



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไข
ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085
ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางระหว่าง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบางช่วงของโครงการฯ มีชุมชนหนาแน่น และสถานที่สำคัญ ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอนปากน้ำเทพา - ธารคีรี และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าพื้นที่โครงการฯ อยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัทซีวิลดีไซน์ แอนด์คอนซัลแตนต์ จำกัด บริษัท แคนดู เทคโนโลยี จำกัด และบริษัทธาราไลน์ จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี ตลอดจนดำเนินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ ระหว่างวันที่ 25 มิถุนายน 2567 ถึง วันที่ 16 เมษายน 2569



วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

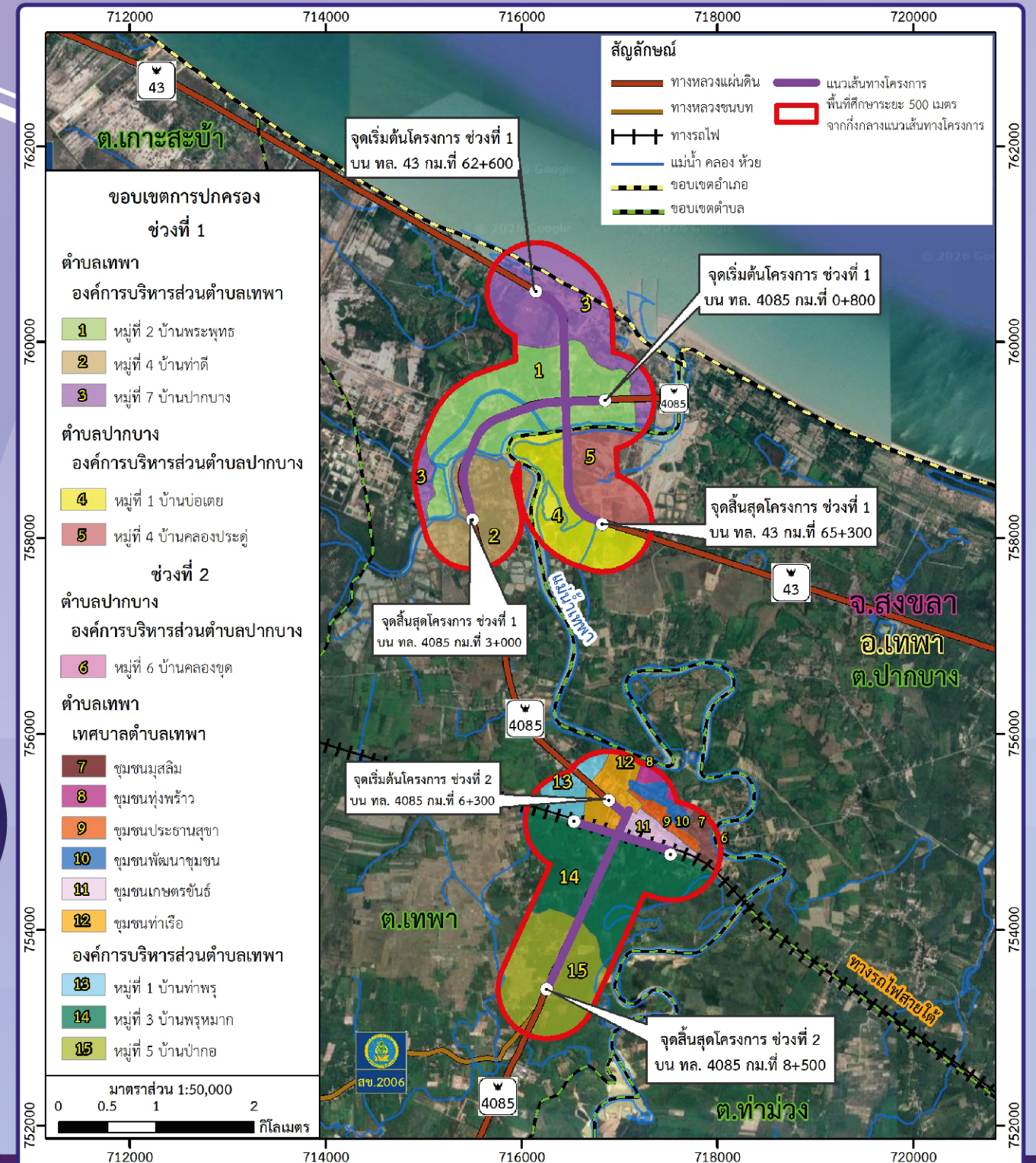
- 1) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา รวมถึงสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง
- 2) เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 4085
- 3) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจร
- 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ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

