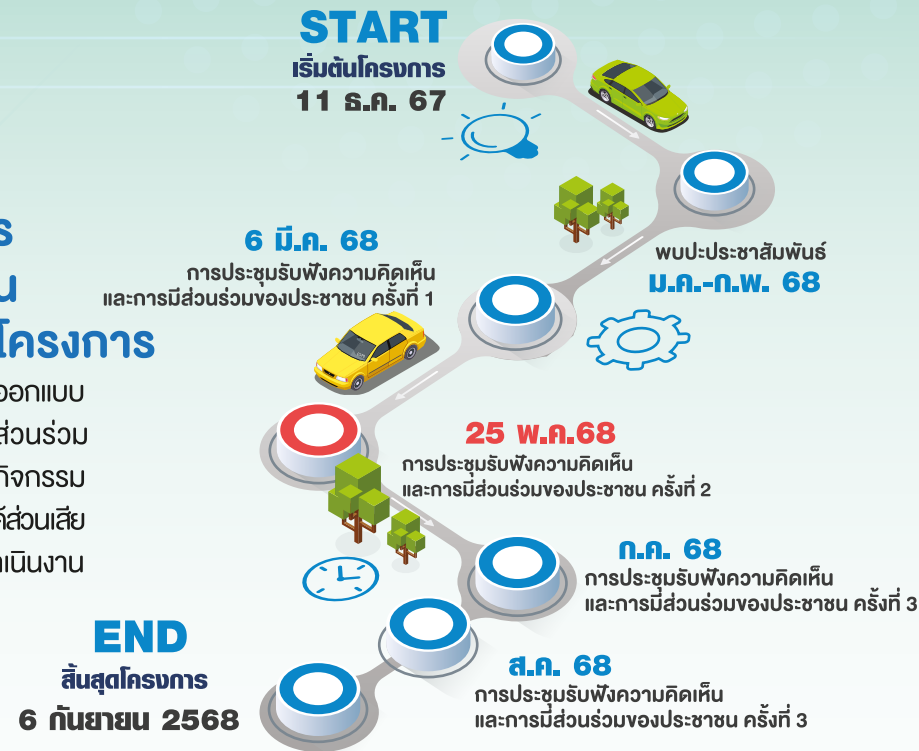




การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงชนบทและผู้ให้บริการจ้างออกแบบ ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการมีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่นโดยมีกิจกรรมในการดำเนินงานดังนี้



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

กลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท
สายด่วน กข. 1146 Website : <https://design.drr.go.th>
9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ 0 2551 5419, 0 2551 5420 โทรสาร 0 2551 5420

แขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ

โทรศัพท์ : 0 2330 1022, 0 2330 1023
โทรสาร : 0 2330 1021
เว็บไซต์ : samutprakan@drr.go.th
E-mail : samutprakan@drr.go.th



เว็บไซต์โครงการ

www.ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน.com



ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ

บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 08 6666 9595
โทรสาร : 0 2066 6595
E-mail : Hybrid.en.consultant@gmail.com



บริษัท เจซีแอล เอ็นจิเนียริง กรุ๊ป จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2101 6501
โทรสาร : 0 2101 6502
E-mail : jcl.eng.group@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2942 3570
โทรสาร : 0 2942 3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2938 9390
โทรสาร : 0 2938 9390
E-mail : transasia.consult@gmail.com
การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
คุณวิภาส ทัพย์ประสงค์ โทรศัพท์ 08 9779 9397
คุณพรรณิกา นวนา โทรศัพท์ 06 5645 1971



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท

โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

แผ่นพับ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2



JCL Engineering Group Co., Ltd.

PVS-95 CONSULTANTS CO., LTD.



พฤษภาคม
2568



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ในบริเวณพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) เกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูง มีการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร รวมถึงมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ สถานบันการศึกษา หน่วยงานราชการ นิคมอุตสาหกรรม และสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ในภาพรวมของประเทศ

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรของบริเวณพื้นที่ดังกล่าว จำนวน 4 โครงการ ดังนี้

- โครงการถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการถนน ทล.1 - ทล.3 จังหวัดสระบุรี ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ
- โครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศช่วงจังหวัดสมุทรสาคร - จังหวัดสมุทรปราการ
- (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอมะขาม จังหวัดสมุทรสาคร และถนนเชื่อมต่อ)

ในปีงบประมาณ 2566 กรมทางหลวงชนบทดำเนินการโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายทางหลวงชนบท เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ, ฉะเชิงเทรา และพบว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นกรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงชนบทมีความต่อเนื่อง สามารถสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่งให้ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางอากาศ ทางบก และแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เห็นควรพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ ด้วยการสร้างทางเชื่อม ระหว่างโครงข่ายเดิมที่ศึกษาทั้ง 4 โครงการ



