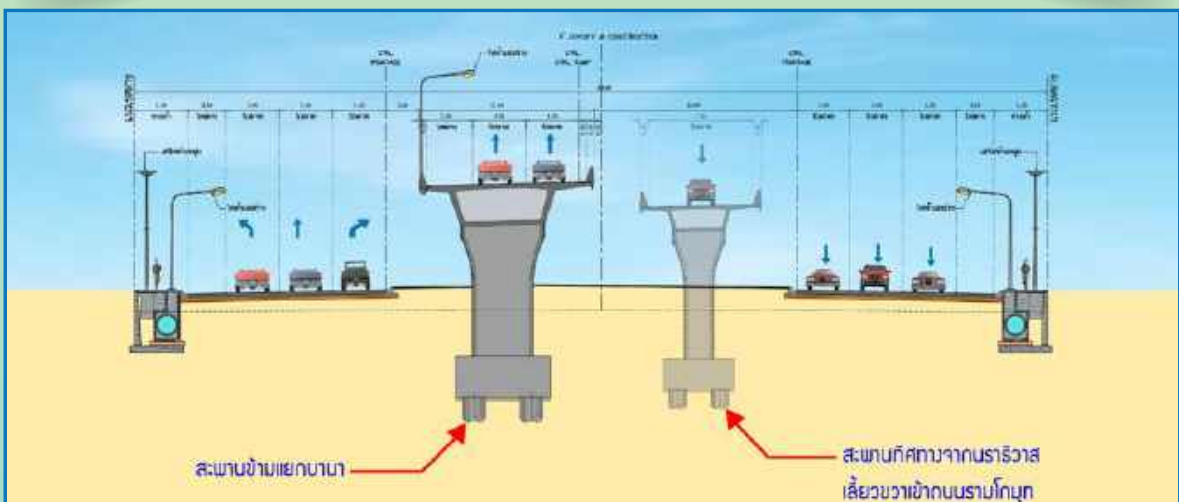
โครงการส่วนที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000 (ทางแยกต่างระดับ)



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 1



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 2

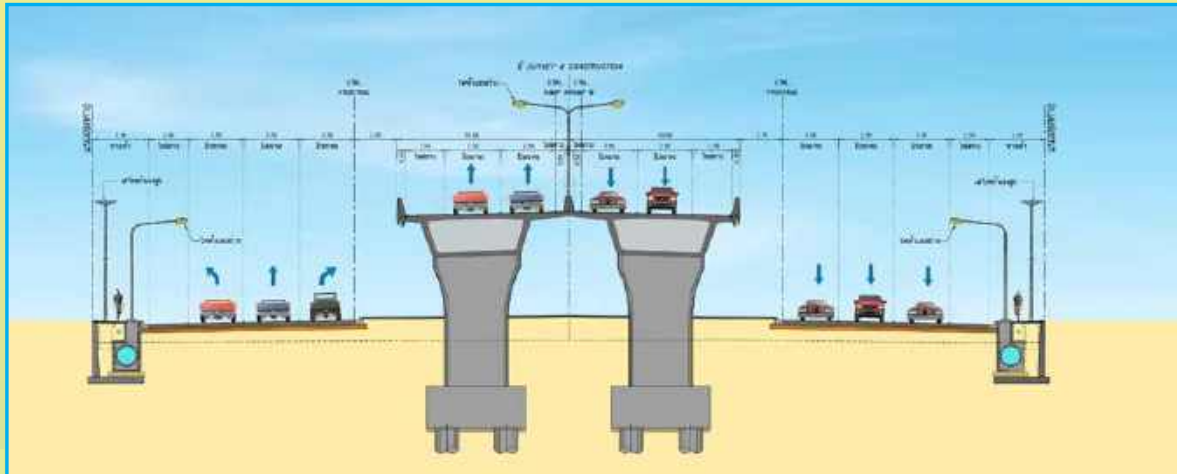


รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 3



ที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกและเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม เพื่อนำมาวิเคราะห์ และประเมินให้คะแนนในแต่ละรูปแบบ โดยนำเสนอเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

| รูปแบบที่ 1 | สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานคู่) |
|-------------|----------------------------------------------------------------|
| AT GRADE    | จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร              |



