



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร 02 354 1034
Email: surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรม
บริษัท วิไลท์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ซอยสุขุมวิท 26 (อารี)
ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0-2259-3867-9 โทรสาร : 0-2259-5041
ติดต่อ : นายนิมิตร อินทกุล (ผู้จัดการโครงการ)
นายณัฐวุฒิ แร่งทอง (ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
E-mail : info@weconsultants.co.th



**ด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วมของประชาชน**
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 33 ซอยรามอินทรา 5 แยก 9 แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน
กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0-2522-7369 ต่อ 144 และ 145 โทรสาร : 0-2522-7368
ติดต่อ : นางสาวณัฐพร สาขาสวรรณ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม)
นางสาวนวลฉวี รูปขำดี (นักวิชาการด้านประชาสัมพันธ์/การมีส่วนร่วมของประชาชน)
E-mail : enrichconsult@yahoo.com



www.interchange-kopho331-3246.com



โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 กับ ทล.3246



โครงการฯ จุดตัด ทล.331&3246 (แยกเกาะโพธิ์)

หมายเหตุ : ภาพที่แสดงเป็นเพียงภาพตัวอย่างของ 1 ในรูปแบบทางเลือกในการพัฒนา
ทางแยกต่างระดับของโครงการ

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการชุดที่ 2
กรกฎาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องด้วยในปัจจุบัน บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า ทางแยกเกาะโพธิ์ เป็นทางแยกจุดตัดระดับพื้นควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรที่มีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การสัญจรผ่านทางแยกเกิดปัญหาการจราจรติดขัด มีความล่าช้าในการเดินทางสูง และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางด้านการจราจร การปรับปรุงและพัฒนาทางแยก รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมและขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ในการนี้ "กรมทางหลวง" โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสำหรับการดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 รวมทั้งการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้ที่มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาของโครงการ ซึ่งโครงการฯ จะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุดต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการจราจร ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมและขนส่งบริเวณทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และโครงข่ายถนนในบริเวณข้างเคียง
- 2) เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 ให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสม เป็นไปตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทาง และการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถรองรับการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต
- 4) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งเพื่อเป็นการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้มีความเหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการประชุม

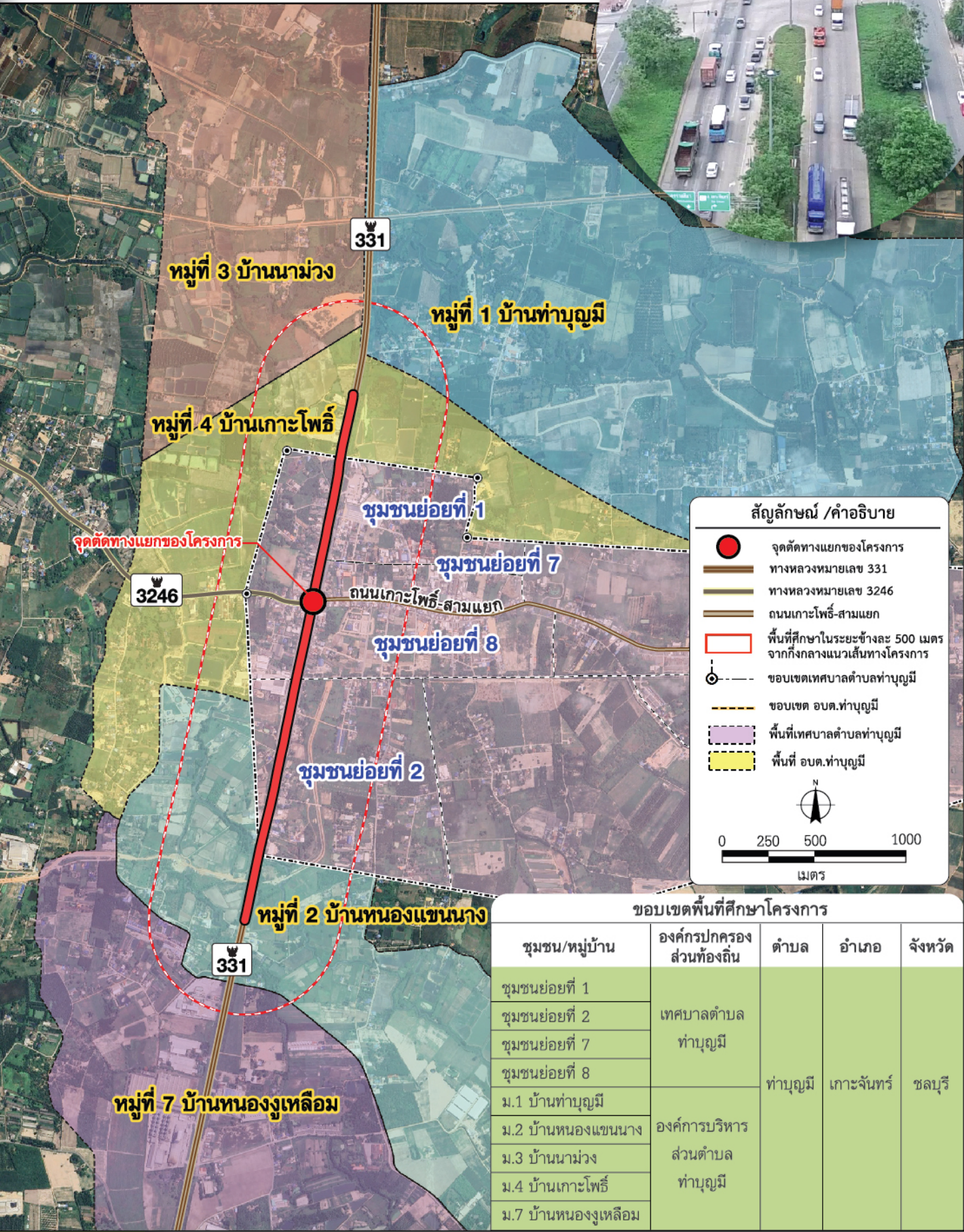
- 1) เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ อันประกอบไปด้วย ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการ การดำเนินงานทางด้านต่าง ๆ รูปแบบทางเลือกในการพัฒนาโครงการ และเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการ เป็นต้น ให้กับผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่มีต่อรูปแบบทางเลือกและการพัฒนาของโครงการ จากทางผู้เข้าร่วมการประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ มาใช้ประกอบในการพิจารณาศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสม ครบคลุม และครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) สามารถแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกเกาะโพธิ์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม
- 2) สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดชลบุรีให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถสนับสนุนการคมนาคมและขนส่ง ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า ทางแยกเกาะโพธิ์ ตำบลท่าบุญมี อำเภอกะเจันท์ จังหวัดชลบุรี โดยพื้นที่ศึกษาและดำเนินงานครอบคลุมพื้นที่ ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการออกแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ



รูปแบบทางเลือกในการพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการ

โครงการฯ ได้มีการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกสำหรับการปรับปรุงและพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 4 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบทางเลือกที่ 1

ออกแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนว ทล. 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

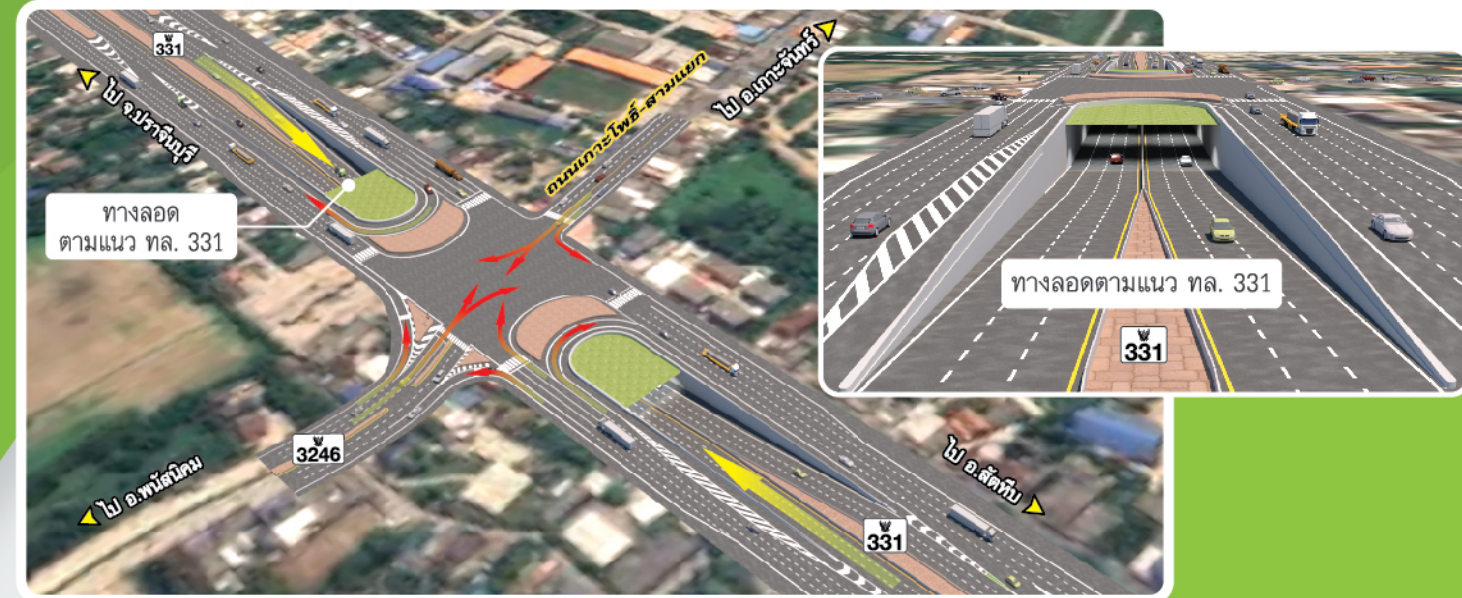
- 1) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ
- 2) มีระยะเวลาการก่อสร้างไม่มากนัก (24 เดือน)
- 3) รองรับปริมาณการจราจรของยานพาหนะทุกประเภท
- 4) สามารถระบายน้ำได้อย่างสะดวก
- 5) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ข้อเสีย