วัตถุประสงค์

- 1 ศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือ รูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ
- 2 สำรวจออกแบบและประมาณราคาของถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี รวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ระหว่างทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร เพิ่มเติมและขยายโครงข่ายถนน ทางเชื่อม (Missing Link) ในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และด้านการท่องเที่ยว
- รองรับการขยายตัวของชุมชนเมือง เพิ่มศักยภาพของจังหวัดในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
- พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงการการคมนาคมและการขนส่ง



ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ **270 วัน**

โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ 11 ธันวาคม 2567 สิ้นสุดวันที่ 6 กันยายน 2568



การศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ดำเนินการศึกษาตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม, 2567) โดยมีพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ในระยะ 1 กิโลเมตรจากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 24 ปัจจัย ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- 1 สภาพภูมิประเทศ
- 2 ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน
- 3 ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว
- 4 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ
- 5 เสียง
- 6 ความสั่นสะเทือน
- 7 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน
- 8 อุทกธรณีวิทยา และคุณภาพน้ำใต้ดิน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- 1 นิเวศวิทยานก
- 2 นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- 1.การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
- 2.การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 3.เกษตรกรรม
- 4.การคมนาคม
- 5.การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย
- 6.สาธารณสุข โภค และสาธารณสุข

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจสังคม
2. การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน
3. สาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
6. ผู้ใช้ทาง
7. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม
8. สุนทรียภาพทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว



การเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

รูปแบบทางแยก



ภาพตัวอย่าง

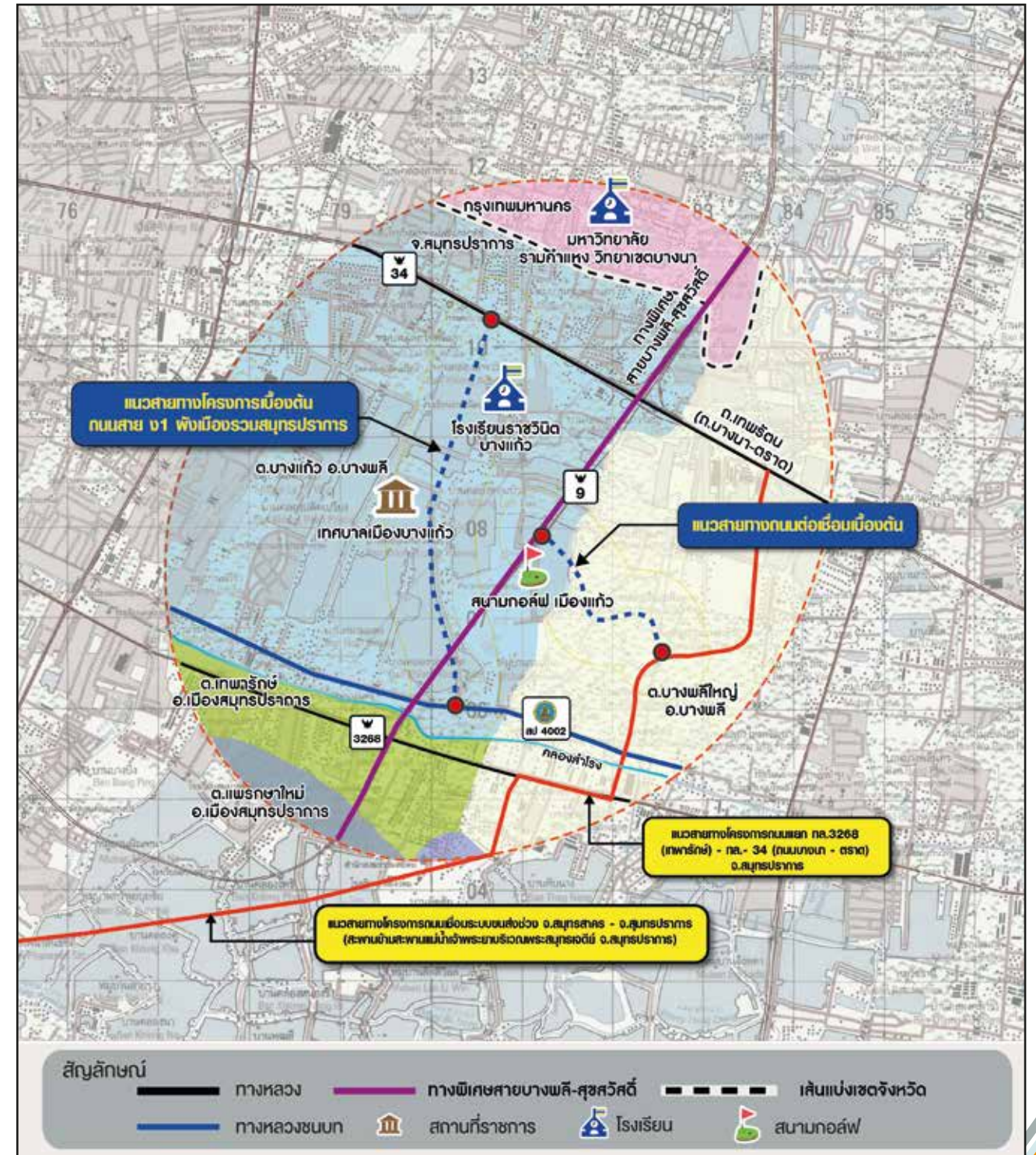
จากผลการศึกษาเบื้องต้นผลการสำรวจจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร การคาดการณ์ปริมาณจราจร และการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงการฯ รวมถึงการออกแบบด้านวิศวกรรม และความปลอดภัยพบว่าตามแนวถนนสายหลักมีจุดตัดทางแยก 4 แห่ง และแนวถนนต่อเชื่อม มีจุดตัดทางแยก 2 แห่ง