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 1



บริเวณจุดตัดถนนรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

### ข้อดี

1. มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 42 มีปริมาณมากจำเป็นต้องเพิ่มปริมาณช่องจราจร 4 – 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) จากจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุทและจุดตัดแยกบานาออกแบบเป็น แยกสัญญาณไฟจราจรและปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยที่สุดเนื่องจากจุดตัดกระแสจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกและถนนระดับพื้น (At Grade) มีจำนวนน้อยและลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อการใช้งานน้อย เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยก ส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลางในแนวทางหลวงหมายเลข 42 สามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่า หรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม รวมทั้งบริเวณพื้นที่จุดตัดทางแยกถนนรามโกมุทและแยกบานา

### ข้อจำกัด

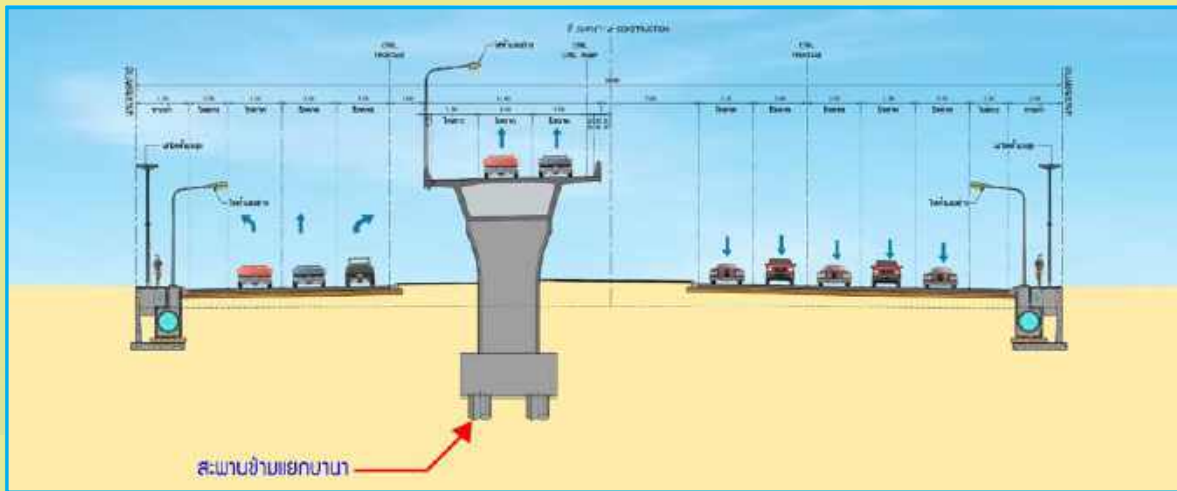
1. ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นรูปแบบสะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1.60 กิโลเมตร
2. มีผลต่อทัศนียภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge) ใช้ระยะเวลาการก่อสร้างเป็นเวลานาน มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมระหว่างการก่อสร้างมาก ตามระยะเวลาการก่อสร้าง

## รูปแบบที่ 2

สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา  
(สะพานเด็ยวฝั่งลงไป จ.นราธิวาส)

