

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



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

แขวงทางหลวงภูเก็ต

ถนนนคร ต่าบลตลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000
โทรศัพท์ : 0 7621 2179 /โทรสาร 0 7621 2635

บริษัทที่ปรึกษา



งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
บริษัท อินทิเกรต เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ผู้ประสานงาน นางสาวสิริลักษณ์ สุทธิโสเม โทรศัพท์ : 02-509-1432



งานการศึกษาด้านขนส่งและจราจร และด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง
บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
ผู้ประสานงาน นายศุภชัย ภาวไสว โทรศัพท์: 080-419-4635
นายธีรวิทย์ มณีนาถ โทรศัพท์: 089-698-3696



งานการศึกษาด้านชลศาสตร์ และการระบายน้ำ และด้านประมาณราคาและเอกสารสัญญา
บริษัท เวลต์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ผู้ประสานงาน นางสาวสุธีรา วรรณภพ โทรศัพท์ : 096-983-9965



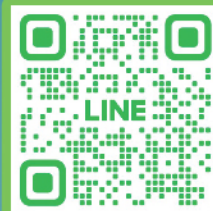
ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิริภรณ์ ปรีชาเลิศมิตร โทรศัพท์ 0 2017 7281
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
นางสาวเชิญขวัญ แซ่มประสพ โทรศัพท์ 06 3449 9447



www.na402ธสส-ทำดสไซ



โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง
ถ. 402 ธสส-ทำดสไซ



na.402 ทำดสไซ



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402
สาย โคกกลอย - เมืองภูเก็ต
(สะพานสารสิน - ด้านตรงทำดสไซ)

บริษัทที่ปรึกษา



INFRA PLUS



สิงหาคม
2569

แผนผังประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 402 หรือถนนเทพกระษัตรี เป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียวที่เชื่อมแผ่นดินใหญ่เข้ากับจังหวัดภูเก็ต โดยมีจุดเริ่มต้นที่สี่แยกโคกกลอย จังหวัดพังงา และมีจุดสิ้นสุดที่บริเวณเขตเทศบาลเมืองภูเก็ต มีความยาวรวมประมาณ 48 กิโลเมตร โดยทางหลวงหมายเลข 402 ช่วงที่ผ่านสะพานท้าวเทพกระษัตรีต่อเนื่องถึงด่านตรวจท่าฉัตรไชย จะเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับเดินรถทิศทางเดียวในทิศทางเข้าสู่เมืองภูเก็ต และเมื่อผ่านด่านท่าฉัตรไชยแล้ว ก็จะปรับเป็นการเดินรถ 2 ทิศทาง (ไป-กลับ) เพื่อเข้าสู่เมืองภูเก็ตต่อไป ในขณะที่การเดินทางออกจากเมืองภูเก็ต เมื่อผ่านด่านตรวจท่าฉัตรไชยแล้ว จะใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4302 (สายหาดทรายแก้ว – ท่าฉัตรไชย) เป็นเส้นทางจราจรขาออก และผ่านสะพานท้าวศรีสุนทรเข้าสู่จังหวัดพังงาต่อไป

กรมทางหลวง จึงพิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนน เพื่อรองรับปัญหาการจราจรและการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยมีแนวคิดในการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 402 ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ ดังนั้น การดำเนินโครงการฯ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

