



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา – ธารคีรี



WEBSITE

ทล4085ปากน้ำเทพา-ธารคีรี.com



LINE

ID : @792liawf



FACEBOOK

ทล.4085 ปากน้ำเทพา-ธารคีรี

แผนปฏิบัติการสัมพันธภาพโครงการ ชุดที่ 4

มกราคม 2569

## ความเป็นมาของโครงการ

**ทางหลวงหมายเลข 4085** ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี

เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางระหว่าง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบางช่วงของโครงการฯ มีชุมชนหนาแน่น และสถานที่สำคัญ ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจ และออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอนปากน้ำเทพา- ธารคีรี และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นพบว่าพื้นที่โครงการฯ อยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง - แหลมขาม จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

**กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ** จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย

บริษัทซีวิลดีไซน์ แอนด์ คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัทแคนดู ภูเก็ตเตอร์ จำกัด และบริษัทธาราไลน์ จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการตลอดจนดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด โดยมีระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ ระหว่างวันที่ 25 มิถุนายน 2567 ถึง วันที่ 18 กันยายน 2568 รวมจำนวน 450 วัน



## วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจร

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

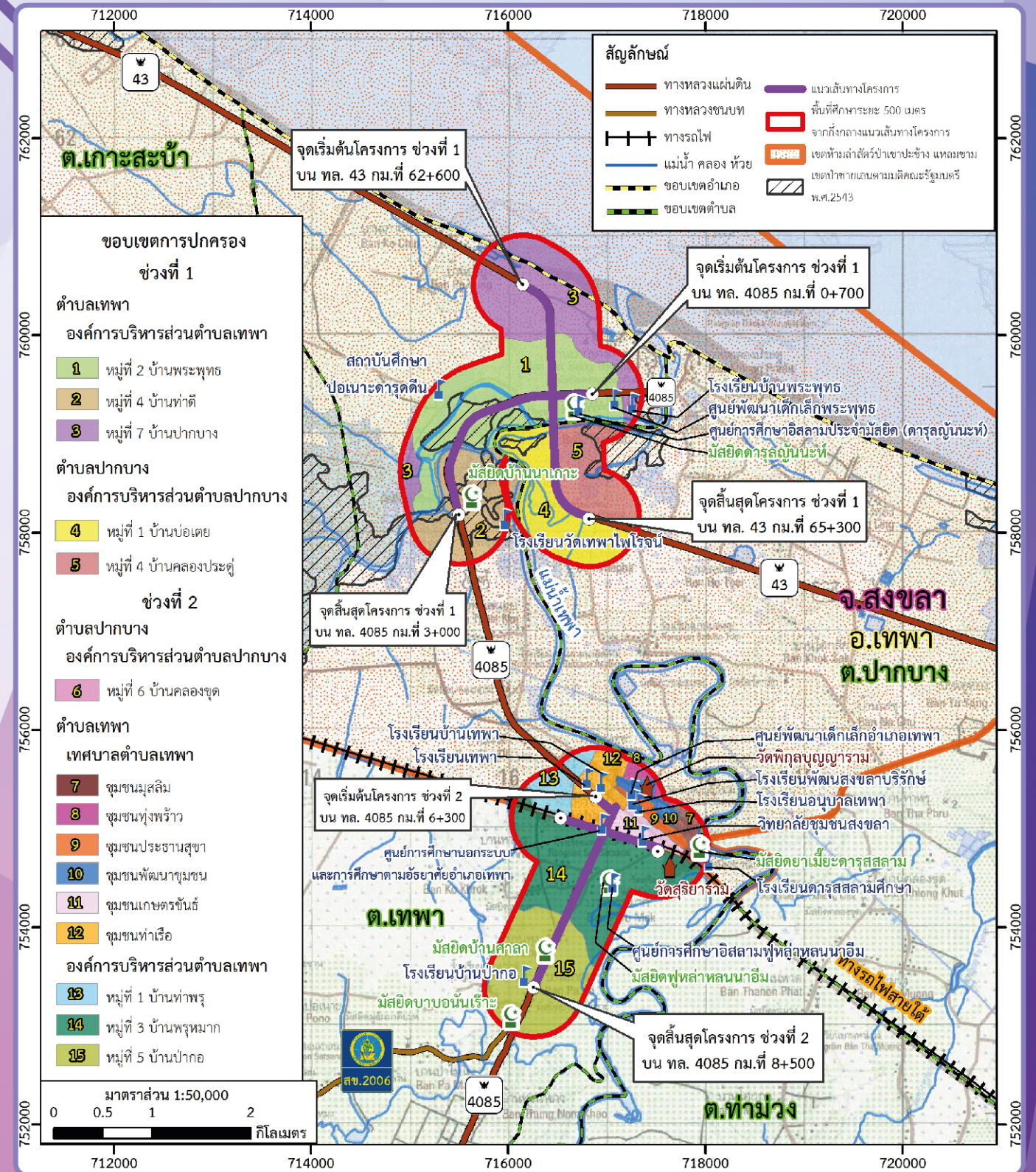
- 1) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา รวมถึงสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง
- 2) เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 4085
- 3) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อันตรายความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจร
- 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ พัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา-ธารคีรี แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