- 1) มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

รูปแบบทางเลือกที่ 2

ออกแบบเป็นทางลอดตามแนว ทล. 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- 1) ไม่มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก
- 2) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ข้อเสีย

- 1) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาสูง
- 2) มีระยะเวลาการก่อสร้างมากที่สุด (30 เดือน)
- 3) มีความเสี่ยงต่อปัญหาด้านการระบายน้ำ
- 4) มีข้อจำกัดด้านความสูงของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางลอด

รูปแบบทางเลือกที่ 3

ออกแบบเป็นสะพานกลับรถแบบยกระดับ 2 ทิศทาง จำนวน 2 จุด ในบริเวณจุดกลับรถระดับพื้นเดิม พร้อมทำการปิดทางแยกเกาะโพธิ์



ข้อดี

- 1) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ
- 2) มีระยะเวลาการก่อสร้างน้อยที่สุด (18 เดือน)
- 3) สามารถระบายการจราจรบนทางหลักได้อย่างรวดเร็ว
- 4) ไม่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก เนื่องจากไม่มีทางแยกในบริเวณดังกล่าว
- 5) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- 6) ไม่มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

ข้อเสีย

- 1) มีการบดบังทัศนียภาพในบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานกลับรถแบบยกระดับ
- 2) ผู้ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบสะพานกลับรถแบบยกระดับไม่สามารถใช้บริการจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย
- 3) การเดินทางไม่สะดวกในบางทิศทาง เช่น ทิศทางจาก ทล. 331 ไม่สามารถเลี้ยวขวาเข้าสู่ ทล. 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยกได้ โดยจะต้องใช้สะพานกลับรถแบบยกระดับทดแทน

รูปแบบทางเลือกที่ 4

ออกแบบเป็นทางลอดบนแนว ทล. 3246 กับถนนเกาะโพธิ์-สามแยก พร้อมทำการปิดทางแยกเกาะโพธิ์



ข้อดี

- 1) มีระยะเวลาการก่อสร้างไม่มากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ (24 เดือน) เนื่องจากเป็นทางลอดขนาดเล็ก
- 2) สามารถระบายการจราจรระหว่าง ทล. 3246 กับถนนเกาะโพธิ์-สามแยก ได้อย่างคล่องตัว
- 3) สามารถระบายการจราจรบนทางหลักได้อย่างรวดเร็ว
- 4) ไม่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก เนื่องจากไม่มีทางแยกในบริเวณดังกล่าว

ข้อเสีย

- 1) มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อขยายเขตทางบริเวณถนนเกาะโพธิ์-สามแยก
- 2) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาสูง
- 3) มีข้อจำกัดด้านความสูงของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางลอด
- 4) การเดินทางไม่สะดวกในบางทิศทาง เช่น ทิศทางจาก ทล. 331 ไม่สามารถเลี้ยวขวาเข้าสู่ ทล. 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยกได้ โดยจะต้องใช้จุดกลับรถระดับพื้นเดิม

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสม สำหรับการพัฒนาโครงการในเบื้องต้น

ด้านวิศวกรรมและจราจร

- 1) ด้านเรขาคณิตของงานทาง
- 2) ด้านการจราจรและขนส่ง
- 3) ด้านผลกระทบระหว่างก่อสร้าง และการระบายน้ำ
- 4) ด้านความปลอดภัยในการขับขี่

40%

30%

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- 1) ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- 2) ด้านการบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ด้านทรัพยากรดิน
- 2) ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 3) ด้านสาหร่ายบุโรคและสาหร่ายการ
- 4) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
- 5) ด้านการบดบังทัศนียภาพ

30%

รูปแบบทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะได้รับการพิจารณาเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุด สำหรับการปรับปรุงและพัฒนาของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา มีการศึกษาข้อจำกัด/พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการรวบรวมข้อมูลด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination; IEE) สำหรับรูปแบบทางเลือกของโครงการ และสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบไปใช้ประกอบในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ โดยปัจจัยผลกระทบที่มีความแตกต่างกัน และใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุดด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น ประกอบด้วย 5 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) ด้านทรัพยากรดิน (2) ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (3) ด้านสาหร่ายบุโรคและสาหร่ายการ (4) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน (5) ด้านการบดบังทัศนียภาพ



การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กับผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ได้รับทราบและได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะ ต่อการศึกษาและพัฒนาของโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

15 กรกฎาคม 2568

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนกันยายน 2568

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2568

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนมกราคม 2569



ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ เว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊ก การติดประกาศตามหน่วยงานราชการ และการแจกใบปลิว เป็นต้น (ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ)



ภาพการเข้าพบ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ดำเนินการระหว่างวันที่ 19 มีนาคม ถึง วันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2568

ภาพการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568