



MINISTRY OF TRANSPORT DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ)

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3



พฤษภาคม 2564



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) เป็นทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในจังหวัดภูเก็ต และมีการจัดการจราจรในลักษณะวงเวียน ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น เพื่อให้การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นไปตามนโยบายและแผนโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง การออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อการมีส่วนร่วมของประชาชน 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





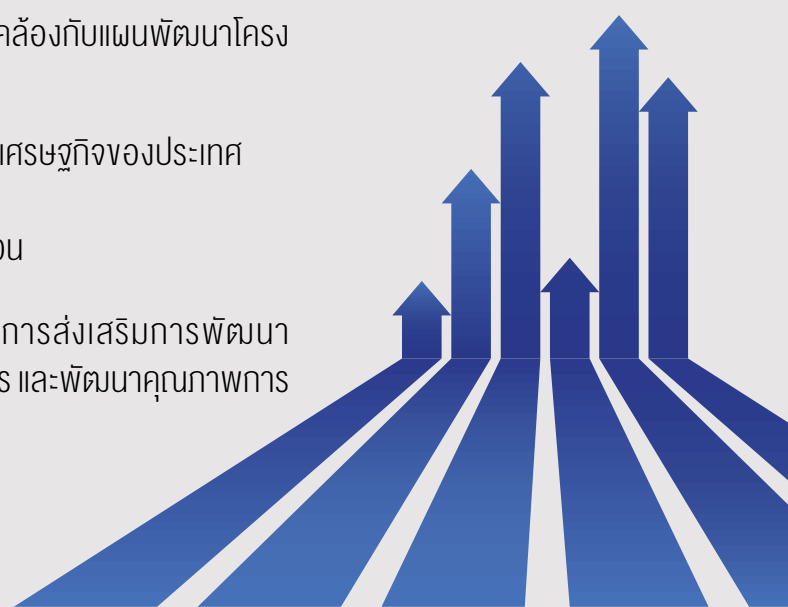
วัตถุประสงค์ของโครงการ

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

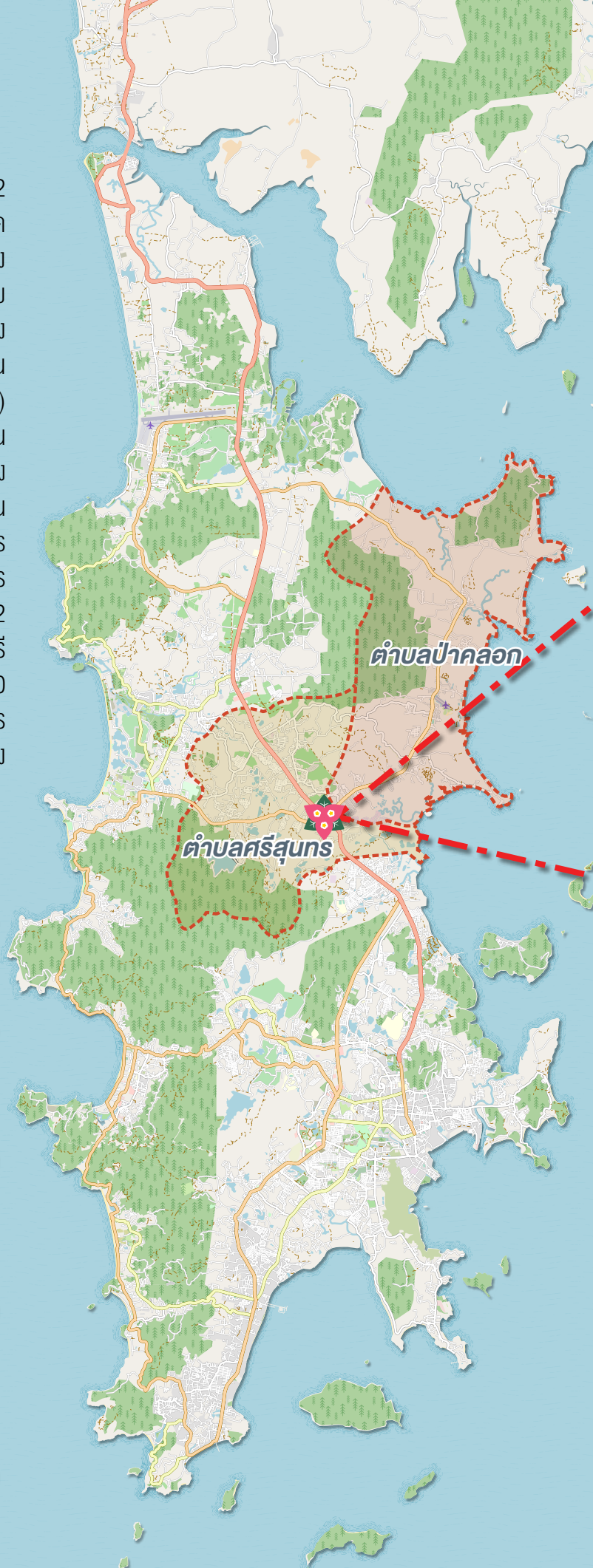
ศรีสุนทร
ป่าคลอก

การปกครอง

เทศบาลตำบลศรีสุนทร
เทศบาลตำบลป่าคลอก

หมู่บ้าน

หมู่ที่ 3 บ้านท่าเรือ
หมู่ที่ 5 บ้านลิพอนใต้
หมู่ที่ 8 บ้านบางลา





ตำบลปากลอก

402

4027

4025

1

2

4

3

6

7

พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร

ตำบลศรีสุนทร

402

1



อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี
ท้าวศรีสุนทร

2



พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กลาง

