



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร บนทางหลวงหมายเลข

344

ช่วง บ.เวาซก -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648
(แยกเลียงเมืองแกลง)

พัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างยั่งยืน
เชื่อมโยงเมือง เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม
และคุณภาพชีวิต สู่อนาคตที่ดีกว่า

344

RAYONG
EASTERN ECONOMIC
CORRIDOR

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

สิงหาคม - กันยายน 2569

สำรวจ ออกแบบ วางแผน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ที่ตอบสนองความต้องการของวันนี้และอนาคต





ทางหลวงหมายเลข 344 เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สามารถเชื่อมโยงจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการขนส่งของภาคตะวันออก



ทางหลวงหมายเลข 344 เป็นทางหลวงสายหลักเชื่อมต่อจาก จ.ชลบุรี ไป อ.แกลง จ.ระยอง เพื่อเชื่อมต่อไปยัง จ.จันทบุรี และจ.ตราด จึงเป็นแนวเส้นทางที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคมและขนส่งระดับภูมิภาค ทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นในบริเวณจุดตัดทางแยก และบริเวณจุดกลับรถระดับพื้น อีกทั้งในบริเวณสองข้างทางมีพื้นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และขนส่งที่มีประสิทธิภาพทำให้สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้นต่อไป



จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เวาซก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเสียงเมืองแกลง) บริเวณช่วง กม. 62+600 ถึง กม. 99+150 ระยะทางประมาณ 36.55 กิโลเมตร

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ ดังนี้

จังหวัดชลบุรี

อำเภอหนองใหญ่

ตำบลเวาซก

จังหวัดระยอง

อำเภอวังจันทร์

ตำบลป่ายุบใน

ตำบลชุมแสง

ตำบลพลองตาเอี่ยม

ตำบลวังจันทร์

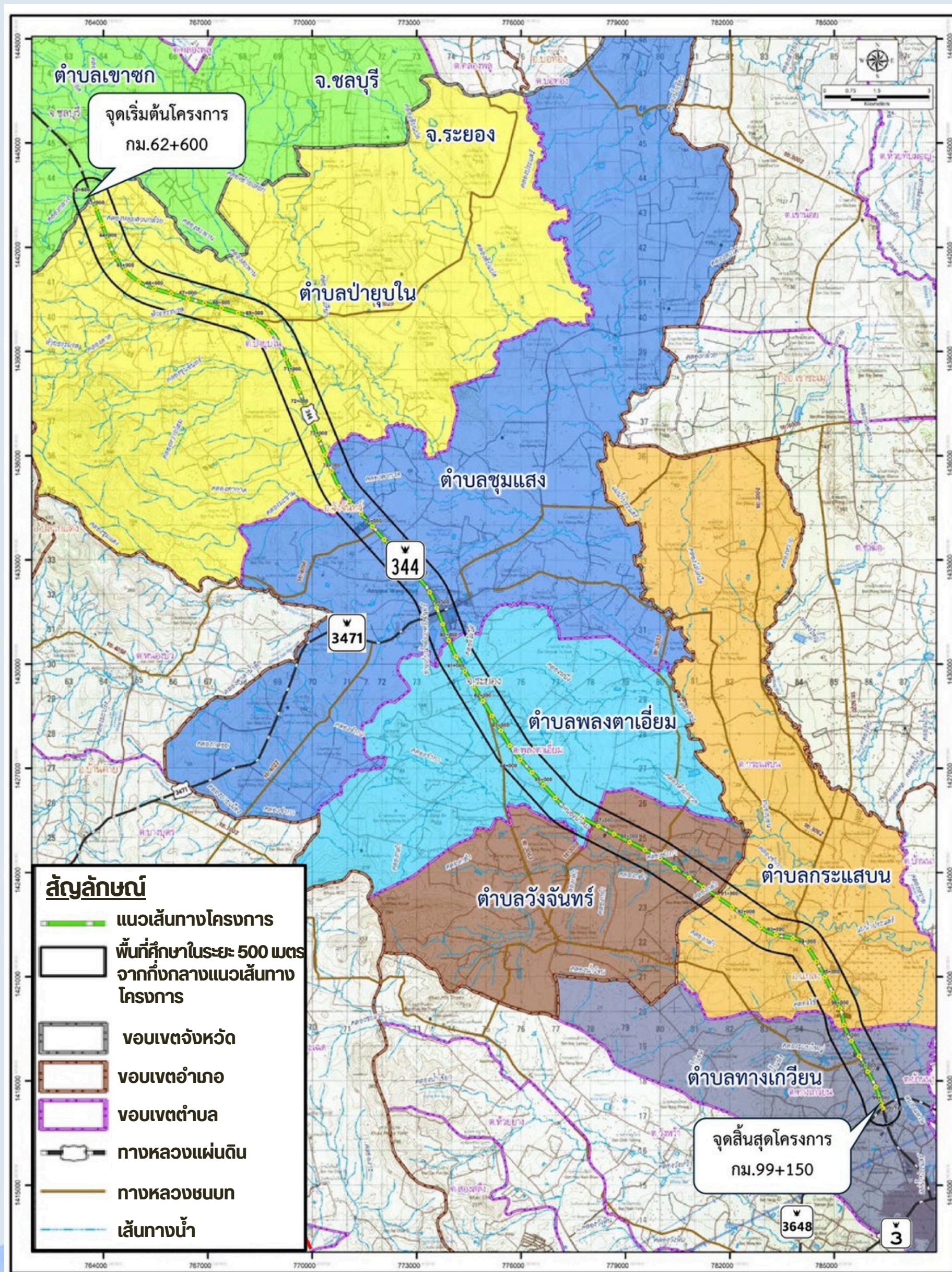
อำเภอแกลง

ตำบลกระแสบ

ตำบลทางเกวียน

ข้อมูลโครงการ

- ทางหลวงหมายเลข 344
- จุดเริ่มต้น กม. 62+600
- จุดสิ้นสุด กม. 99+150
- ระยะทาง 36.55 กม.

