



MINISTRY OF TRANSPORT DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ)

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

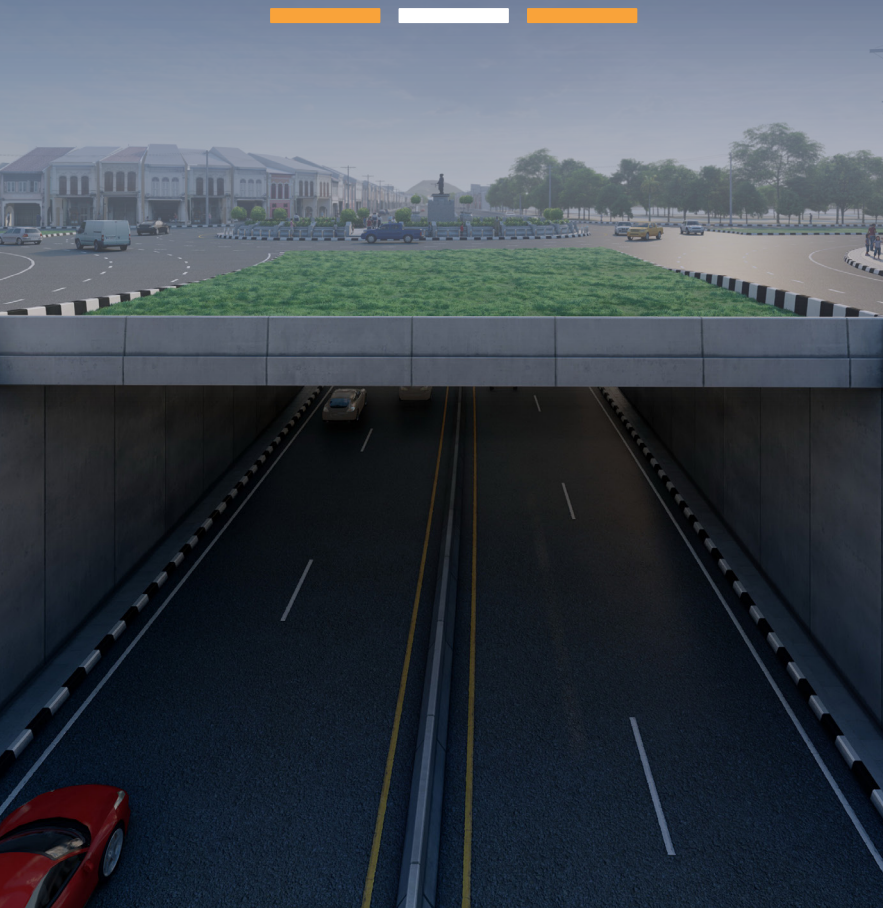


กันยายน 2564



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) เป็นทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในจังหวัดภูเก็ต และมีการจัดการจราจรในลักษณะวงเวียน ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น เพื่อให้การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นไปตามนโยบายและแผนโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง การออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม สำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนิน โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด





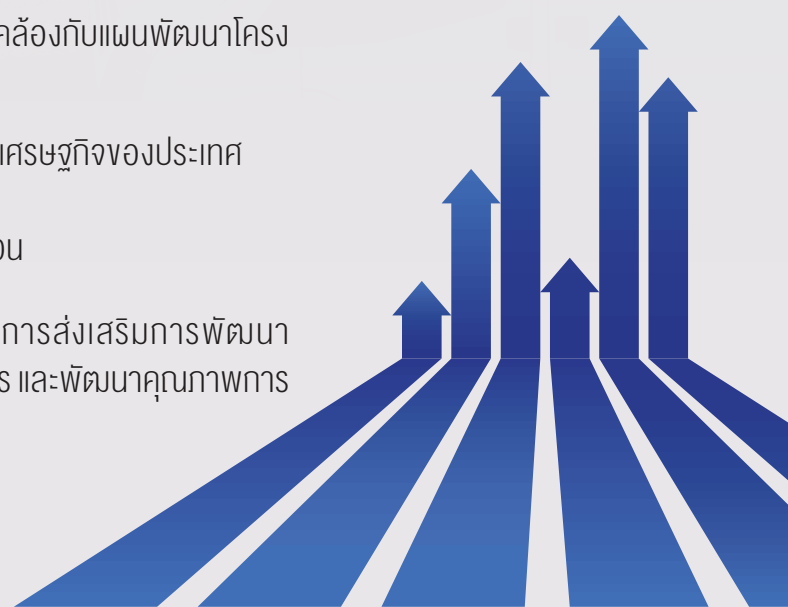
วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) โดยออกแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรและการขนส่ง ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต
2. เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ
3. ลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
4. สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง





พื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 หรือบริเวณแยกท่าเรือ เป็นจุดตัดทางแยกที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต อยู่ในเขตพื้นที่ของอำเภอกลาง เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวง 3 เส้นทางที่มีความสำคัญคือทางหลวงหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี) ทางหลวงหมายเลข 4027 (ถนนสายท่าเรือ-บ้านเมืองใหม่) ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก และทางหลวงหมายเลข 4025 (ถนนศรีสุนทร) เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 402 เป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันเพียงเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จังหวัดภูเก็ต ทำให้ปริมาณรถที่ผ่านทางแยกท่าเรือมีปริมาณสูงมาก เกิดการติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในชั่วโมงเร่งด่วนมีการปิดการจราจรทิศทางเลี้ยวขวา บนทางหลวงหมายเลข 402 โดยรถที่ต้องการเลี้ยวขวาต้องไปใช้จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางผ่านแยกท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมเขตการปกครอง คือ ตำบลศรีสุนทร ตำบลป่าคลอก อำเภอกลาง จังหวัดภูเก็ต

จังหวัด

ภูเก็ต

อำเภอ

กลาง

ตำบล

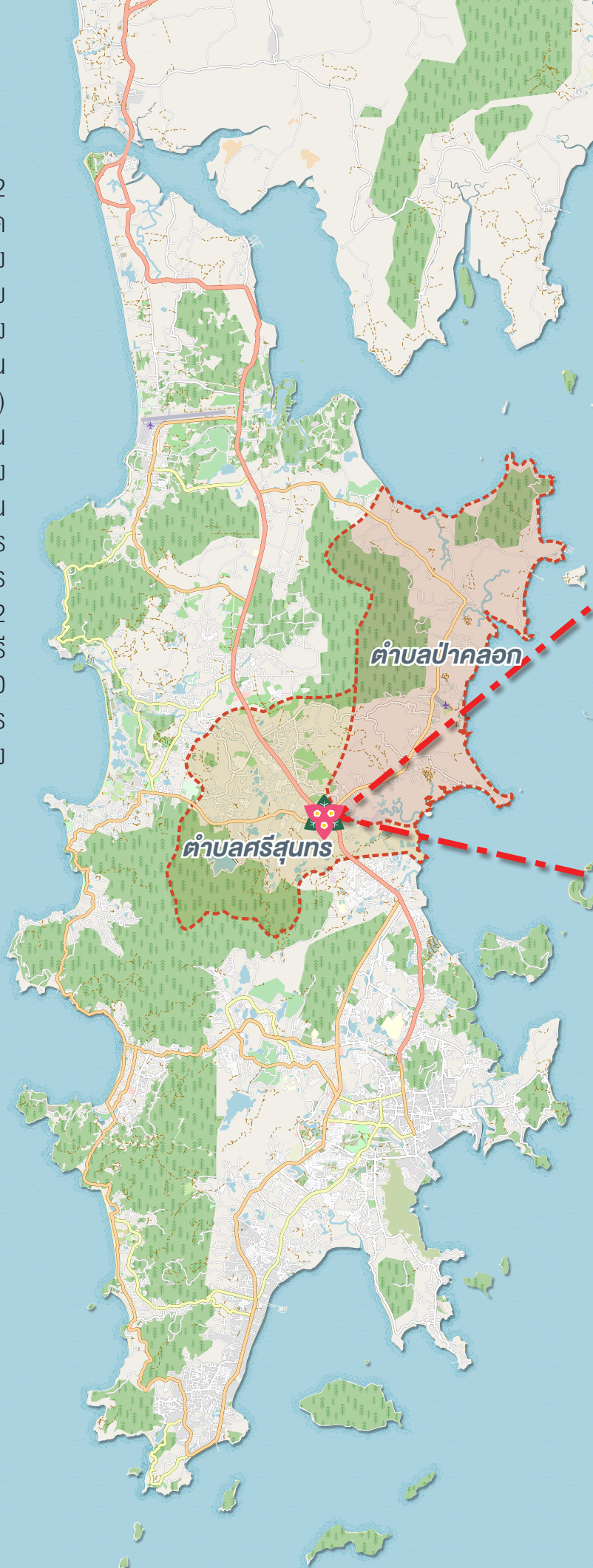
ศรีสุนทร
ป่าคลอก

การปกครอง

เทศบาลตำบลศรีสุนทร
เทศบาลตำบลป่าคลอก

หมู่บ้าน

หมู่ที่ 3 บ้านท่าเรือ
หมู่ที่ 5 บ้านลิพอนใต้
หมู่ที่ 8 บ้านบางลา





ตำบลปากลอก

402

4027

4025

402

พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร

ตำบลศรีสุนทร



อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี
ท้าวศรีสุนทร



พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ กลาง



บ้านพระยาวชิติสงคราม



ศาลหลักเมือง



โรงเรียนบ้านท่าเรือ



ศาลเจ้าท่าเรือ



วัดท่าเรือ



การคัดเลือกรูปแบบ ในการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับ

การกำหนดรูปแบบทางเลือก เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดจะพิจารณาจากปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกในบริเวณโครงการ สภาพพื้นที่และข้อจำกัดอื่นๆ เช่น เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม ทัศนียภาพบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ฯ การพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) และคำนึงถึงผลกระทบกรณีมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ซึ่งรูปแบบทางเลือกโครงการประกอบด้วย 5 รูปแบบทางเลือก

รูปแบบทางเลือกที่ 1.1

ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจร ไป-กลับ ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร วนรอบอนุสาวรีย์ การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402 เข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และจะลดเหลือ 1 ช่องจราจรความกว้าง 5.00 เมตร บริเวณช่วงปลายทางลอดทั้งฝั่งขาเข้าและออกจากจังหวัดภูเก็ต ส่วนการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4025 และ 4027 เข้าและออกจากวงเวียนด้านละ 2 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 3 การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยมีระยะห่างจากอนุสาวรีย์ ประมาณ 150 เมตร ในทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต

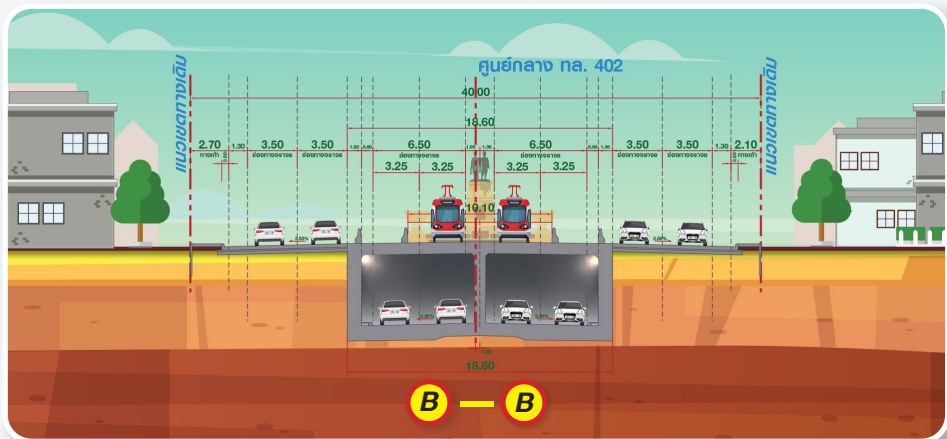
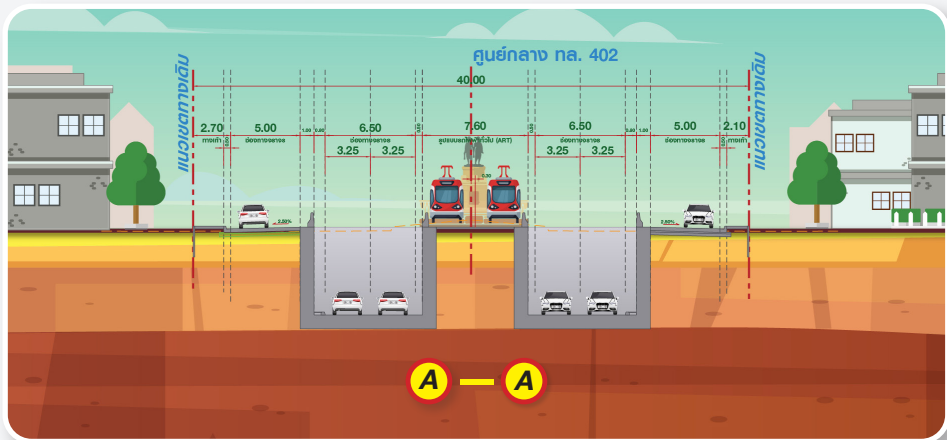
ข้อดี