3



บ้านพระยาวิชิตสงคราม

4



ศาลหลักเมือง

โรงเรียนบ้านท่าเรือ

5



ศาลเจ้าท่าเรือ

6



วัดท่าเรือ

7





รูปแบบการพัฒนาโครงการ

ทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การกำหนดรูปแบบทางเลือก เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดจะพิจารณาจากปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกในบริเวณโครงการ สภาพพื้นที่และข้อจำกัดอื่นๆ เช่น เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม ทัศนียภาพบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ฯ การพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า ART) และคำนึงถึงผลกระทบกรณีมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม แล้วกำหนดเป็นรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดจำนวน 5 รูปแบบ โดยการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรูปแบบทางเลือกโครงการมีรายละเอียดดังนี้

1. 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

ข้อดี

- ✿ รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ดี

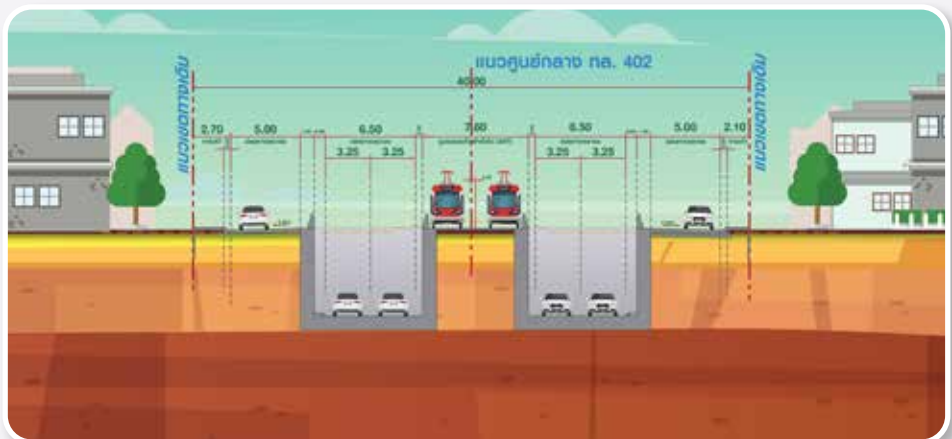
ข้อเสีย

- ✿ ช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอด เหลือเพียง 1 ช่องจราจร ขนาด 5 เมตร
- ✿ เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฟ้าทางลอด
- ✿ ค่าก่อสร้างสูงที่สุด





ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (A-A)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (B-B)

2. 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 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ การจราจรทุกทิศทางเข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ 2 ช่องจราจร

ข้อดี

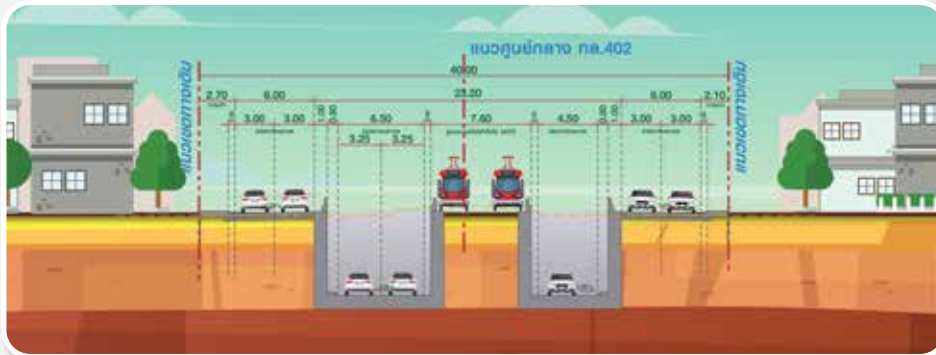
- ★ รองรับการจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ดี
- ★ มีช่องจราจรด้านข้างทิศทางละ 2 ช่องจราจร

ข้อเสีย

- ★ ช่องจราจรในทางลอดทิศทางเข้าเมืองกึ่งทิศเหนือ 1 ช่องจราจร
- ★ เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฟ้าทางลอด



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (A-A)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (B-B)

3. รูปแบบทางเลือกที่ 2.1

ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ในทิศทางออกจากเมือง (มุ่งไปยังสนามบิน) ในทางลอดมี 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร โดยมีรถไฟฟ้าอยู่ระดับพื้นบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.25 เมตร

ข้อดี

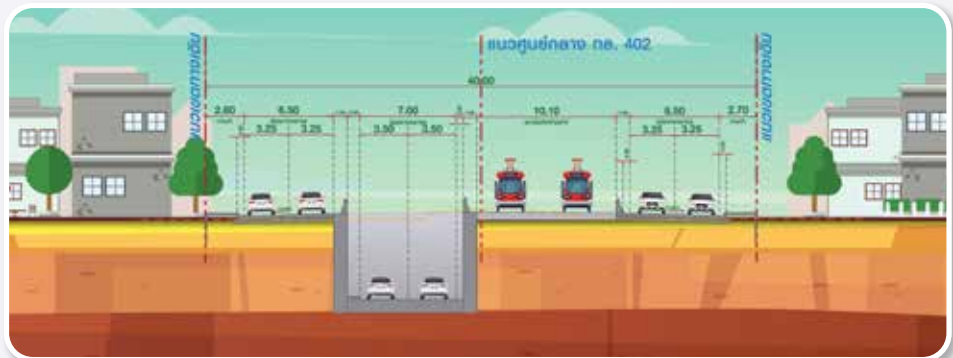
- ✿ มีช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอดฝั่งละ 2 ช่องจราจร
- ✿ ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด

ข้อเสีย

- ✿ สามารถรองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ทิศทางเดียว



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (A-A)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (B-B)

4. รูปแบบทางเลือกที่ 3.1

ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 4025 และทางหลวงหมายเลข 4027 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดไป-กลับ ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร วนรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร

ข้อดี

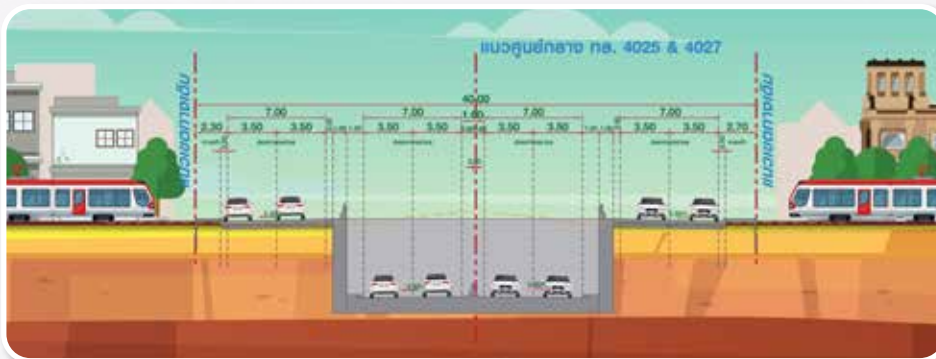
- ✳ เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- ✳ มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง

ข้อเสีย

- ✳ ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (A-A)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (B-B)

5. 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 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์เจ้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร

ข้อดี

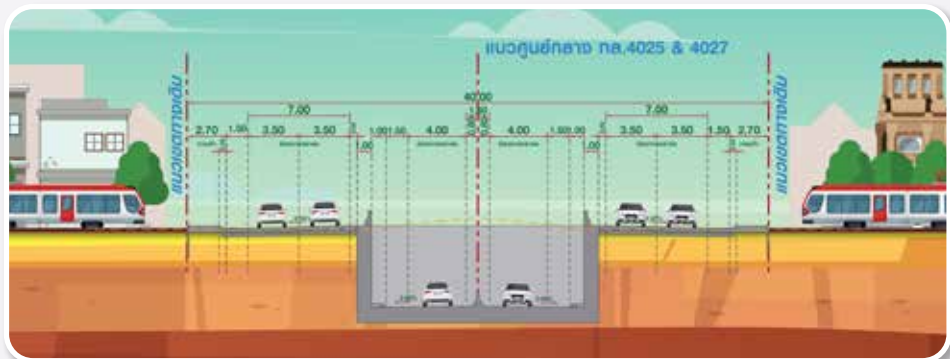
- ❖ เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- ❖ มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง
- ❖ ค่าก่อสร้างน้อยลง

ข้อเสีย

- ❖ ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2



ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 (A-A)

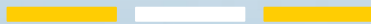


ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 B-B)



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบ ทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกของโครงการ มีปัจจัยที่ต้องพิจารณาในด้านต่างๆ เช่น ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยจะใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจากการให้คะแนนความเหมาะสมในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการเปรียบเทียบรูปแบบ โดยมีคะแนนทุกปัจจัยรวมกันเท่ากับ 100 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดที่จะถูกนำไปใช้ในการออกแบบรายละเอียดต่อไป รายละเอียดดังตารางที่ 2





ตารางที่ 2

ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ปัจจัยการพิจารณา	หลักเกณฑ์	รายละเอียดการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	รูปแบบ เรขาคณิต	- รูปร่างเรขาคณิตทางแนวราบ พิจารณาจำนวนโค้งของทางเลี้ยวของทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้งในแนวราบใหญ่กว่า จะมีความได้เปรียบกว่า - รูปร่างเรขาคณิตทางแนวตั้ง พิจารณาจำนวนการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในแนวตั้งของเส้นทางถ้ามีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าหรือมีความลาดชันน้อยจะมีความได้เปรียบกว่า
	ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	- พิจารณาจากจำนวนช่องจราจรที่เสียไประหว่างการก่อสร้างทางลอด คูณกับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อช่องจราจรถ้ามีปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบกว่า
	การรองรับปริมาณจราจรและการบริหารจัดการทางแยก	- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของแต่ละทางเลือกหลังจากทำการปรับปรุงทางแยก - การบริหารจัดการทางแยก พิจารณาถึงความเหมาะสมและซับซ้อนในการบริหารจัดการทางแยกและโครงข่ายที่มีส่วนต่อเนื่องในโครงการ
	ผลกระทบต่อองค์ประกอบทางหลวงโดยรวม	- พิจารณาผลกระทบต่อรูปแบบหรือองค์ประกอบทางหลวงเดิมที่เกิดจากการปรับปรุงรูปแบบทางระดับพื้นเป็นรูปแบบทางลอดรูปแบบใด มีผลกระทบโดยรวมน้อยกว่าจะได้เปรียบกว่า
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ค่าก่อสร้าง	- พิจารณาจากค่าก่อสร้าง รูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยจะมีความได้เปรียบกว่า
	ค่าบำรุงรักษา	- พิจารณาจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาระบบต่างๆในทางลอดรวมถึงพื้นผิวและผนังทางลอด รูปแบบทางเลือก ที่มีค่าบำรุงรักษาน้อยย่อมได้เปรียบกว่า
	ผลประโยชน์ของโครงการ	ในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกของโครงการเป็นการช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางในการผ่านทางแยก ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของโครงการที่เกิดจากการประหยัดเวลาในการเดินทาง ให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ซึ่งการประหยัดดังกล่าวคิดจากมูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time: VOT) ที่เทียบเท่ากับเงินที่ต้องสูญเสียไปกับการเดินทางหากไม่มีการปรับปรุงทางแยก
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดิน หรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม (ลบ.ม.)
	คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน	- จำนวนพื้นที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวตั้งกวางเส้นทาง (แห่ง) - ระยะทางรวมในการขุดทางลอด (เมตร)
	สาธารณูปโภค	- เสไฟฟ้าที่ต้องรื้อย้าย (ต้น) - ท่อร้อยสายสื่อสาร (ท่อ) - ท่อประปาที่ต้องรื้อย้าย (เมตร)
	การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย	- จำนวนทางเข้าออกที่ได้รับผลกระทบระยะก่อสร้าง (จุด) - ระยะเวลาในการก่อสร้าง (เดือน)
	ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	- ระยะทางจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังแหล่งโบราณสถานที่ใกล้ที่สุด (เมตร)

สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับ

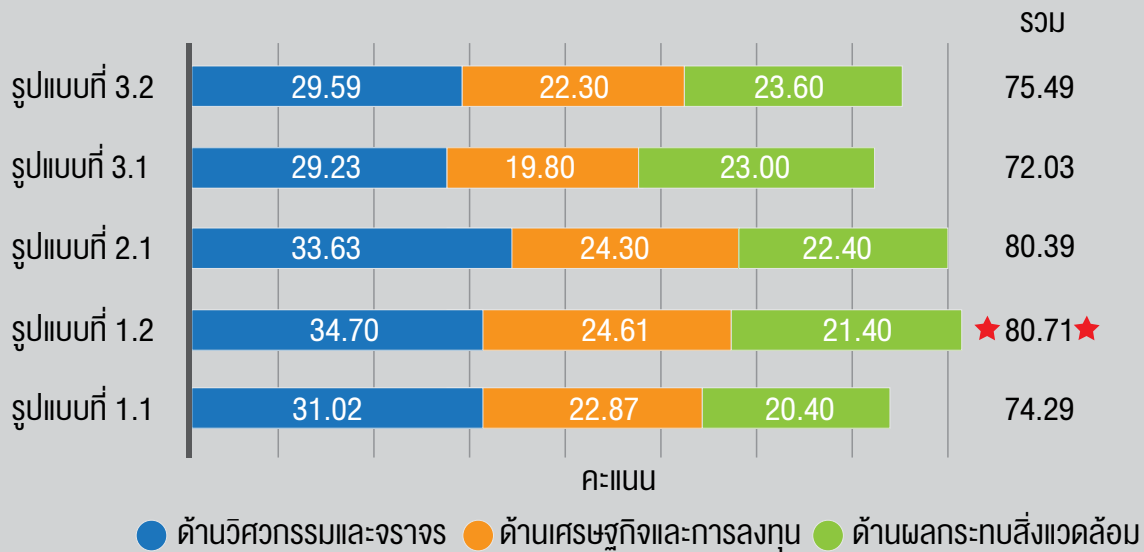
จากการศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการและพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ 3 ปัจจัย ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาประกอบการคัดเลือก สามารถสรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุดของโครงการคือ **รูปแบบที่ 1.2** โดยเป็นการพัฒนาจากรูปแบบทางเลือก ที่ 1.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดทิศทาง

ออกนอกเมือง 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ทางลอดในทิศทางเข้าเมืองมี 1 ช่องจราจร ความกว้าง 4.50 เมตร และมีพื้นที่สำหรับสร้างทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ การจราจรทุกทิศทางเข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ 2 ช่องจราจร การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร





สรุปผลการเปรียบเทียบในแต่ละทางเลือก ของรูปแบบทางแยกท่าเรือ จ.ภูเก็ต



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การพิจารณาคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำคัญที่จะนำไปใช้ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบด้านลบจากกิจกรรมโครงการในระดับปานกลาง และผลกระทบที่มีความสำคัญในระดับปานกลางขึ้นไป โดยพบว่า ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบที่สำคัญที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จำนวน 22 ปัจจัย

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) จำนวน 22 ปัจจัย

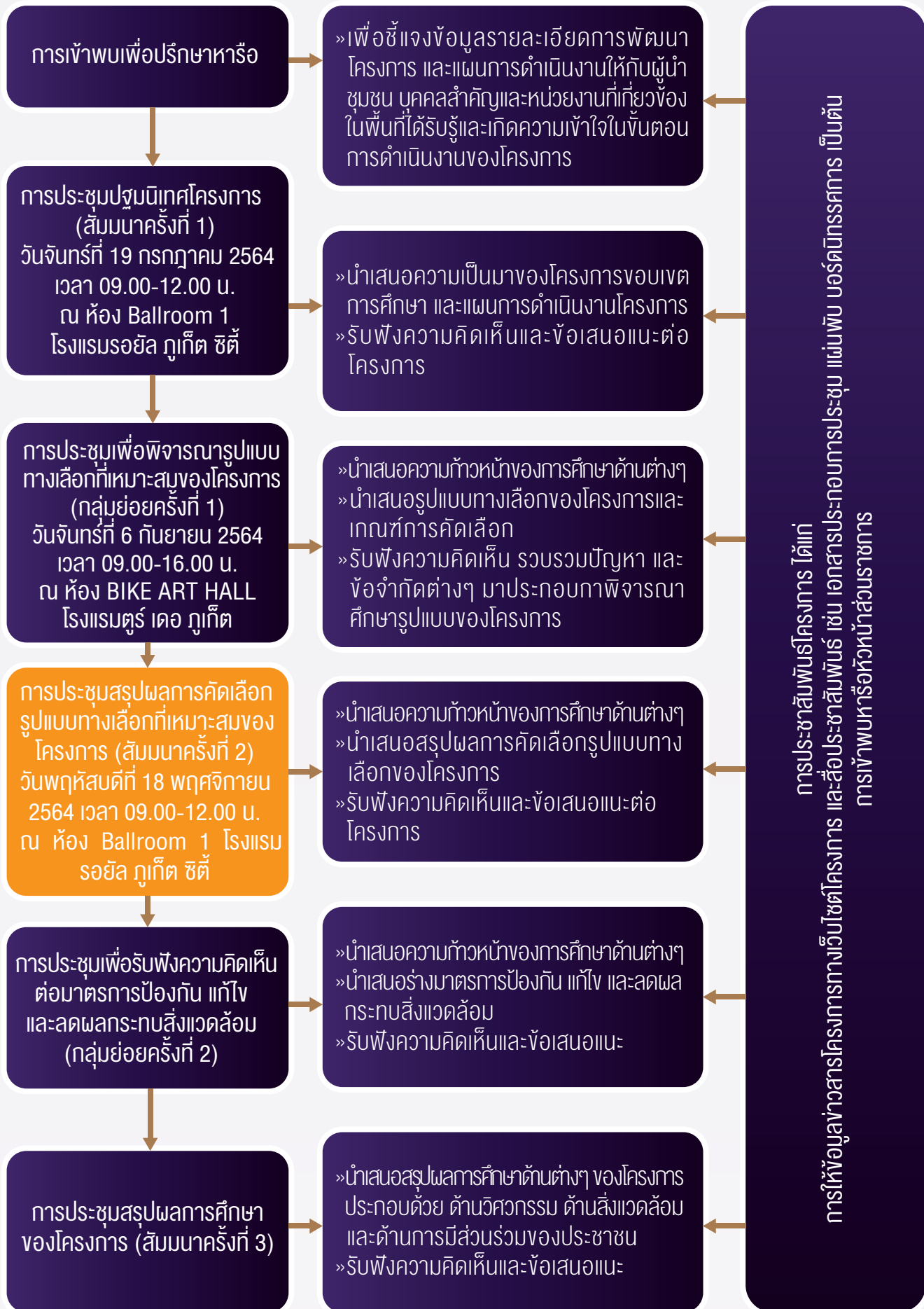


การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

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



แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน





แนวคิดในการพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) บริเวณที่ตั้งของอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีและท้าวศรีสุนทร ซึ่งเป็นอนุสรณ์สถานแห่งประวัติศาสตร์ชาติไทยและเป็นแลนด์มาร์กสำคัญของ จ.ภูเก็ต ให้เป็นสถาปัตยกรรมแบบร่วมสมัยผสมผสานเข้ากับเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม-วัฒนธรรมภายในท้องถิ่น มีความสวยงามส่งเสริมการท่องเที่ยวและเป็นทีการพลัดการะของประชาชน สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่และมาตรฐานวิศวกรรมต่างๆ



รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบร่วมสมัย-ชิโนโปรตุกีส



แนวคิดในการปรับปรุงรูปแบบอนุสาวรีย์ฯ



ผลการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมประชุมเมื่อวันที่ 29-30 มีนาคม พ.ศ. 2564 ซึ่งได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ปลัดอาวุโสอำเภอถลาง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถาน สำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช สาขาภูเก็ต ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ผู้นำชุมชน และมูลนิธิท้าวเทพกระษัตรีฯ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ



เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564
เวลา 09.00-11.00 น.



เข้าพบปลัดอาวุโสอำเภอเมืองถลาง
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ
เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564
เวลา 14.00-15.00 น.

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2564 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้อง Ballroom 1 โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต โดยได้รับเกียรติจากนายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายคุณวุฒิ สุนทรนนท์ วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 72 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตประธานในพิธี



บรรยากาศการประชุม



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียด
และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น. และ เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้อง BIKE ART HALL ชั้น 5 โรงแรมตูร์ เดอ ภูเก็ต อำเภอกลาง จังหวัดภูเก็ต จำนวน 2 เวที โดยได้รับเกียรติจากนายโกวิท ดาราภิรมย์ ปลัดอำเภอกลาง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม โดยผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 45 คน



ปลัดอำเภอกลางประธานในพิธี



บรรยากาศการประชุมเวที 1



บรรยากาศการประชุมเวที 2

🌸 แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

1) งานดำเนินการด้านวิศวกรรม ได้แก่ งานออกแบบงานทางและทางแยก งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ งานออกแบบสถาปัตยกรรมเบื้องต้น และงานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค เป็นต้น

2) งานดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเสนอแนะวิธีการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

3) งานการมีส่วนร่วมประชาชน ได้แก่

- นำผลการประชุมสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) เผยแพร่ข้อมูลผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เว็บไซต์และ Facebook โครงการ
- เตรียมการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2) และการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์และ Facebook โครงการ



ดาวน์โหลดสรุปผลการประชุม
(สัมมนาครั้งที่ 1)



ดาวน์โหลดสรุปผลการประชุม
(กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6602 โทรสาร : 0 2354 1048
อีเมล : kunna.su@doh.go.th



แขวงทางหลวงภูเก็ต

ถนนศรีนคร 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 ถนนสุทธิสารฯ แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2691 9322-5 โทรสาร : 0 2691 8366



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

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



เว็บไซต์โครงการ : www.interchangetharuea.com



Facebook : โครงการสำรวจและออกแบบ na.402-na.4027
แยกท่าเรือ ภูเก็ต