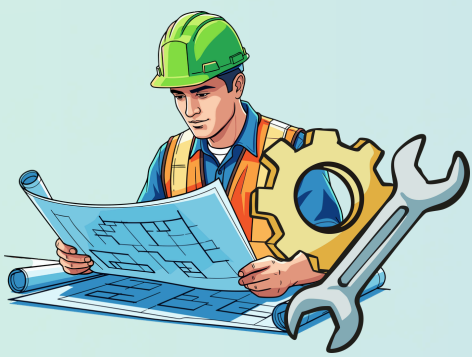




พัฒนาทางหลวง เดินทางปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม
พร้อมรับฟังทุกเสียงของประชาชน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1



ด้านวิศวกรรมและจราจร

เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เวาซก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเสียงเมืองแกลง) ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อการคมนาคมและขนส่งต่อไป

2



ด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ

3



ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ความก้าวหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ของโครงการ

ด้านการจราจรและขนส่ง

- สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงหมายเลข 344 ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มตัวสูงขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม
- สามารถเพิ่มความสะดวก และรวดเร็วในการเดินทาง ทั้งในระดับพื้นที่และระดับภูมิภาค



ด้านความปลอดภัย

- สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า
- ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

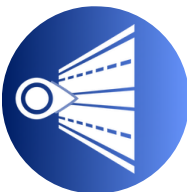
- สามารถเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ
- ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมโดยรวมของภูมิภาค
- สามารถสร้างโอกาสทางด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่จังหวัด และภูมิภาค

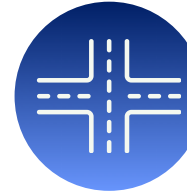


แนวคิดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ด้วย ทล.344 เป็นทางหลวงสายหลัก เป็นแนวเส้นทางที่มีความสำคัญในระดับภูมิภาค ปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ตลอดแนวเส้นทางมีทางเชื่อมทางแยก จุดกลับรถระดับพื้นรวมถึงสองทางที่มีพื้นที่สำคัญ มีพื้นที่ชุมชน ซึ่งเป็นการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพถนนทางหลวง เพื่อให้ใช้ทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยมีแนวคิดที่จะปรับปรุงในด้านต่าง ๆ ดังนี้

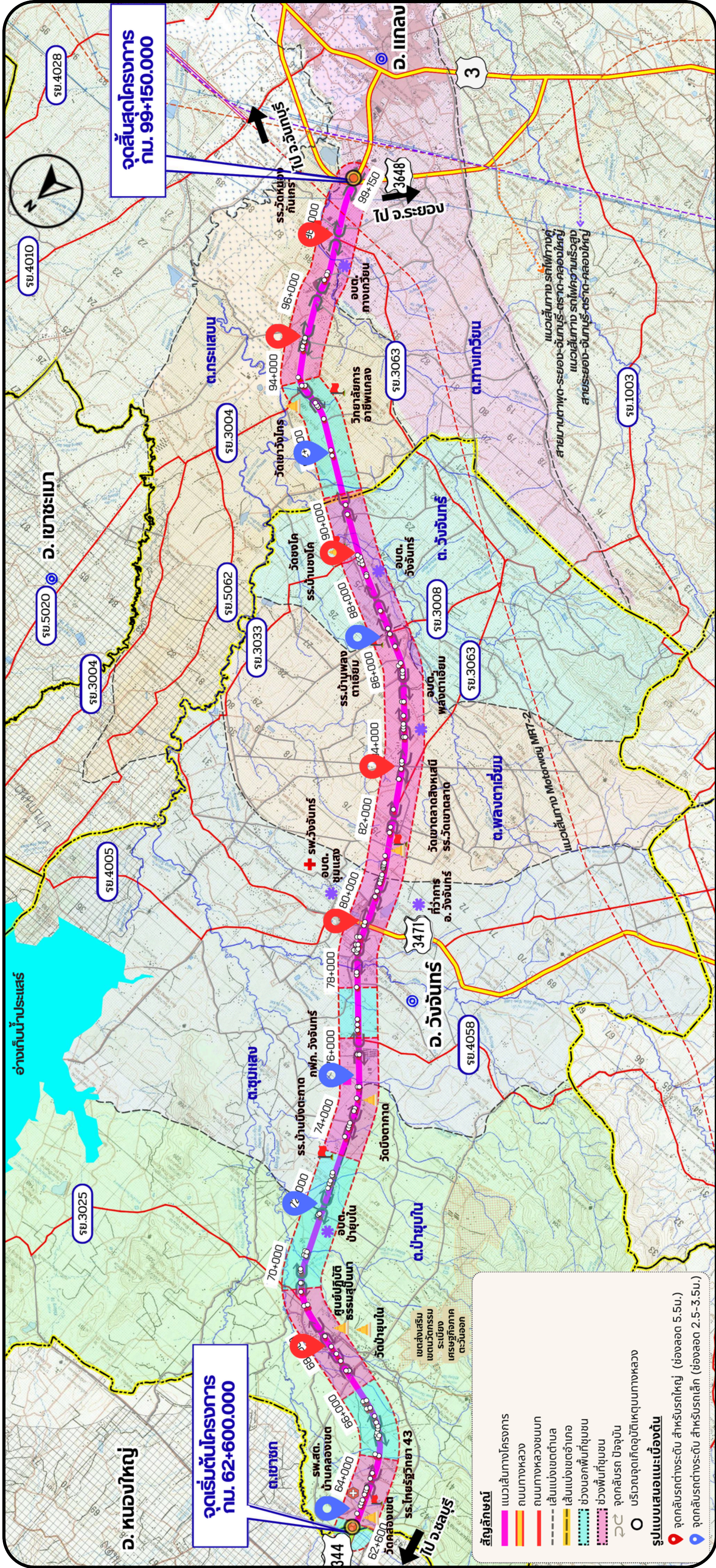
- 

1. เพิ่มจำนวนช่องจราจร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในขนาดได้อย่างเพียงพอ
- 