AT GRADE

จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 2



บริเวณจุดตัดถนนรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

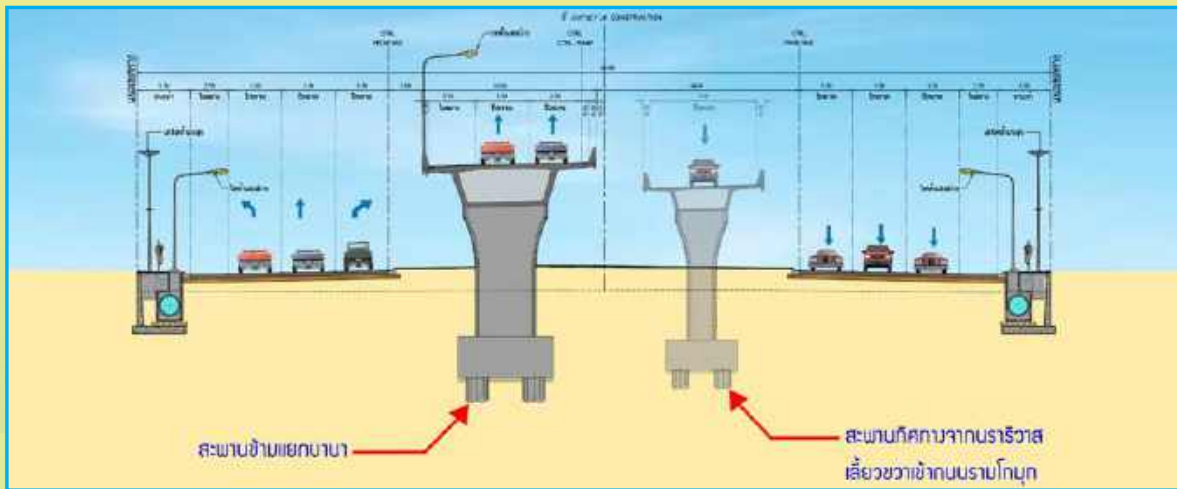
### ข้อดี

1. ออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร ประหยัดงบประมาณ การก่อสร้างและค่าบำรุงรักษามากกว่ารูปแบบที่ 1
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุทและจุดตัดแยกบานา ออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร และปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อจราจรระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม
4. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
5. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1

### ข้อจำกัด

1. ปริมาณจำนวนช่องจราจรในทิศทางไป จ.สงขลา น้อยกว่ารูปแบบที่ 1
2. จุดตัดกระแสนจราจรบนถนนระดับพื้น (At Grade) ในทิศทางไป จ.สงขลา มากกว่ารูปแบบที่ 1 มีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า รูปแบบที่ 1 มีผลต่อทัศนียภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1.60 กิโลเมตร

|             |                                                                                                                                                       |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| รูปแบบที่ 3 | สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท (สะพานเดี่ยวฝั่งจาก จ.นราธิวาส เลี้ยวขวาเข้าเมืองปัตตานี) และสะพานข้ามแยกบานา (สะพานเดี่ยวฝั่งขาลงไป จ.นราธิวาส) |
| AT GRADE    | จุดตัดถนนรามโกมุท (ปิดทางแยก) และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร                                                                                         |



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 3



บริเวณจุดตัดถนนรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

### ข้อดี

1. ออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร ประหยัดงบประมาณ การก่อสร้างและค่าบำรุงรักษามากกว่ารูปแบบที่ 1 และรถที่มาจากฝั่งด้าน จ.นราธิวาส บนทางหลวงหมายเลข 42 สามารถเดินทางเข้าถนนรามโกมุท โดยใช้ทางแยกต่างระดับ
2. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 42 มีผลกระทบต่อการใช้จราจรระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 และอยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม

### ข้อจำกัด

1. ปริมาณจำนวนช่องจราจรในทิศทางไป จ.สงขลา น้อยกว่ารูปแบบที่ 1
2. จุดตัดกระแสน้ำจราจรบนถนนระดับพื้น (At Grade) ในทิศทางไป จ.สงขลา มากกว่ารูปแบบที่ 1 มีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารูปแบบที่ 1
3. มีผลต่อทัศนียภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานข้ามแยกบานา (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร และสะพานข้ามแยก Directional Ramp เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 42 เข้าถนนรามโกมุท มีความยาวประมาณ 0.7 กิโลเมตร
4. แนวถนนโครงการในแนวถนนรามโกมุทมีระยะทางประมาณ 550 เมตร ออกนอกเขตทางของกรมทางหลวงประมาณ 300 เมตร ต้องมีการประสานงานเพื่อขอใช้พื้นที่ถนนของหน่วยงานท้องถิ่น
5. ปิดทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กรณีต้องการไปทิศทาง จ.สงขลา ต้องไปกลับรถที่แยกบานา



# สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบของโครงการ

| ลำดับ               | ปัจจัยที่พิจารณา                | น้ำหนักคะแนน | รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ<br>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356<br>(แยกบานา)และตัดถนนรามโกมุท |                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                               |
|---------------------|---------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     |                                 |              | รูปแบบที่ 1<br>สะพานต่างระดับ<br>ข้ามจุดตัด<br>ถนนรามโกมุท และ<br>ข้ามแยกบานา<br>(สะพานคู่)                   | รูปแบบที่ 2<br>สะพานต่างระดับ<br>ข้ามจุดตัด<br>ถนนรามโกมุท และ<br>ข้ามแยกบานา<br>(สะพานเดี่ยวฝั่งลงไป<br>จ.บราธิวาส) | รูปแบบที่ 3<br>สะพานต่างระดับ<br>ข้ามจุดตัด<br>ถนนรามโกมุท<br>(สะพานเดี่ยวฝั่งจาก<br>จ.บราธิวาส เลี้ยวขวา<br>เข้าเมืองปัตตานี) และ<br>สะพานข้ามแยกบานา<br>(สะพานเดี่ยวฝั่งลงไป<br>จ.บราธิวาส) |
| 1                   | ด้านวิศวกรรม และจราจร           | 40           | 35.58                                                                                                         | 37.96                                                                                                                | 35.98                                                                                                                                                                                         |
| 2                   | ด้านค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา | 30           | 24.00                                                                                                         | 29.55                                                                                                                | 30.00                                                                                                                                                                                         |
| 3                   | ด้านสิ่งแวดล้อม                 | 30           | 23.90                                                                                                         | 27.09                                                                                                                | 27.60                                                                                                                                                                                         |
| รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน |                                 | 100          | 83.48                                                                                                         | 94.60                                                                                                                | 93.58                                                                                                                                                                                         |

จากการพิจารณาเปรียบเทียบและให้คะแนนแต่ละรูปแบบทางเลือกตามหลักเกณฑ์ที่ได้นำเสนอในข้างต้น พบว่า  
**รูปแบบที่ 2** : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานเดี่ยวฝั่งลงไป จ.บราธิวาส)  
**AT GRADE** : จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร  
 มีความเหมาะสมมากที่สุด



จุดตัดถนนรามโกมุท



แยกบานา



# การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) โดยการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ เป็นการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมภาคสนามเบื้องต้น ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมปัจจัยการศึกษาทั้งสิ้น 37 ปัจจัย โดยการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นประยุกต์ใช้วิธี Leopold Matrix ซึ่งเป็นการจัดความสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินการโครงการและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยการประเมินทั้งขนาดของผลกระทบและคุณค่าของความสำเร็จของปัจจัย พบว่ามีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาต่อในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ของรูปแบบทางเลือกของโครงการที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด จำนวน 22 ปัจจัย

6 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

1. ทรัพยากรดิน
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
3. น้ำผิวดิน
4. อากาศและบรรยากาศ
5. เสียง
6. ความสั่นสะเทือน

2 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

1. สัตว์ในระบบนิเวศ
2. พืชในระบบนิเวศ

4 ปัจจัย

คุณค่าการใช้ประโยชน์

1. การคมนาคมขนส่ง
2. สาธารณูปโภค
3. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
4. สันทนาการ