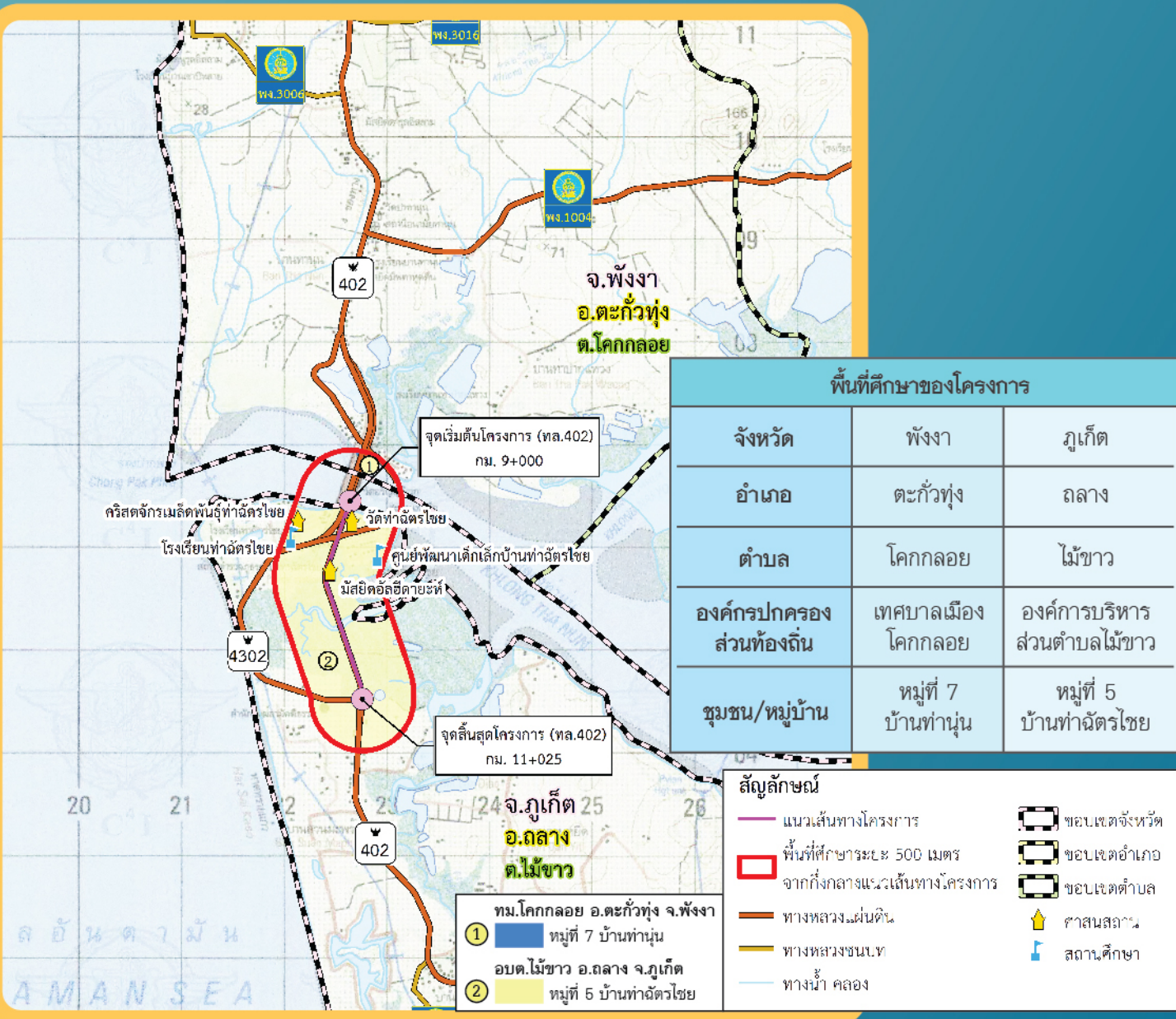
- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกลอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย) รวมโครงข่ายใกล้เคียง ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวงและปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภค ที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น
- 2) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้มีความรวดเร็วและปลอดภัย มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ประชาชนบริเวณพื้นที่ศึกษามีโอกาสร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ผู้ใช้ทางบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมถึงรถบรรทุกและรถขนส่งขนาดใหญ่ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกปลอดภัย ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจรองรับการเติบโตของเมืองภูเก็ต
- 2) แนวเส้นทางมีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานชั้นทางของกรมทางหลวงมีความปลอดภัย ช่วยลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง
- 3) การพัฒนาโครงการช่วยให้การเดินทางในท้องถิ่นสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมทั้งสอดคล้องต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน สิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่ศึกษาน้อยที่สุด

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกลอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย) โดยมีพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 2 อำเภอ 2 ตำบล (2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

