

» การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน 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)	เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2568
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	19 กันยายน 2568
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2568
การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)	ประมาณเดือนมกราคม 2569

ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ เว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊ก การติดประกาศตามหน่วยงานราชการ และการแจกใบปลิว เป็นต้น (ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ)



ภาพกิจกรรมการพบปะหรือและรับฟังความคิดเห็น การจัดประชุมและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

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 วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง 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 แรงทอง (ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
E-mail : info@weconsultants.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านการประชาสัมพันธ์

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 : นางสาวนรพร สาขาสุวรรณ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม)
นางสาวนวลฉวี รูปชาติ (นักวิชาการด้านประชาสัมพันธ์)
E-mail : enrichconsult@yahoo.com



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246



เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการชุดที่ 3
กันยายน 2568



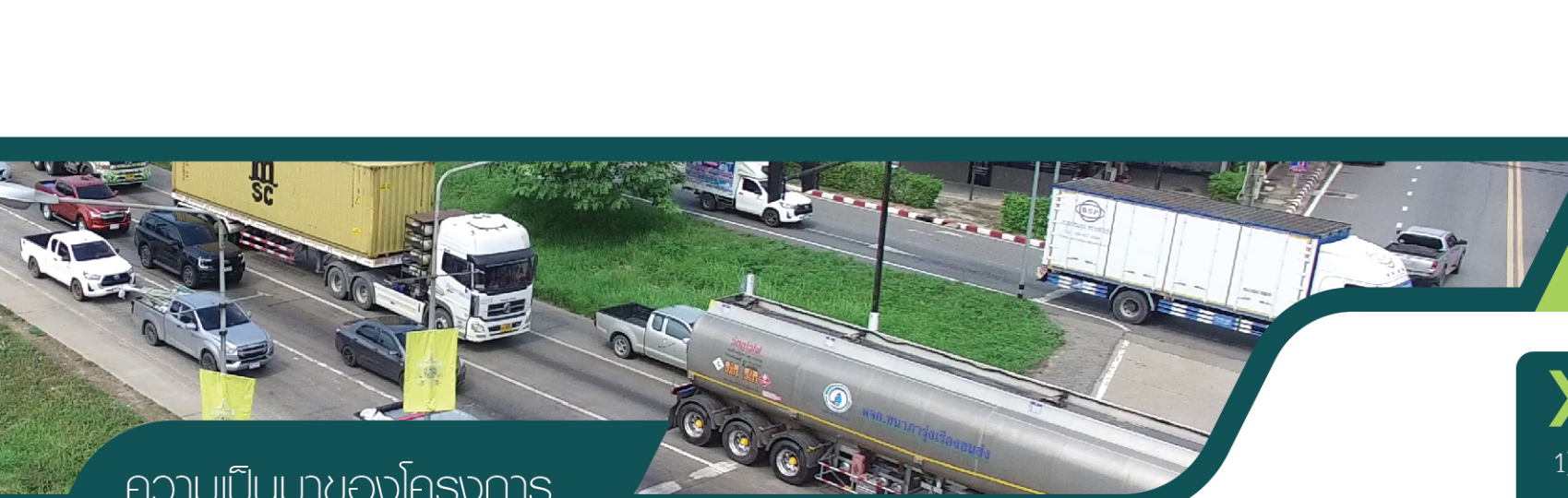
www.interchange-kopho331-3246.com



โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัด ทล.331 กับ ทล.3246



โครงการฯ จุดตัด ทล.331&3246 (แยกเกาะโพธิ์)



ความเป็นมาของโครงการ

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

ในการนี้ “กรมทางหลวง” โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิลิธรี 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) เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร 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