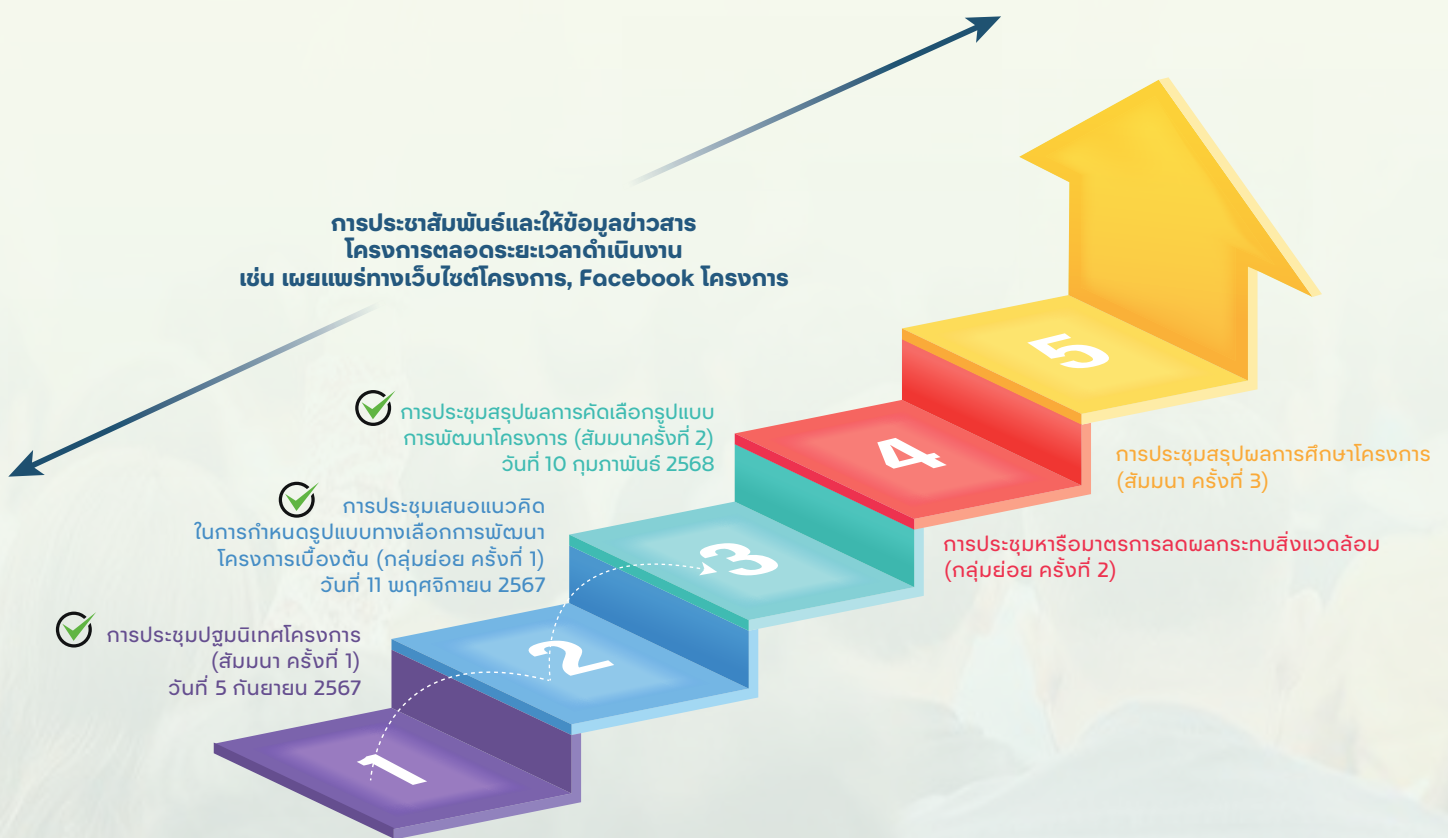
10 ปัจจัย

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การสาธารณสุข
3. อาชีวอนามัย
4. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
5. ความปลอดภัยในสังคม
6. สุขภาพ
7. ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
8. ผู้ใช้ทาง
9. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
10. สุนทรียภาพ

# การมีส่วนร่วมของ ประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีเวทีในการแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะกับโครงการโดยจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเหตุผล ความจำเป็น และแนวคิดการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษาโครงการ เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน





## Website



[www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com](http://www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com)

## Facebook



**Facebook**  
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท

## Line



**Line OpenChat**  
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท



### หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 08 9677 9397  
0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034  
Website : [www.ldhighway.com](http://www.ldhighway.com)  
Email : [kunavuts@gmail.com](mailto:kunavuts@gmail.com)



### ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท วิศวกร 31 จำกัด  
99/41 ซ.นวมินทร์ 45 ถ.นวมินทร์  
แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240  
โทรศัพท์ : 09 5675 3736  
Email : [engineer31@outlook.co.th](mailto:engineer31@outlook.co.th)

### ที่ปรึกษาด้านการจราจร



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด  
188/70 อาคารชัยวลล์ ห้องเลขที่ ดี16  
(ชั้นที่ 3-4), ดี17 ถนนจรัสเมือง แขวงวังใหม่  
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
โทรศัพท์ : 0 2181 1770  
โทรสาร : 0 2181 1768  
Email : [mba@infraplus.co.th](mailto:mba@infraplus.co.th)



### ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด  
91/257 หมู่บ้านมณีนรินทร์ หมู่ 1  
ตำบลไทรมา อำเภอมืองนนทบุรี  
จังหวัดนนทบุรี 11000  
โทรศัพท์ : 06 4716 2542  
Email : [kpme.banaramkomut@gmail.com](mailto:kpme.banaramkomut@gmail.com)



### ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด (SECO)  
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่  
อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120  
โทรศัพท์ : 0 2060 0101  
โทรสาร : 0 2000 3425  
Email : [info@siamenvi.co.th](mailto:info@siamenvi.co.th)



กรมทางหลวง  
DEPARTMENT OF HIGHWAYS