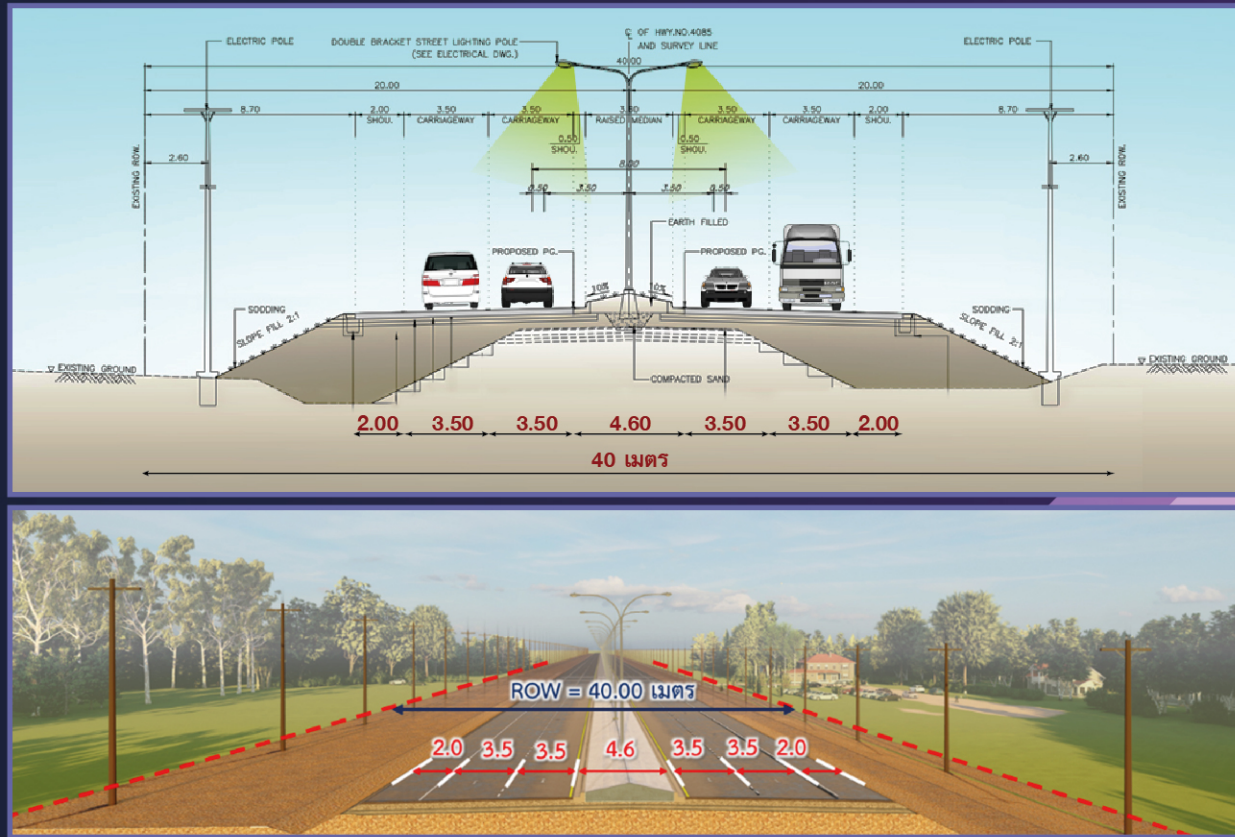
**ช่วงที่ 1 บริเวณแยกพระพุทธ** (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 0+800 และจุดสิ้นสุดโครงการ กม. ที่ 3+000 ระยะทางประมาณ 2.20 กม. ส่วนของทางหลวงหมายเลข 43 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. ที่ 62+600 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 65+270 ระยะทางประมาณ 2.67 กม. ระยะทางรวมทั้งสิ้น 4.87 กม.