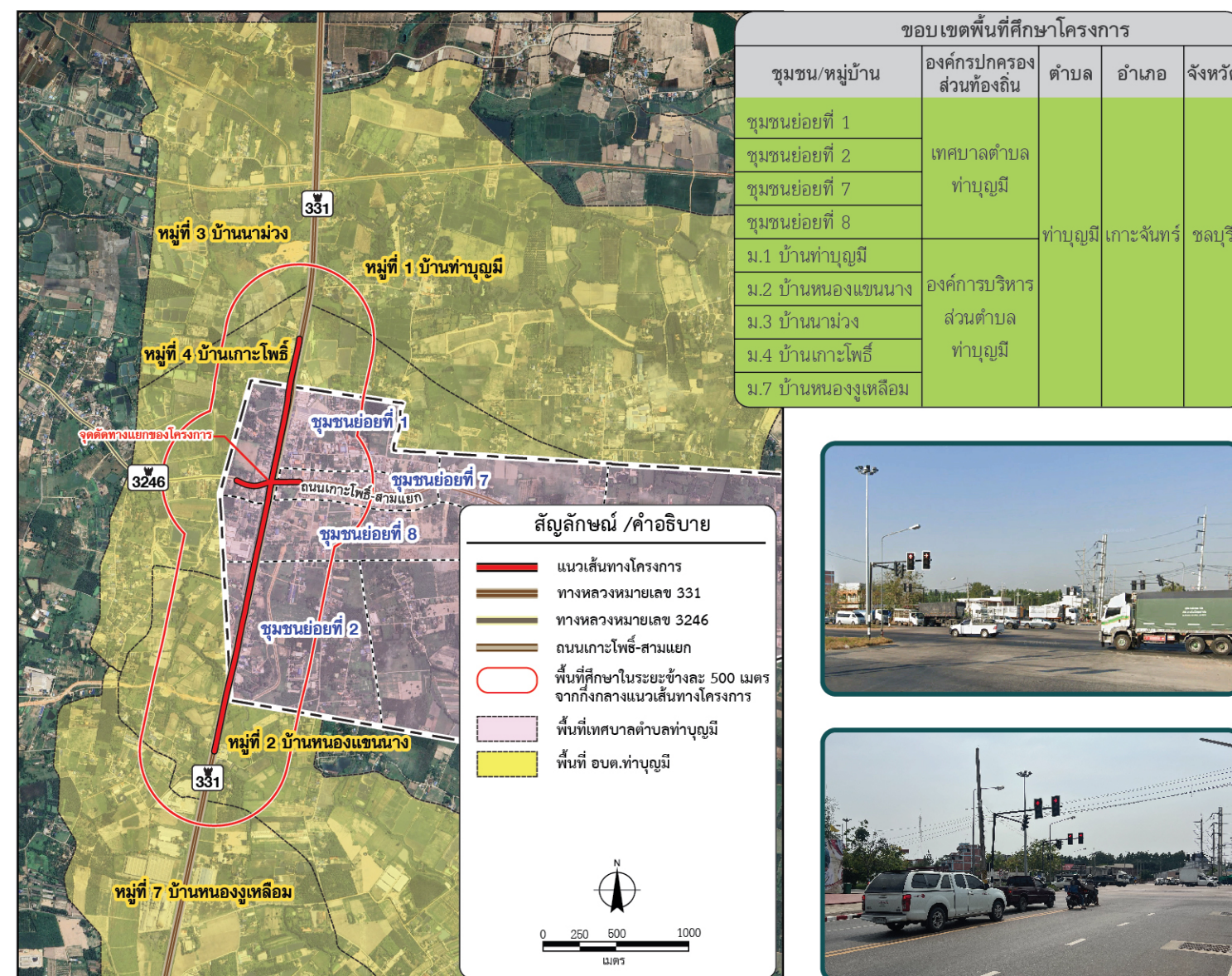
- 1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ให้กับผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่มีต่อผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ จากผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสม ครบถ้วน และครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

» ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

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

» พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัด ทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า “ทางแยกเกาะโพธิ์” ตำบลท่าบุญมี อำเภอกะเจันทร์ จังหวัดชลบุรี โดยพื้นที่ศึกษาและดำเนินงาน ครอบคลุมพื้นที่ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ ระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

รูปแบบทางเลือกในการพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการ

โครงการฯ ได้มีการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกสำหรับการปรับปรุงและพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 4 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบ
ทางเลือกที่
1