3. เพิ่มทางคู่ขนาน ในบริเวณพื้นที่ที่ชุมชน
- 

2. ปรับปรุงรูปแบบจุดตัดทางแยก ให้เป็นทางแยกต่างระดับ
- 

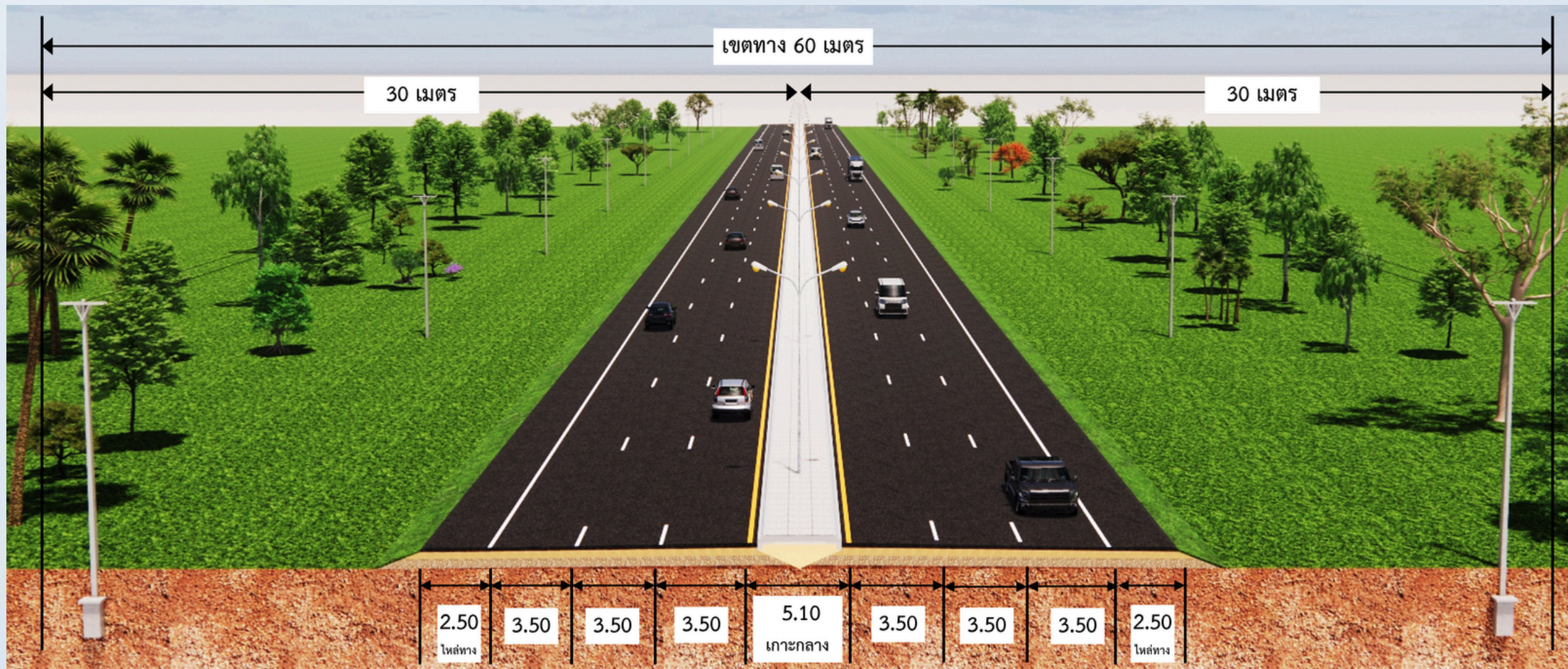
4. ยกเลิกจุดกลับรถระดับพื้นเดิม และจัดให้มีจุดกลับรถต่างระดับในบริเวณที่เหมาะสม





โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ และรูปแบบการพัฒนาในอนาคต ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดในการปรับปรุง 4 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 60 เมตร ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



เกาะกลางแบบยกเหมาะกับทางหลวงในเมืองหรือชุมชน ที่มีการเดินทางของรถด้วยความเร็วต่ำ ซึ่งรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลางข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบเกาะยก ปลูกด้วยคอนกรีต