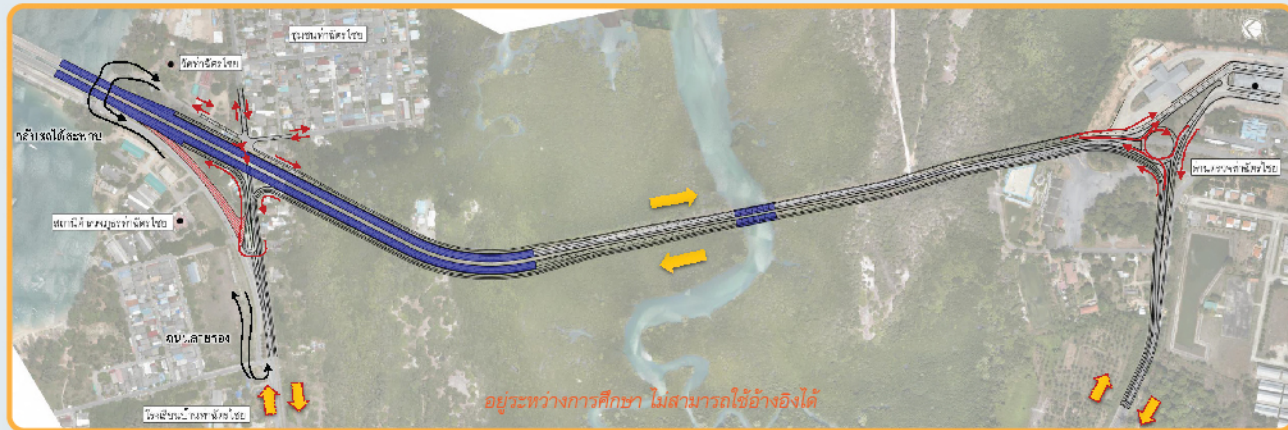


รูปแบบการพัฒนาโครงการ

การสำรวจและออกแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402 เดิม สายโคกกลอย - เมืองภูเก็ด (ช่วงสะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย) มีระยะทางจากจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการค่อนข้างสั้น ประมาณ 2 กิโลเมตร และทิศทางการจราจรเดิมออกแบบให้การเดินทางเป็นแบบเดินรถทิศทางเดียว ซึ่งในการพัฒนาโครงการจะมีพัฒนาทางหลวงหมายเลข 402 ช่วงดังกล่าว ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า และปรับให้เดินทางใน 2 ทิศทาง (ไปและกลับ) ดังนั้นรูปแบบ การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการพิจารณารูปแบบการเดินทางร่วมกับโครงข่ายที่เกี่ยวข้องคือ ทางหลวงหมายเลข 4302 ถนนเลียบหาดทรายแก้ว และถนนท้องถิ่นเดิมที่มีอยู่ โดยมีความเป็นไปได้เบื้องต้น 4 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1

จุดเริ่มต้นโครงการ : สะพานยกระดับพร้อมทางแยกระดับพื้นในทิศทางไปหาดทรายแก้ว
จุดสิ้นสุดโครงการ : วงเวียนระดับพื้น



ข้อดี : - จุดเริ่มต้น : สัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม
- จุดสิ้นสุด : รองรับจราจรได้ทุกทิศทาง

ข้อเสีย : - จุดสิ้นสุดทิศทางขาออกจากจังหวัดภูเก็ตจะต้องชะลอรถเพื่อเข้าวงเวียนหากถนนสายรองมีปริมาณจราจรมาก อาจจะทำให้รถในวงเวียนติดขัดกว่ารูปแบบอื่น
- เนื่องจากการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการทำให้บดบังทัศนียภาพมาก
- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง

รูปแบบที่ 2

จุดเริ่มต้นโครงการ : สะพานยกระดับพร้อมทางแยกระดับพื้นในทิศทางไปหาดทรายแก้ว
จุดสิ้นสุดโครงการ : ถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ

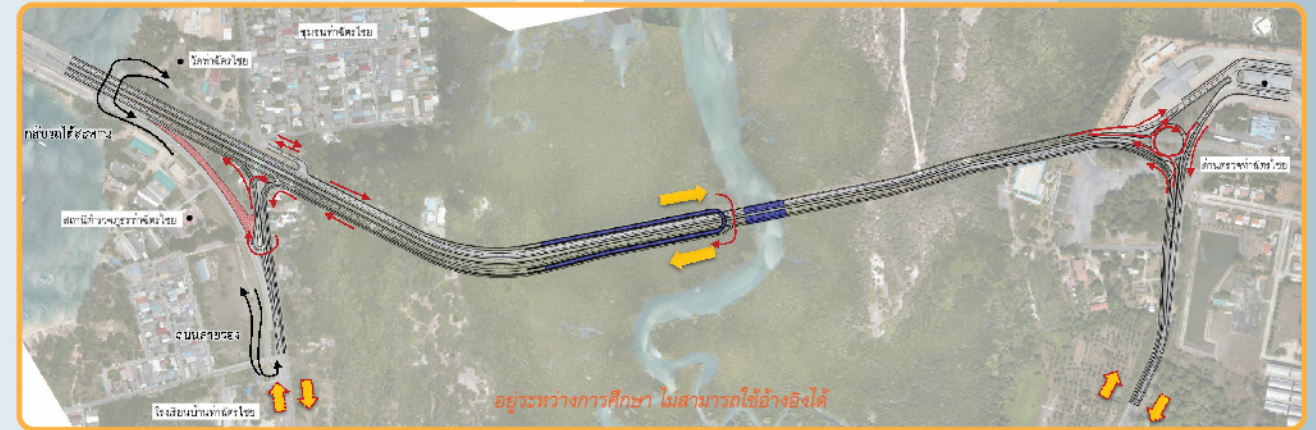


ข้อดี : - จุดเริ่มต้น : สามารถสัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม
- จุดสิ้นสุด : สามารถทำความเร็วได้ต่อเนื่องโดยไม่มีการตัดกระแสระจราจร

ข้อเสีย : - เนื่องจากการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการทำให้บดบังทัศนียภาพมาก
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ

รูปแบบที่ 3

จุดเริ่มต้นโครงการ : ถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถ
จุดสิ้นสุดโครงการ : วงเวียนระดับพื้น