- ✿ รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ดีที่สุด

ข้อเสีย

- ✿ ช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอดเหลือเพียง 1 ช่องจราจร ขนาด 5 เมตร
- ✿ เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทางลอด
- ✿ ค่าก่อสร้างสูงที่สุด





รูปที่ 3 ภาพจำลอง/ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1

รูปแบบทางเลือกที่ 1.2

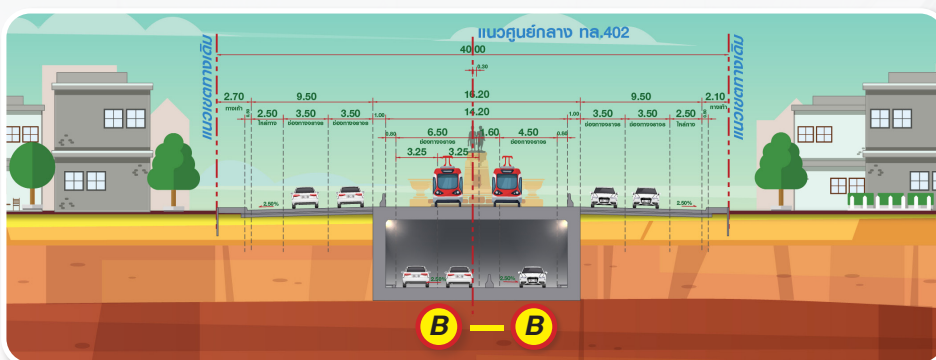
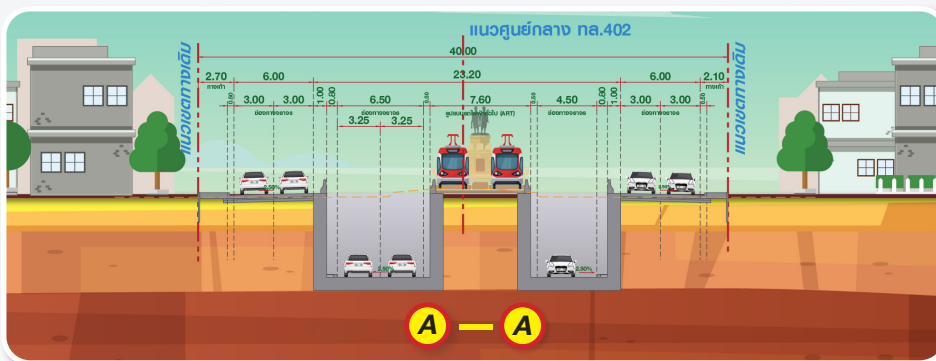
พัฒนาจากรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดทิศทางออกนอกเมือง 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ทางลอดในทิศทางเข้าเมืองมี 1 ช่องจราจรความกว้าง 4.50 เมตร และมีพื้นที่สำหรับสร้างทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร วนรอบอนุสาวรีย์ การจราจรทุกทิศทางเข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ 2 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 4 การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

ข้อดี

- ★ รองรับการจราจรในทิศทางหลักบนถล.402 ได้ดี
- ★ มีช่องจราจรถ่วงนบนทางลอดทิศทางละ 2 ช่องจราจร

ข้อเสีย

- ★ ช่องจราจรในทางลอดทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต เหลือ 1 ช่องจราจร
- ★ เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทางลอด



รูปที่ 4 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2

รูปแบบทางเลือกที่ 2.1

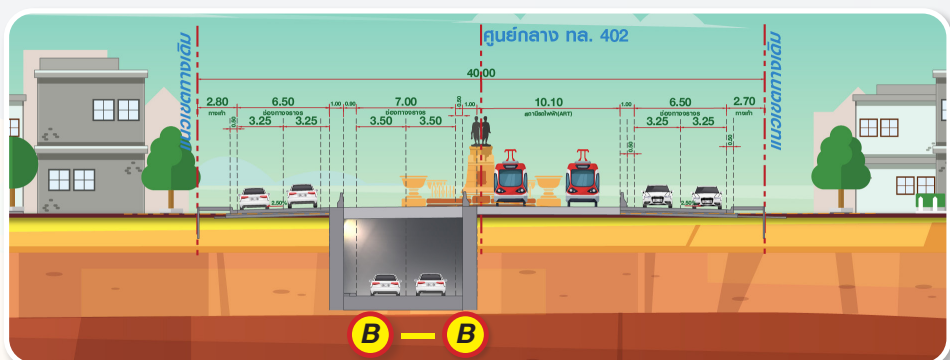
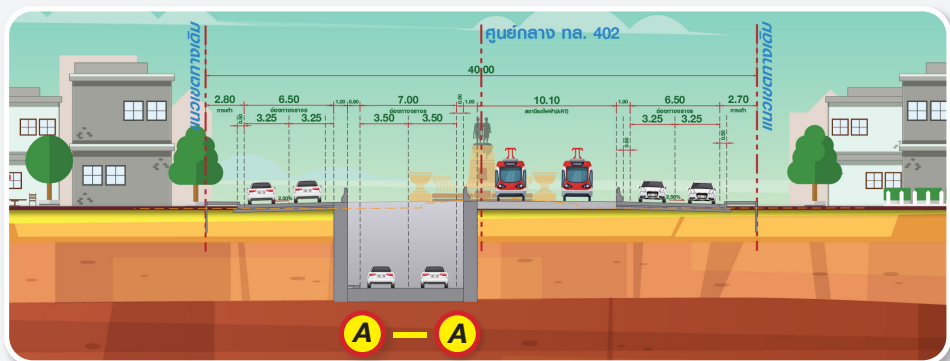
ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ในทิศทางออกจากเมือง (มุ่งไปยังสนามบิน) ในทางลอดมี 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรโดยมีรถไฟฟ้าอยู่ระดับพื้นบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.25 เมตรแสดงดังรูปที่ 5

ข้อดี

- ✧ มีช่องจราจรคู่ขนานทางลอดฝั่งละ 2 ช่องจราจร
- ✧ ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด

ข้อเสีย

- ✧ สามารถรองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ทิศทางเดียว



รูปที่ 5 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1

รูปแบบทางเลือกที่ 3.1

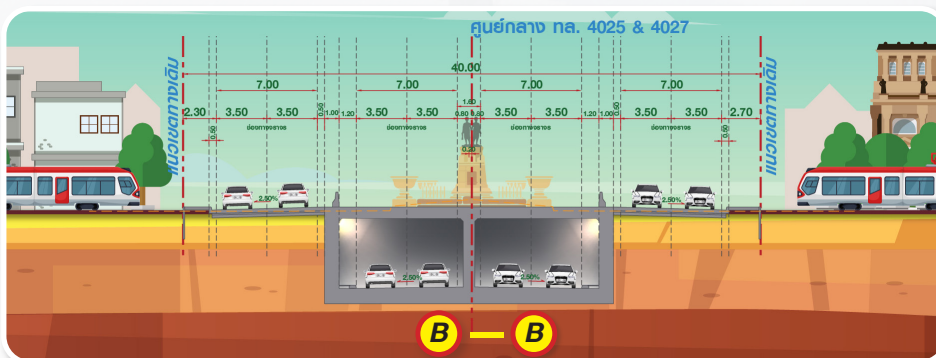
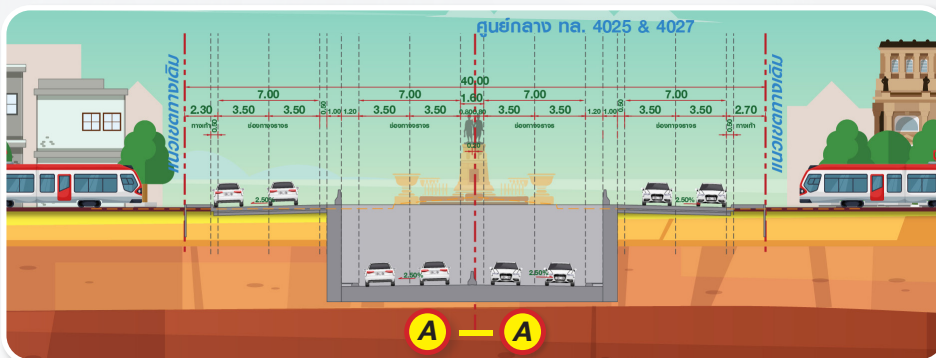
ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 4025 และทางหลวงหมายเลข 4027 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดไป-กลับ ด้านละ 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร รูปแบบนี้เกิดผลกระทบต่อการไฟฟ้าบนทางหลวงหมายเลข 402 น้อย แสดงดังรูปที่ 6