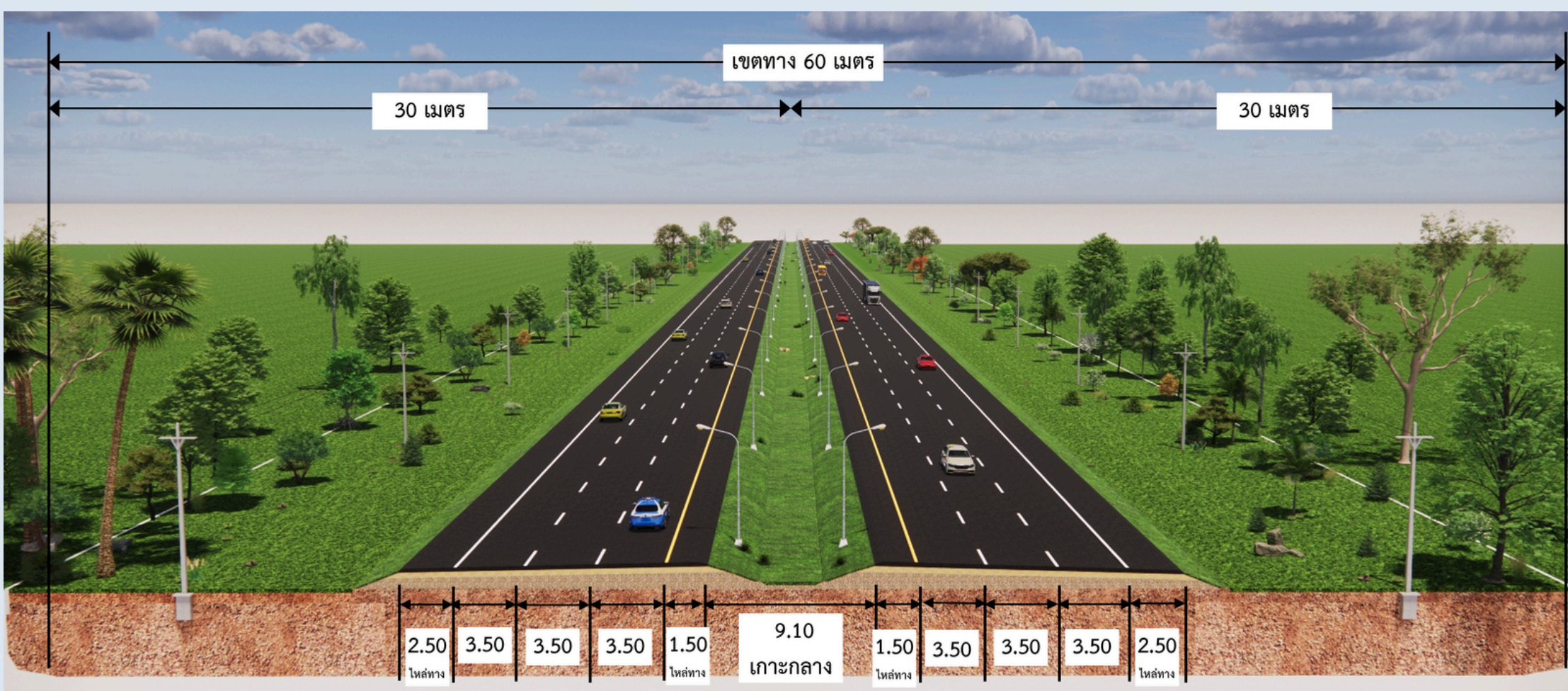
ข้อดี

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต
- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางไม่ยุ่งยาก

ข้อด้อย

- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน
- อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำ จนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
- มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะจับปิ่นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้
- มีปัญหาเรื่องแสงไฟหน้ารถ (Antiglare) ของการจราจรของรถที่เล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน

รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



เกาะกลางแบบกดเป็นร่องนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมือง โดยร่องของเกาะกลางสามารถช่วยระบายน้ำได้ดี ซึ่งรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมออกด้านนอกของทางหลวงข้างละ 1 ช่องจราจร

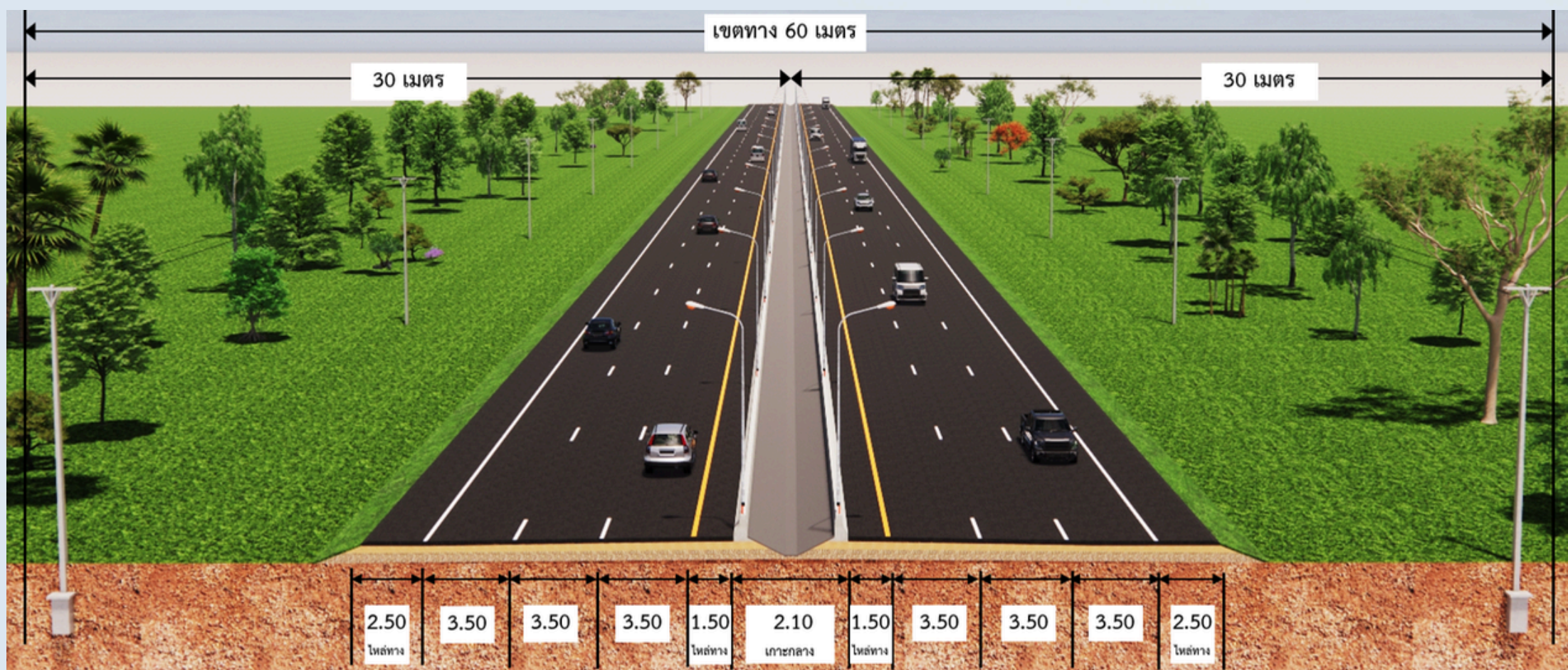
ข้อดี

- ความกว้างของเกาะกลางสามารถจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีมาก
- ลดปัญหาแสงไฟหน้ารถ (Antiglare) ของการจราจรของรถที่เล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน
- การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี
- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
- ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลาง ถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกความปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูง ในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไป

ข้อด้อย

- รถจักรยานยนต์สามารถจับลงไปร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ
- ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต

รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่ (Double Barrier Median)



เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่ มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจาก หากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลาง กำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลางข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีตคู่ พร้อมระบายน้ำตรงกลาง

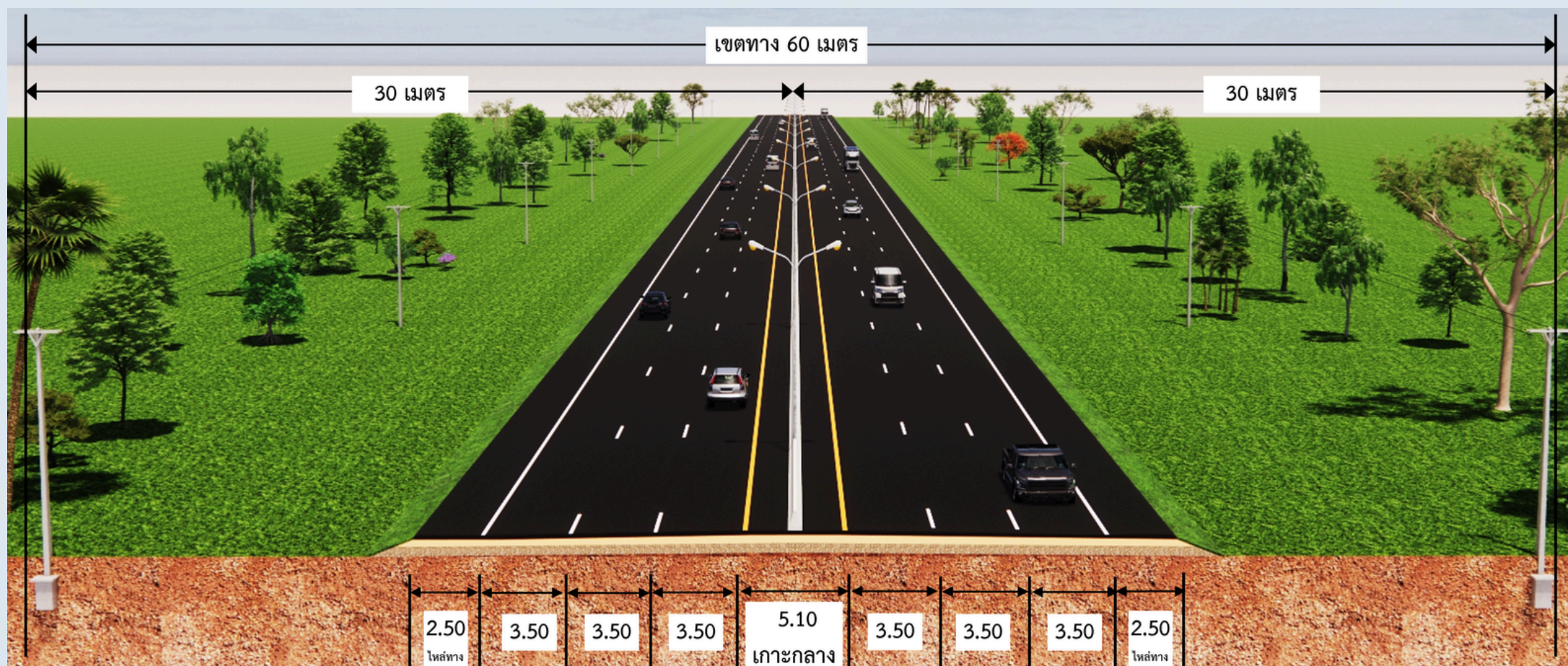
ข้อดี

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต
- ช่วยป้องกันไม่ให้อัตราการเสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้ดีมาก
- สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้
- สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์จับที่ข้ามฝั่งได้ดี
- การบำรุงรักษาเกาะกลางไม่ยุ่งยากมาก
- มีร่องเกาะกลางสามารถระบายน้ำได้

ข้อด้อย

- อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำของกำแพงคอนกรีตจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
- ค่าก่อสร้างสูง
- เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่มีความสูงกว่าผิวทางมากที่สุด และมีลักษณะทึบ จึงบดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

รูปแบบที่ 4 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว (Single Barrier Median)



เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจาก หากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลาง กำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลางข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว

ข้อดี

- ช่วยป้องกันไม่ให้อัตราการเสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้ดีมาก
- สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์จับที่ข้ามฝั่งได้ดี
- การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด
- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต

ข้อด้อย

- อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
- การจัดการช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ดี
- ค่าก่อสร้างสูง
- เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยวมีความสูงกว่าผิวทางมากที่สุด และมีลักษณะทึบ จึงบดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบเกาะกลางทางหลวง

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ความสอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การกลับรถและการเลี้ยว
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร

ด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

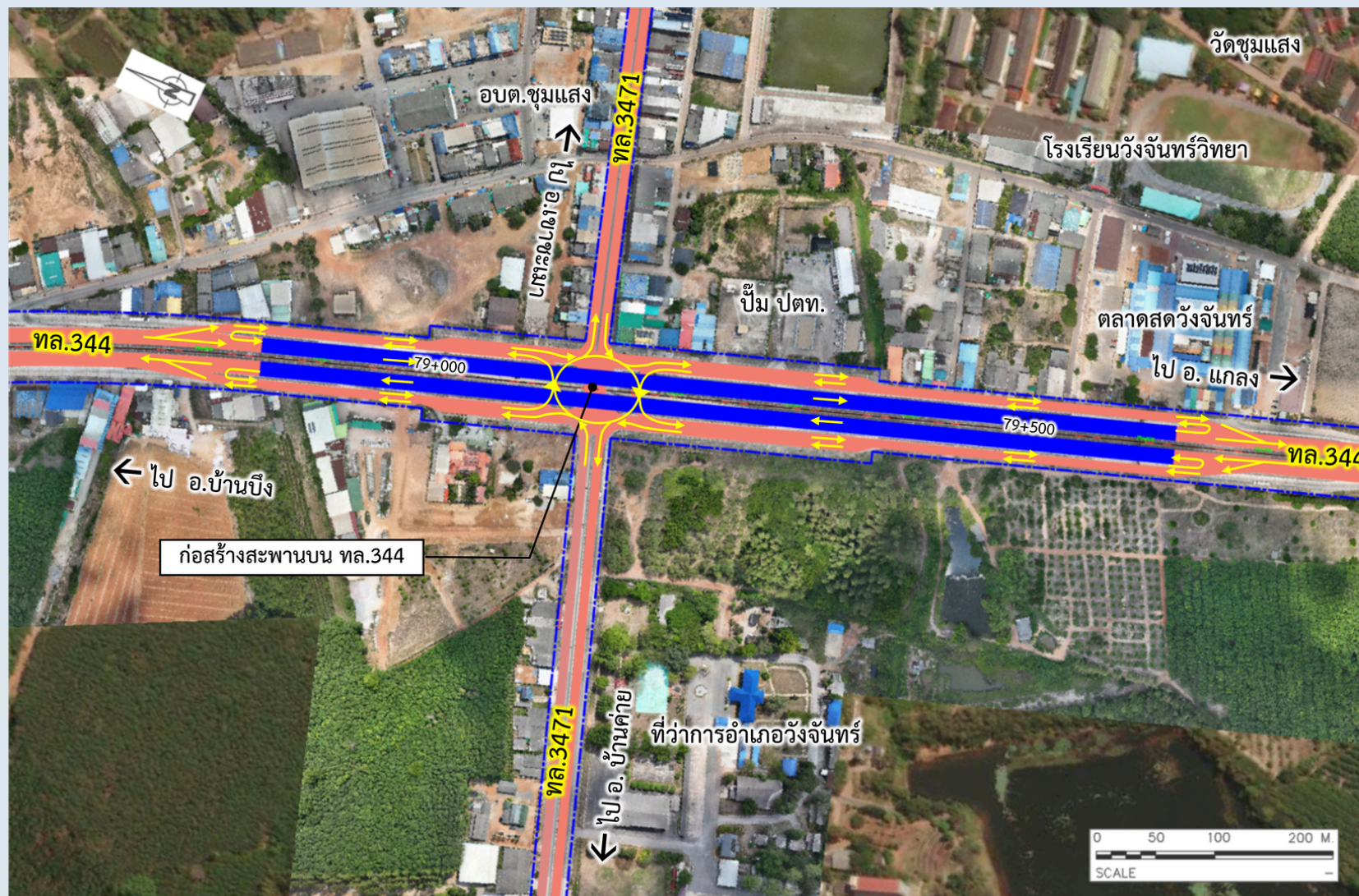
- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ



1. ทางแยกชุมแสง (สี่แยก)

ทางแยกชุมแสง (จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 กับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3471) ปัจจุบันมีการควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร โดยลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยกบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 ทางหลักมีขนาด 4 ช่องจราจร และทางคู่ขนานมีขนาด 2 ช่องจราจร ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3471 ขนาด 4 ช่องจราจร โดยลักษณะทางกายภาพของบริเวณแยกชุมแสง บริเวณจุดตัด มีลักษณะเป็นเนิน และลาดต่ำลงในจุดที่ไกลจากทางแยกออกไป ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344



ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ยกระดับข้ามทางสายรอง นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้นพร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก

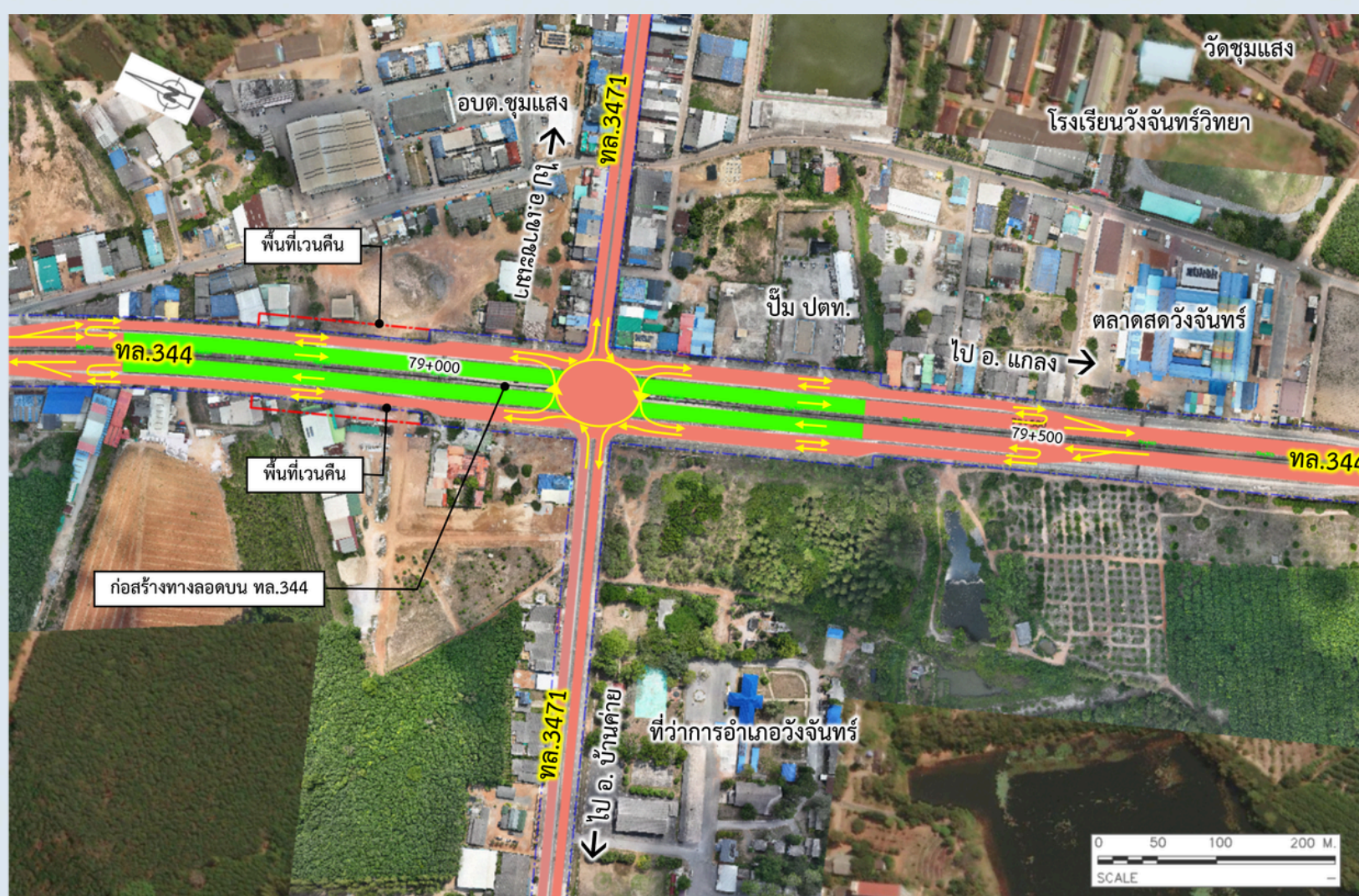
ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง)
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำซับซ้อนน้อยกว่าทางลอด

ข้อด้อย

- ราคาก่อสร้างสูง
- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกมากที่สุด เนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344



ก่อสร้างทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) นอกจากนี้ จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้น พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก เนื่องจากการก่อสร้างทางลอดในบริเวณดังกล่าว จะต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติมจากเขตทางหลวงเดิม

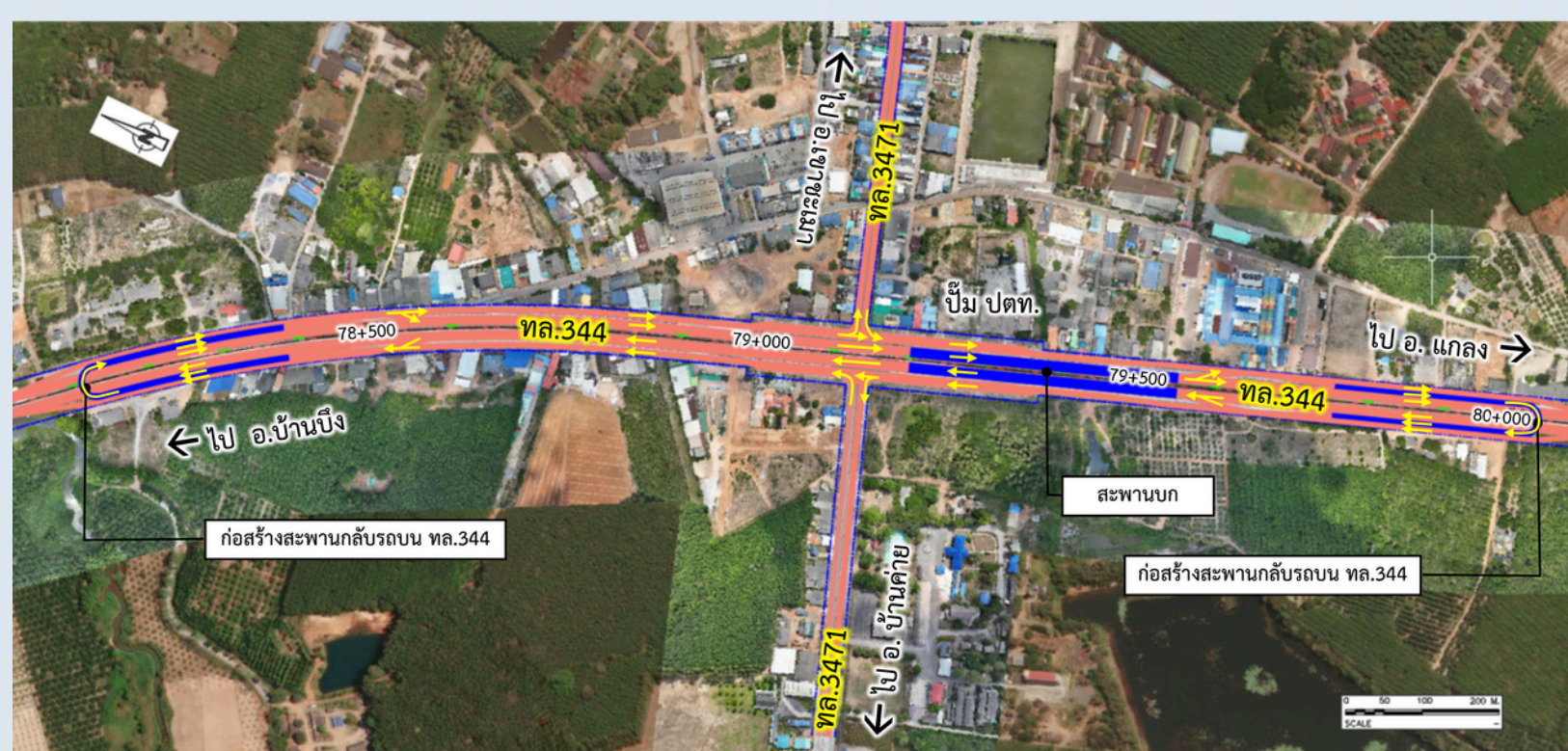
ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง)
- รูปแบบทางลอดไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- ราคาก่อสร้างสูง
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำซับซ้อนกว่ารูปแบบสะพาน
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษายากที่สุด
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344