**ช่วงที่ 2** มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 6+300 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 8+500 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 2.20 กม.



## รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม

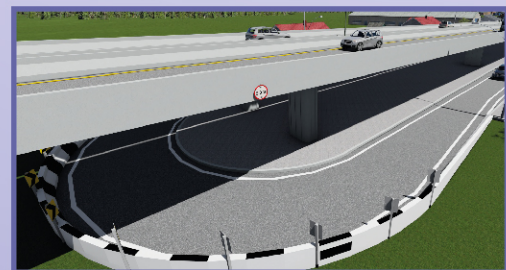
รูปตัดถนนทั่วไป จะเป็นรูปแบบถนนขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 40 เมตร แบ่งทิศทางจราจร ด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) มีความกว้าง 4.6 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.0 เมตร



รูปตัดถนนทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร

## จุดกลับรถของโครงการ ตำแหน่งจุดกลับรถของถนนโครงการมีทั้งหมด 5 แห่ง

- จุดกลับรถได้สะพาน จำนวน 3 จุด  
ทล.43 กม.63+760 (จุดกลับรถได้สะพาน)
- ทล.43 กม.64+092 (จุดกลับรถจักรยานยนต์ ความสูงช่องลอด 2.20 เมตร และความกว้าง 3.00 เมตร)
- ทล.43 กม.64+206.75 (จุดกลับรถจักรยานยนต์ ความสูงช่องลอด 2.20 เมตร และความกว้าง 3.00 เมตร)
- จุดกลับรถระดับพื้นดิน จำนวน 2 จุด  
ทล.4085 กม.1+700  
ทล.4085 กม.7+810



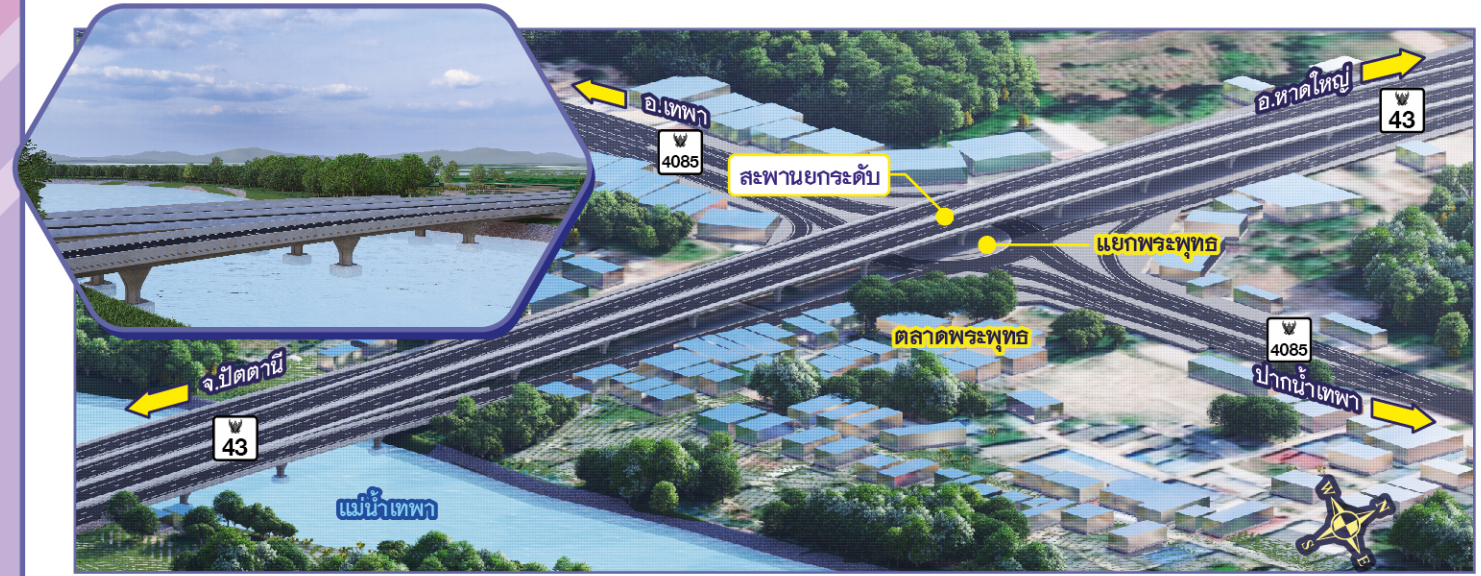
แผนที่แสดงตำแหน่งจุดกลับรถ

## รูปแบบทางแยกที่เหมาะสม

การสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 4085 มีจุดตัดกับทางหลวง และทางรถไฟ ที่สำคัญๆ 2 แห่ง ดังนี้