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



ข้อดี

- 1) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ
- 2) มีระยะเวลาการก่อสร้างไม่มากนัก (24 เดือน)
- 3) รองรับภาระจราจรของยานพาหนะทุกประเภท
- 4) สามารถระบายน้ำได้อย่างสะดวก
- 5) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ข้อเสีย

- 1) มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

รูปแบบ
ทางเลือกที่
3

ออกแบบเป็นสะพานกลับรถแบบยกระดับ 2 ทิศทาง จำนวน 2 จุด ในบริเวณจุดกลับรถระดับพื้นเดิม พร้อมทำการปิดทางแยกเกาะโพธิ์



ข้อดี

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

ข้อเสีย

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

รูปแบบ
ทางเลือกที่
2

ออกแบบเป็นทางลอดตามแนว ทล. 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกยกระดับพื้น เป็น 4 แยกควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

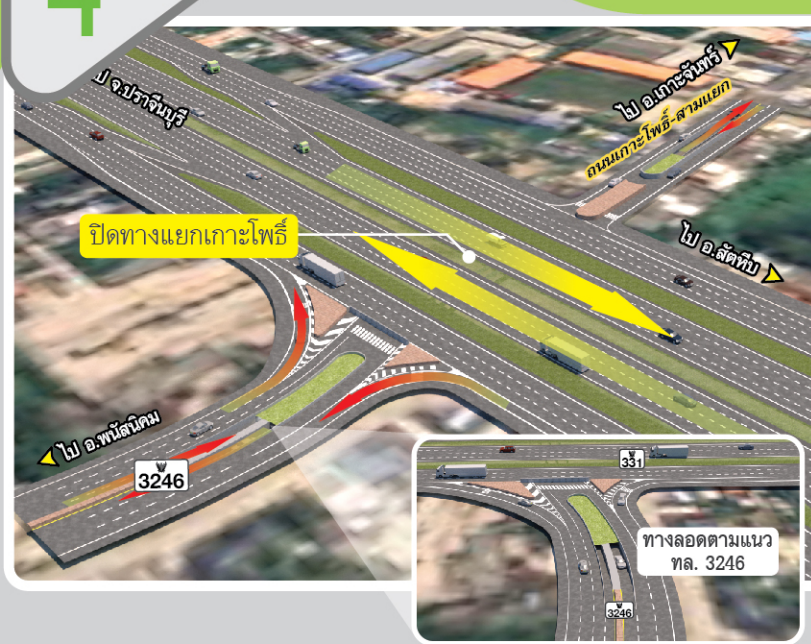
- 1) ไม่มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก
- 2) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ข้อเสีย

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

รูปแบบ
ทางเลือกที่
4

ออกแบบเป็นทางลอดบนแนว ทล. 3246 กับถนนเกาะโพธิ์-สามแยก พร้อมทำการปิดทางแยกเกาะโพธิ์



ข้อดี

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

ข้อเสีย

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

» หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสม

ด้านวิศวกรรม

- 1) ด้านเรขาคณิตของงานทาง
- 2) ด้านการจราจรและขนส่ง
- 3) ด้านความปลอดภัยในการขับขี่
- 4) ด้านผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง



40%



30%



ด้านเศรษฐกิจ

- 1) ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- 2) ด้านค่าดำเนินการและบำรุงรักษา



ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ด้านทรัพยากรดิน
- 2) ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 3) ด้านสาหร่ายพืชน้ำและสาหร่ายรูปการ
- 4) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
- 5) ด้านสุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

30%

» ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมของโครงการ

รูปแบบทางเลือกที่	วิศวกรรม	เศรษฐกิจ	สิ่งแวดล้อม	รวม
รูปแบบทางเลือกที่ 1	35.27	26.00	20.90	82.17
รูปแบบทางเลือกที่ 2	34.42	23.00	20.50	77.92
รูปแบบทางเลือกที่ 3	31.00	24.00	24.20	79.20
รูปแบบทางเลือกที่ 4	28.99	25.00	16.90	70.89



คะแนนสูงสุด

82.17

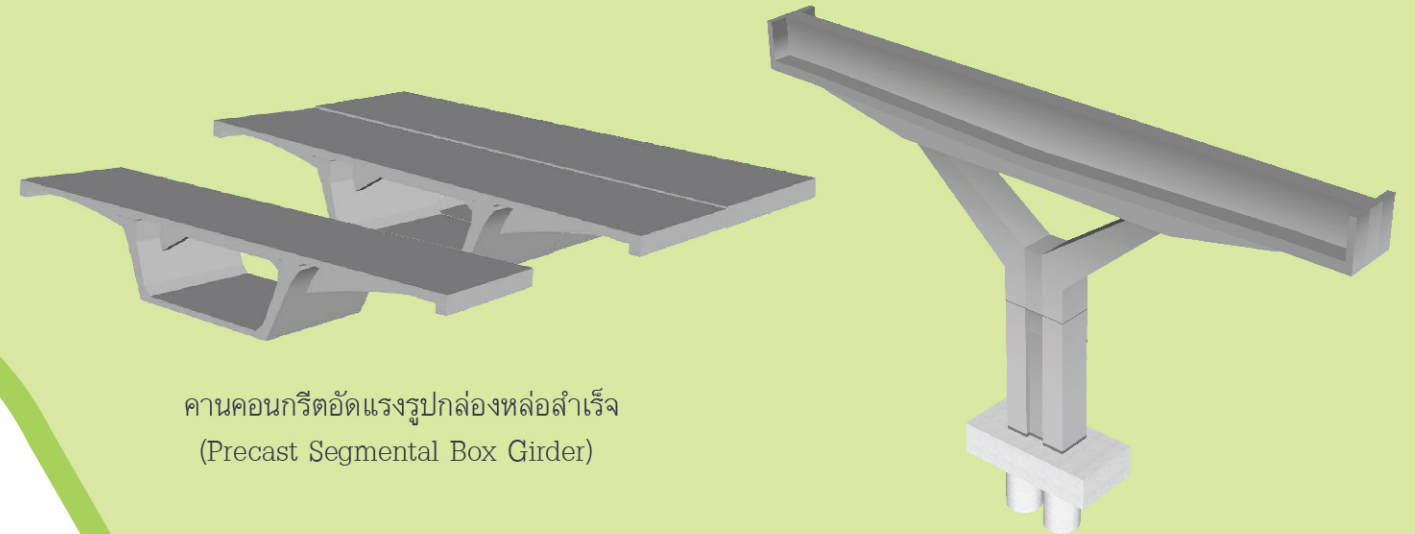
จากการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนนในด้านต่าง ๆ ทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบ ต่อสิ่งแวดล้อมพบว่า **รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 1 เป็นรูปแบบที่มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 82.17 คะแนน** โดยรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งออกแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนว ทล. 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้น เป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร **จะนำมาดำเนินการออกแบบ รายละเอียดในขั้นตอนต่อไป**



รูปแบบทางแยกต่างระดับที่**ความเหมาะสม**ของโครงการ (ทางเลือกที่ 1)

» รูปแบบโครงสร้างของโครงการ

รูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสมของสะพานข้ามแยกเกาะโพธิ์ เป็นโครงสร้างทางยกระดับแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder) โดยมีปีกคอนกรีตยื่นออกไปทั้งสองด้าน หล่อสำเร็จจากโรงงาน จากนั้นจะนำชิ้นส่วนเหล่านี้มาประกอบเข้าด้วยกันในพื้นที่ก่อสร้าง **รูปแบบนี้สามารถก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว ลดระยะเวลาการปิดเบี่ยงช่องทางจราจรด้านล่าง** จึงเหมาะสำหรับสะพานที่ต้องการช่วงพาดยาว ซึ่งช่วยลดจำนวนตอม่อรองรับน้ำหนักได้



คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ
(Precast Segmental Box Girder)

โครงสร้างแนวตั้งที่รองรับคาน

» การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

สำหรับการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย เพื่อใช้ประกอบในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ด้านสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการศึกษาด้านวิศวกรรม และเศรษฐกิจ โดยมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ จำนวน 5 ปัจจัย ได้แก่ (1) ทรัพยากรดิน (2) คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (3) สาหร่ายพืชน้ำและสาหร่ายรูปการ (4) การโยกย้ายและการเวนคืน และ (5) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