- ทางแยกที่ 1** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ทางคู่ขนาน ทล.34 (บางนา-ตราด) ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 2** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนบัวนครินทร์ ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 3** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็น 4 แยก สัญญาณไฟจราจรมีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 4** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนน สป. 4002 ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร
- ทางแยกที่ 5** ถนนโครงการต่อเชื่อม ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนนเทศบาลฯ มีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 6** ถนนต่อเชื่อมโครงการ ตัด ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด



ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

เป็นการศึกษาและออกแบบถนนต่อเชื่อมเพื่อเป็นทางเชื่อมเส้นทางคมนาคมเดิมที่มีอยู่ ประกอบด้วย ถนนเชื่อมระหว่าง ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) ถึงถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 มีจุดเริ่มต้นโครงการแยกจาก ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบถนนทางหลวงชนบท สป.4002 ระยะทาง ประมาณ 4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) ถึงโครงการ ถนนแยก ทล.3268 (ถนนเทพารักษ์) ถึงถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณถนน เลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบโครงการก่อสร้าง ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร โดยครอบคลุมเขตปกครองของพื้นที่ ตำบลบางแก้ว และตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ





การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

จากการรวบรวมศึกษาแนวเส้นทางโครงการ และการสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น ได้กำหนดแนวทางเลือกที่เหมาะสมของถนนสายหลักและถนนต่อเชื่อม เพื่อดำเนินการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม ตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม มีการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ดังนี้



แสดงแนวทางเลือกของถนนสายหลัก



แนวทางเลือกของถนนต่อเชื่อม

ปัจจัยการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ มีทั้งหมด 3 ด้าน ดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร

มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย ความยาวแนวเส้นทาง รูปแบบด้าน เรขาคณิตทางราบ/ทางตั้ง ความยากง่ายในการก่อสร้าง และการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

มีปัจจัยย่อยพิจารณาประกอบด้วย มูลค่าก่อสร้าง และมูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง

ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย จำนวนจุดตัดลำน้ำหรือแหล่งน้ำพิวดิน จำนวนสถานที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตัดผ่าน หรืออยู่ในรัศมี 500 เมตร จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน แล จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน



รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



ทางโครงการได้พิจารณาข้อดี-ข้อด้อย โดยพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการก่อสร้างบำรุงรักษา รวมถึงด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กำหนดรูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม ดังนี้

รูปแบบถนนโครงการของถนนสายหลัก ช่วงถนนผังเมือง จ1(ง1 เดิม)

ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยก พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เวกทางประมาณ 30.00 เมตร



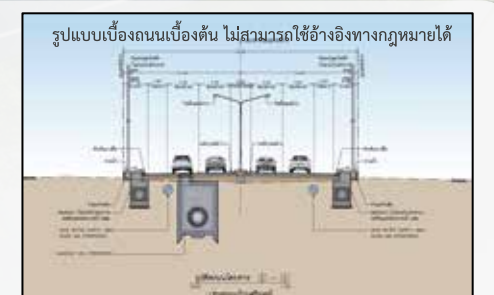
รูปแบบถนนโครงการของถนนสายหลัก ช่วงถนนบ่อนครินทร์

ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยกพร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เวกทางประมาณ 24.00 เมตร



รูปแบบถนนโครงการของถนนต่อเชื่อม

ถนนต่อเชื่อม เป็นการก่อสร้างถนนใหม่ เชื่อมต่อระหว่างถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 กับ ถนนสายเทพารักษ์-เทพรัตน โดยรูปแบบถนนเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยก พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เวกทางประมาณ 24.00 เมตร



รูปแบบจุดกลับรถเบื้องต้น

พิจารณาเลือกตำแหน่งที่มีระยะมองเห็นที่เพียงพอ หลีกเลี่ยงการเปิดเกาะกลางบริเวณที่ลักษณะทางกายภาพในจุดหลังโค้งทางราบที่รัศมีโค้งต่ำและโค้งทางตั้งที่มีความยาวโค้งสั้น หลีกเลี่ยงตำแหน่งที่มีรถที่ต้องการกลับรถไปกลับรถที่ทางแยกตรงกับรถที่ต้องการเลี้ยวขวา