ข้อดี

- ✳ เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- ✳ มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง

ข้อเสีย

- ✳ ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 6 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1

รูปแบบทางเลือกที่ 3.2

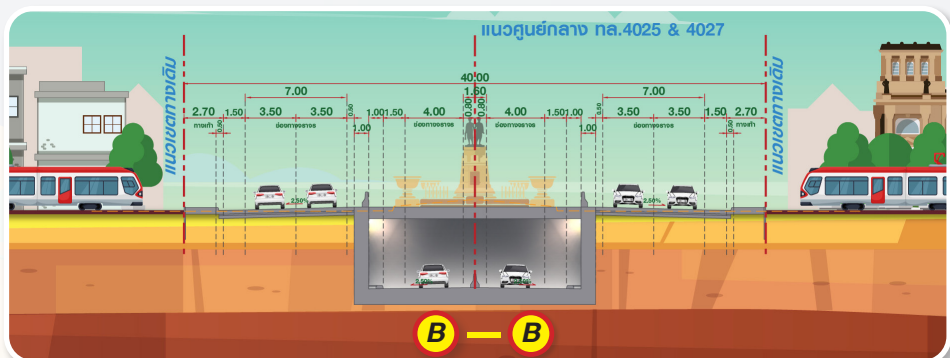
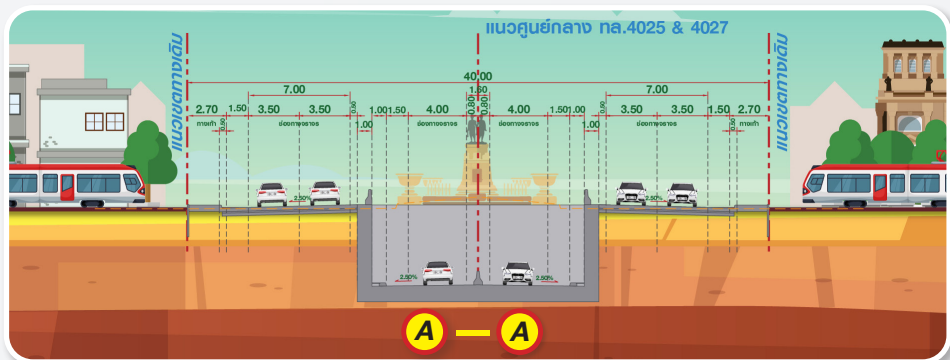
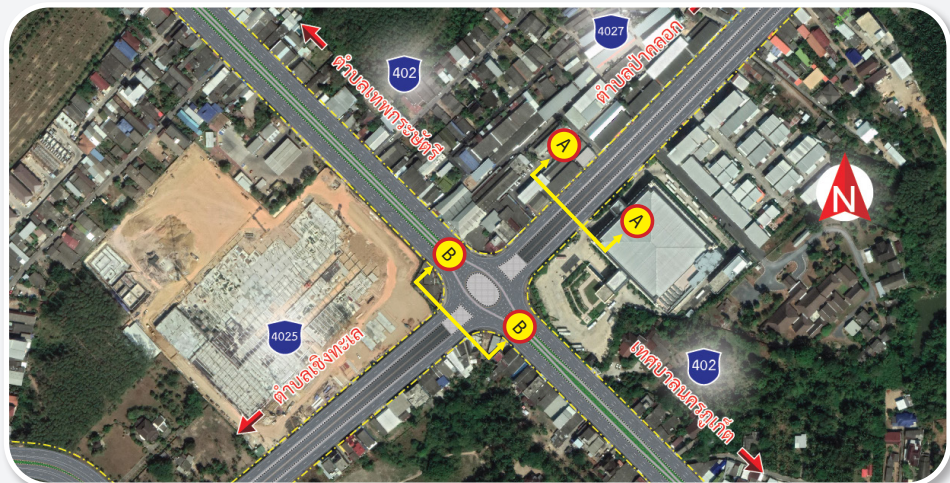
พัฒนาจากรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 4025 และทางหลวงหมายเลข 4027 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยทำการปรับลดจำนวนช่องจราจรในทางลอดให้มีทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 4.00 เมตร มีไหล่ทาง 1.50 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร รูปแบบนี้เกิดผลกระทบต่อการไฟฟ้าบนทางหลวงหมายเลข 402 น้อย แสดงดังรูปที่ 7

ข้อดี

- ❖ เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- ❖ มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง ค่าก่อสร้างน้อยลง

ข้อเสีย

- ❖ ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 7 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2



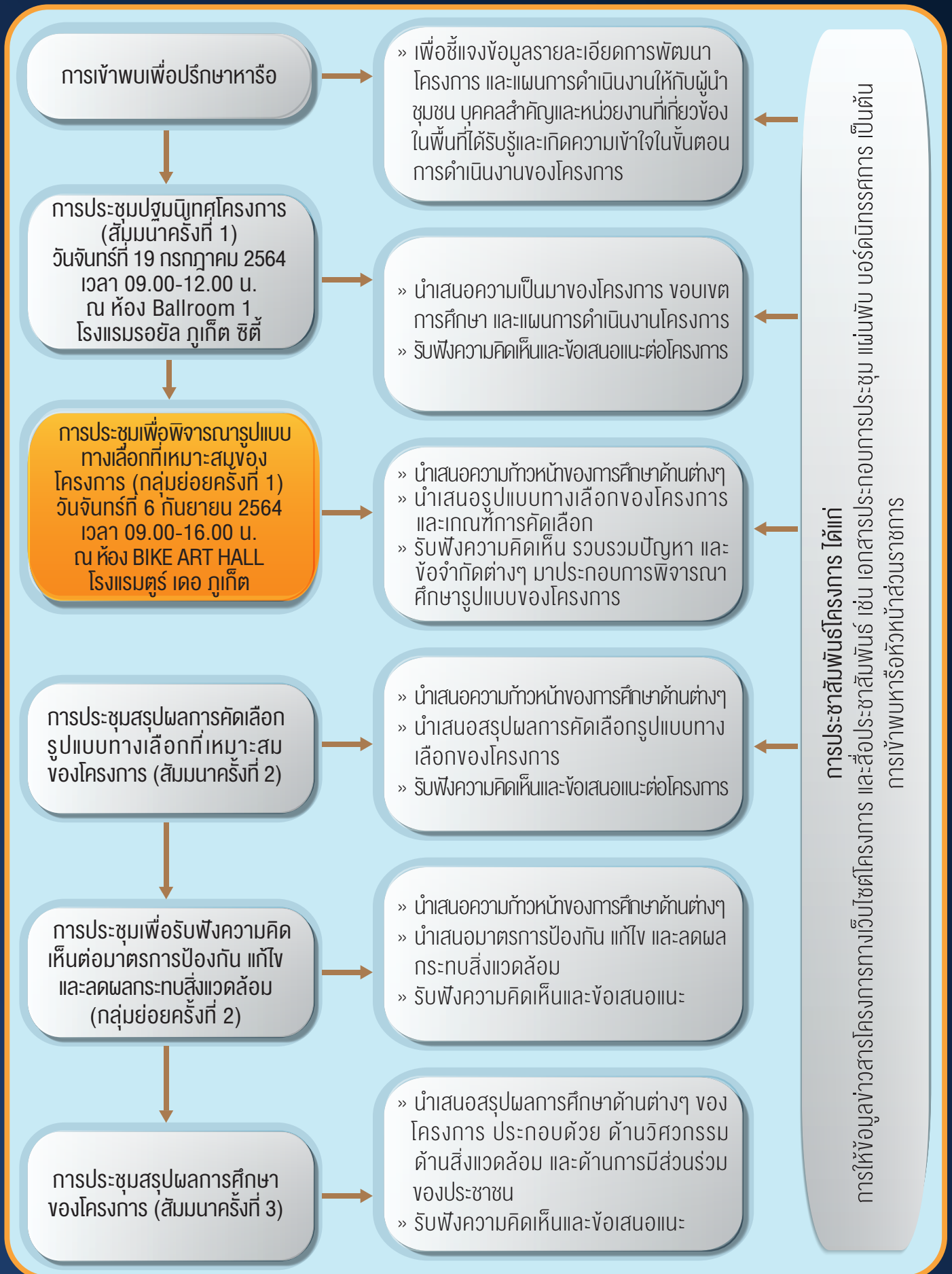
ปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ปัจจัยการพิจารณา	หลักเกณฑ์
ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	รูปแบบ เรขาคณิต ผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้าง การรองรับปริมาณจราจรและการบริหารจัดการทางแยก ผลกระทบต่อองค์ประกอบทางหลวงโดยรวม
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ค่าก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา ผลประโยชน์ของโครงการ
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	ทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน สาธารณสุข การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี





การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน





ผลการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

ดำเนินการเตรียมความพร้อมชุมชน โดยเมื่อวันที่ 29-30 มีนาคม 2564 ได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ปลัดอาวุโสอำเภอถลาง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถานสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช สาขากูเก็ต ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ผู้นำชุมชน และมูลนิธิท้าวเทพกระษัตรีฯ ในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียด ในการพัฒนาโครงการเบื้องต้น



เข้าพบหัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถาน
เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2564



เข้าพบผู้อำนวยการ ทสจ.ภูเก็ต
เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2564



เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564



เข้าพบปลัดอาวุโสอำเภอเมืองถลางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ
เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

เมื่อวันจันทร์ที่ 19 กรกฎาคม 2564 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้อง Ballroom 1 โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้ อำเภอเมืองภูเก็ต
จังหวัดภูเก็ต โดยได้รับเกียรติจากนายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม
มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 86 คน



นายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
กล่าวเปิดการประชุม



นายคุณวุฒิ สุนทรนนท์
วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ
และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



ถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ
ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมการมี
ส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย

- เว็บไซต์โครงการ www.interchangetharuea.com
- Facebook : โครงการสำรวจและออกแบบ
ทล.402-ทล.4027 แยกท่าเรือ ภูเก็ต
- ป้ายประชาสัมพันธ์
- ประกาศสรุปผลการประชุม

การผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ ดำเนินการผลิตสื่อ
ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อประกอบกิจกรรมการมีส่วนร่วม
ของประชาชน ประกอบด้วย

- เอกสารประกอบการประชุม
- แผ่นพับประชาสัมพันธ์
- บอร์ดนิทรรศการ
- แบบประเมินความคิดเห็น
- วีดิทัศน์โครงการ

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมการขนส่ง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6602 โทรสาร : 0 2354 1048



แขวงทางหลวงกรุงเทพ

ถนนมิตรภาพ ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000
โทรศัพท์ : 0 7621 2179 โทรสาร : 0 7621 2635
อีเมล : doh1451@doh.go.th



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300 โทรสาร : 0 2975 9311



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 77 ซอยลาดพร้าววังหิน 76 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว
เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2101 8979 โทรสาร : -



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 136 ซอยอินทามระ 18 ถนนสุขุมวิท แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2691 9322-5 โทรสาร : 0 2691 8366



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

เลขที่ 3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2 โทรสาร : 0 2379 0143-4

เว็บไซต์โครงการ : www.interchangetharuea.com
Facebook : โครงการสำรวจและออกแบบ ทล.402-ทล.4027 แยกท่าเรือ ภูเก็ต



เว็บไซต์โครงการ



Facebook



ดาวน์โหลดสรุปผล
การประชุม