### 1. จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)

ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 เพื่อรองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ-ใต้ มีความกว้างของสะพานขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน พร้อมสะพานทางคู่ขนานเพื่อข้ามแม่น้ำเทพา และมีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น สามารถลอดได้สะพานโดยใช้วงเวียน (Roundabout) ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 5.00 เมตร โดยรูปแบบโครงสร้างเป็นรูปแบบสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder)



สะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 43

### 2. ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

ออกแบบเป็นสะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียวทางขนาด 2 ช่องจราจร (1-Way U-Turn) ฝั่งทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่ของการรถไฟในการก่อสร้าง โดยปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้าอำเภอเทพา และบริเวณจุดเชื่อมทางสาธารณะเลียบทางรถไฟเป็นรูปแบบวงเวียน (Roundabout) โดยรูปแบบนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อให้มีระยะมองเห็นที่ปลอดภัยบริเวณทางเลี้ยว



สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียวทางขนาด 2 ช่องจราจร

## การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 20 ปัจจัย โดยสรุปประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

### 1. ด้านอากาศและบรรยากาศ



#### ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการขุดดินเปิดหน้าดิน

#### ■ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง
- ควบคุมความเร็วรถบรรทุกบนทางหลวงไม่เกินกว่ากฎหมายกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมงบริเวณที่ผ่านชุมชน
- ฉีดพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน

### 2. ด้านเสียง



#### ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่และรถบรรทุกสำหรับการขนส่ง ซึ่งอาจทำให้ระดับเสียงในบริเวณชุมชนสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด

#### ■ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน โดยควรดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่ 08.00 - 17.00 น.
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงปิดคลุมพื้นที่ก่อสร้าง
- แนะนำให้มีการใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่ามา
- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมากๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน

### 3. ด้านความสั่นสะเทือน



#### ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และรถบรรทุกในการขนส่ง อาจก่อให้เกิด ความสั่นสะเทือนได้ในระหว่างการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง

#### ■ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด
- ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กรองถนนชั่วคราวต้องมีความหนาและแผ่นยางรอง เพื่อลดความสั่นสะเทือน
- ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารจากความสั่นสะเทือนผู้รับเหมาต้องรีบเข้าไปตรวจสอบ และดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อยโดยเร็ว



### 4. น้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ



#### ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำอาจก่อให้เกิดตะกอน และอาจมีการหลุดร่วงของเศษดินลงในลำน้ำ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ

#### ■ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม ตามระยะเวลาในการก่อสร้าง
- กำหนดบริเวณที่ตั้งของโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ห่างจากแหล่งน้ำ และแนวระบายน้ำ อย่างน้อย 100 เมตร
- บริเวณใกล้แหล่งน้ำเปิดหน้าดินเฉพาะส่วนทำงานจริง หลีกเลี่ยงการถางพืชคลุมดิน และจำกัดการเปิดพื้นที่ริมน้ำ

### 5. การคมนาคมขนส่ง /ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุ และความปลอดภัย



#### ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การขนส่งอาจส่งผลกระทบต่อภารกิจทางคมนาคม และอาจกระทบต่อความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชนบริเวณทางเท้าและนักเรียน นักศึกษาที่ใช้เส้นทาง ซึ่งอาจจะมี ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง

#### ■ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- หลีกเลี่ยงการขนส่งอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ติดตั้งป้ายและไฟสัญญาณ ให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ทำแผนการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ โดยพิจารณาให้ช่องจราจรในระหว่างการก่อสร้าง มีจำนวนเท่าเดิมหรือเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด

# การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษาและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ จัดประชุมเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2567

## การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการฯ จัดประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567



## การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ จัดประชุมเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568

## การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดประชุมในวันที่ 27 มกราคม 2569



## การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

เพื่อสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ประมาณเดือนสิงหาคม 2568

## ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา



สัมมนา ครั้งที่ 1

กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

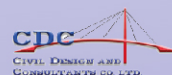


สัมมนา ครั้งที่ 2



เจ้าของโครงการ  
สำนักสำรวจและออกแบบ  
กรมทางหลวง  
โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
Email: surveydesign.doh@gmail.com

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด  
โทรศัพท์ 08 2325 4136



บริษัท แคนดู ภูเก็ตเตอร์ จำกัด  
โทรศัพท์ 08 6940 7069



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด  
โทรศัพท์ 06 3449 9447