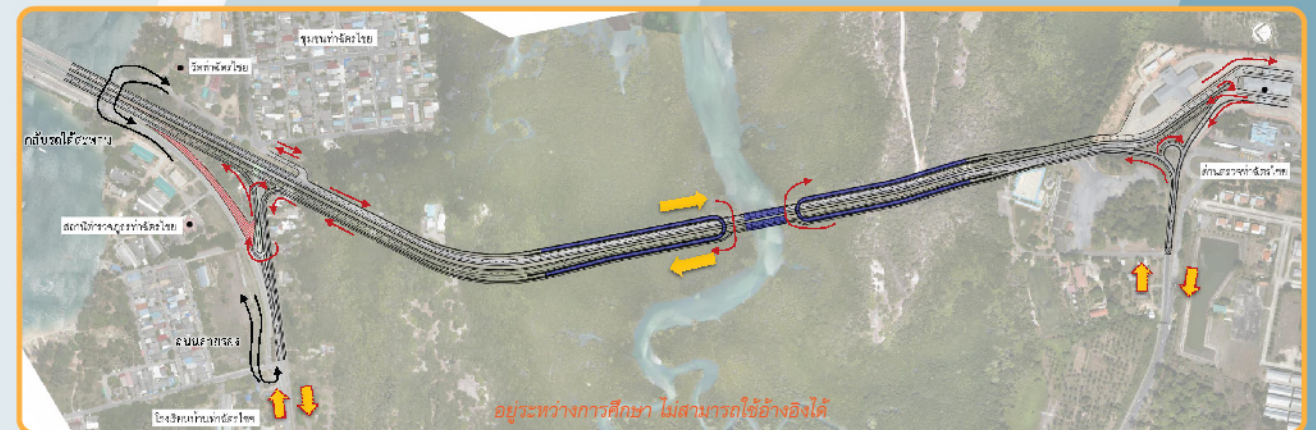


ข้อดี : - จุดสิ้นสุด : สามารถรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง
- ค่าก่อสร้างถูกที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ

ข้อเสีย : - จุดเริ่มต้น ที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอยู่ตะเภา ทำให้มีระยะเวลาการเดินทางที่เพิ่มขึ้นกว่ารูปแบบ 1 และ 2
- จุดสิ้นสุด ทิศทางขาออกจากจังหวัดภูเก็ตจะต้องชะลอรถเพื่อเข้าวงเวียนหากถนนสายรองมีปริมาณจราจรมาก อาจจะทำให้รถในวงเวียนติดขัดกว่ารูปแบบอื่น

รูปแบบที่ 4

จุดเริ่มต้นโครงการ : ถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ
จุดสิ้นสุดโครงการ : ถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ



ข้อดี : - จุดสิ้นสุด สามารถทำความเร็วได้ต่อเนื่องโดยไม่มีการตัดกระแสระจราจร

ข้อเสีย : - จุดเริ่มต้น ที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอยู่ตะเภา ทำให้มีระยะเวลาการเดินทางที่เพิ่มขึ้นกว่ารูปแบบ 1 และ 2

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการประกอบด้วย ปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ปัจจัยด้านด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
เช่น ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
ผลกระทบต่อกายภาพและการเวนคืน
ผลกระทบต่อทัศนียภาพ เป็นต้น



ด้านวิศวกรรมและจราจร
เช่น ความล่าช้า (Delay) ระยะเวลาการเดินทาง
ความยากง่ายในการก่อสร้าง การจัดการจราจร
ระหว่างก่อสร้าง เป็นต้น

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน
เช่น ค่าก่อสร้างเบื้องต้น
ค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น เป็นต้น

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม จะครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ในการศึกษาจะมีการรวบรวมข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันจากข้อมูลทุติยภูมิ การลงสำรวจพื้นที่ และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะมีการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม และมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 31 ปัจจัย ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (9 ปัจจัย)

- 1) ภูมิสัณฐาน
- 2) ทรัพยากรดิน
- 3) ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- 4) น้ำผิวดิน
- 5) น้ำใต้ดิน
- 6) น้ำทะเล
- 7) อากาศและบรรยากาศ
- 8) เสียง
- 9) ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (4 ปัจจัย)

- 1) นิเวศวิทยานบก
- 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
- 4) พื้นที่ชุ่มน้ำ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (11 ปัจจัย)

- 1) เศรษฐกิจ - สังคม
- 2) การโยกย้ายและการเวนคืน
- 3) การสาธารณสุข
- 4) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- 5) การแบ่งแยก
- 6) อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- 7) ความปลอดภัยในสังคม
- 8) สุขภาพ
- 9) ผู้ใช้ทาง
- 10) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- 11) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (7 ปัจจัย)

- 1) น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค
- 2) การคมนาคมขนส่ง
- 3) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- 4) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 5) การเกษตรกรรม
- 6) นันทนาการ
- 7) การใช้ที่ดิน

การมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา