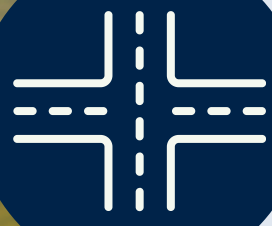
ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 1 ช่องจราจร บริเวณหัวและท้ายของทางแยกชุมแสง โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลัก มีความต่อเนื่องและคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก ให้ใช้สะพานกลับรถ พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานบกในทางสายหลัก เพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมในบริเวณดังกล่าว โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง)
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพช่วงนอกชุมชน ซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด
- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น



2. ทางแยกสหกรณ์ชะแวง (สี่แยก)

ทางแยกสหกรณ์ชะแวง (จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 กับ ถนนท้องถิ่น) ปัจจุบันมีการควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร โดยลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยกบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 ทางหลักมีขนาด 4 ช่องจราจร ตัดกับถนนท้องถิ่นขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344



ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ยกระดับข้ามทางสายรอง นอกจากนี้ จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้นพร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง)
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษายากที่สุด
- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูงในทางสายหลัก เนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางสายรอง



ก่อสร้างทางลอดบนถนนท้องถิ่น ขนาด 2 ช่องจราจร (แบบ 2 ทิศทางจาก บ้านมะจั่ว ไป บ้านคลองบางบ่อ และทิศทางจาก บ้านคลองบางบ่อ ไป บ้านมะจั่ว) โดยจะทำการปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางสายหลักมีความต่อเนื่อง และคล่องตัว โดยรถทางสายรองที่ต้องการเลี้ยวขวาไปใช้จุดกลับรถบนทางสายรอง ซึ่งรูปแบบนี้จะมี **การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยกบนทางสายรอง**

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีทั้งบนทางสายหลัก และบนทางสายรอง ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก บ้านมะจั่ว ไป บ้านคลองบางบ่อ และทิศทางจาก บ้านคลองบางบ่อ ไป บ้านมะจั่ว)
- รูปแบบทางลอดไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก
- ราคาค่าก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- ทิศทางเลี้ยวขวาทิศทางสายรองต้องไปกลับรถบนทางสายรอง
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 3
- จำกัดความสูงของยานพาหนะที่ใช้ทางลอด (เฉพาะรถขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 3.5 เมตร)
- ค่าบำรุงรักษาในระยะยาวสูง

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344



ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 1 ช่องจราจร บริเวณหัวและท้ายของทางแยกสหกรณ์ชะแวง โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยกเพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลักมีความต่อเนื่องและคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทิศทางแยกให้ใช้สะพานกลับรถ โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง)
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพ ช่วงนอกชุมชน ซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด
- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

- ผลกระทบต่อบ้านเรือน และสิ่งปลูกสร้างที่ตกเวณพื้น
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ
- ผลกระทบด้านการกระจายน้ำ



โครงการจะดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) ซึ่งมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคือครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 31 ปัจจัย

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1. ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

- ความสอดคล้องกับนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ตรวจสอบพื้นที่ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามข้อประกาศที่เกี่ยวข้อง

2. ศึกษารายละเอียดโครงการ

- ศึกษารายละเอียดโครงการ
- รวบรวมข้อมูลภูมิทัศน์ / สำนวนภาคสนามเบื้องต้น
- เก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม

3. ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วยวิธี Matrix ครอบคลุมระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

4. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษา

1. สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

1. ภูมิทัศน์ฐาน
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
4. น้ำผิวดิน
5. น้ำใต้ดิน
6. น้ำทะเล
7. อากาศและบรรยากาศ
8. เสียง
9. ความสั่นสะเทือน



2. สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ
3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
4. พื้นที่ชุ่มน้ำ



3. ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
2. การคมนาคมขนส่ง
3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
5. การเกษตรกรรม
6. นันทนาการ
7. การใช้ที่ดิน



4. ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

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



ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)





กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชน และหน่วยงานทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการร่วมกัน พร้อมทั้งเพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางการป้องกัน การแก้ไข และการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมถึงเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์โครงการ เป็นต้น เพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และการพัฒนาโครงการ ทำให้ได้รับรูปแบบการพัฒนาโครงการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้มากที่สุดต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน

1. การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยได้ดำเนินการเข้าพบเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 และ 5-10 มิถุนายน พ.ศ. 2569



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง



นายอำเภอแกลง



ปลัดอาวุโสอำเภอวังจันทร์

2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโดมอนด์ฮิลล์ โรงแรมดิเอ็มโพเรียม ตำบลชุมแสง อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง



ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้แทนกรมทางหลวงกล่าวรายงานการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันที่ 31 สิงหาคม - 3 กันยายน 2569

4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569

5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570

6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนพฤษภาคม 2570

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0-2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง

แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313
นายภาสกร จูหมื่นไวย
อีเมล : phatsakorn_c@team.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อม

และการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138
นายเจษฎา เกตุแห่ง
โทรสาร : 02-509-9047
อีเมล : jedsada_k@team.co.th



www.ถล344บ้านเขาชก
-แยกเมืองแกลง.com



ถล.344 เขาชก-แยกเลี้ยง
เมืองแกลง



ถล.344 เขาชก-แกลง