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา-ธารคีรี แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

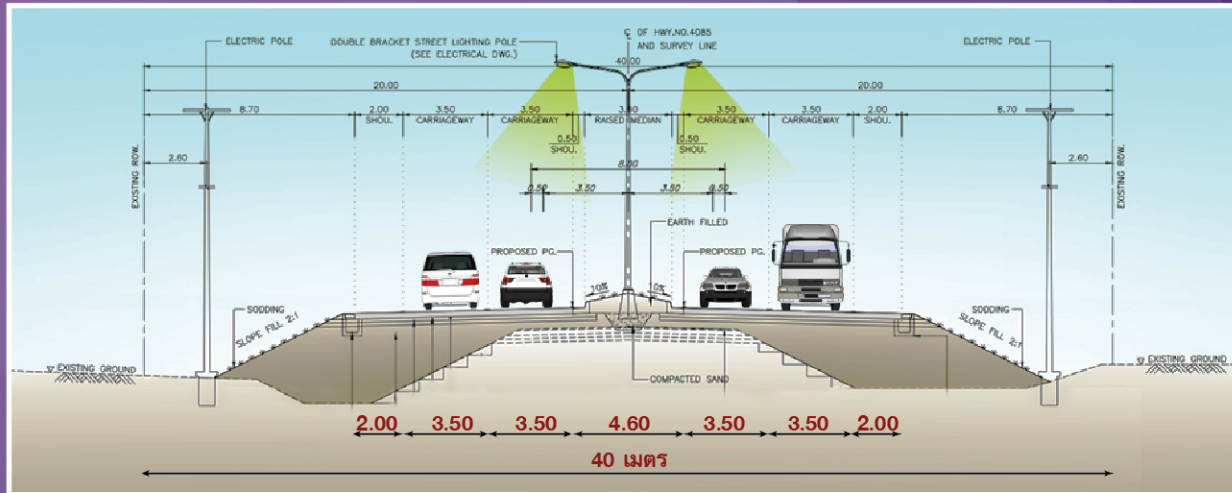
ช่วงที่ 1 บริเวณแยกพระพุทธ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 0+800 และจุดสิ้นสุดโครงการ กม. ที่ 3+000 ระยะทางประมาณ 2.20 กม. ส่วนของทางหลวงหมายเลข 43 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. ที่ 62+600 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 65+300 ระยะทางประมาณ 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 6 แห่ง



แผนที่แสดงตำแหน่งจุดกลับรถ



จุดกลับรถได้สะพาน จำนวน 3 จุด

- 1 ทล.43 กม.63+760 (จุดกลับรถได้สะพาน)
- 2 ทล.43 กม.64+092 (จุดกลับรถจักรยานยนต์ ความสูงช่องลอด 2.20 เมตร ความกว้าง 3.00 เมตร)
- 3 ทล.43 กม.64+206.75 (จุดกลับรถจักรยานยนต์ ความสูงช่องลอด 2.20 เมตร ความกว้าง 3.00 เมตร)



ตัวอย่างจุดกลับรถได้สะพาน

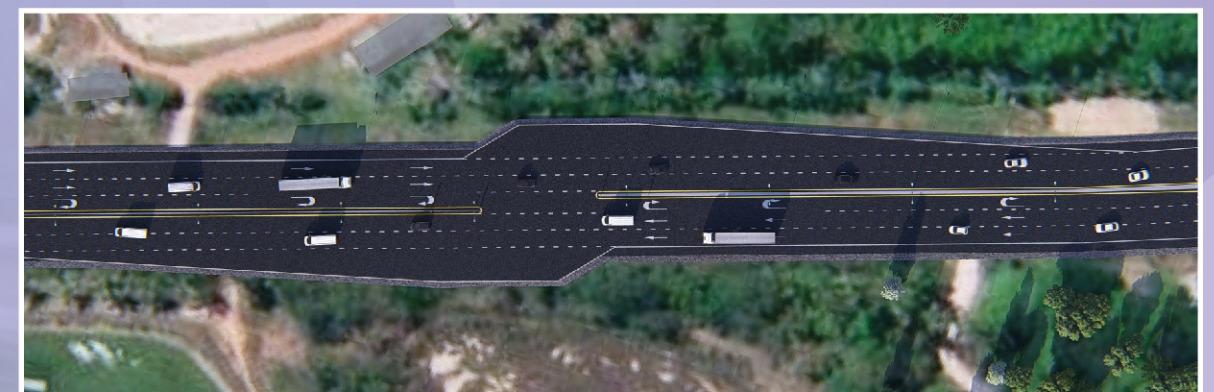


ตัวอย่างจุดกลับรถจักรยานยนต์ บริเวณได้สะพานข้ามแม่น้ำเทพา



จุดกลับรถระดับพื้นดิน จำนวน 3 จุด

- 4 ทล.4085 กม.1+700.000
- 5 ทล.4085 กม.7+308.100
- 6 ทล.4085 กม.7+958.100



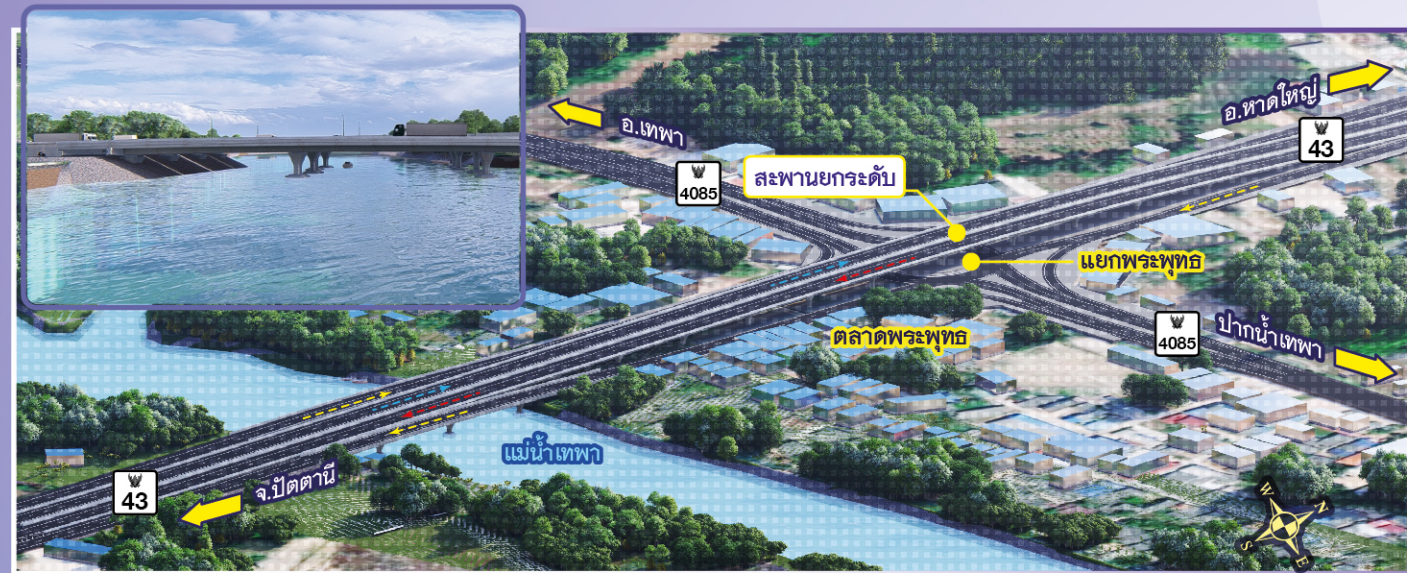
ตัวอย่างจุดกลับรถระดับพื้นดิน

รูปแบบทางแยกที่เหมาะสม

การสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 4085 มีจุดตัดกับทางหลวงและทางรถไฟ 2 แห่ง ดังนี้

▶ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)

ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกและข้ามแม่น้ำเทพาตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 เพื่อรองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ - ใต้ จำนวน 2 สะพาน ฝั่งละ 2 ช่องจราจร (รวม 4 ช่องจราจร ไป-กลับ) พร้อมสะพานคู้ชานเพื่อข้ามแม่น้ำเทพา จำนวน 2 สะพาน ฝั่งละ 2 ช่องจราจร (รวม 4 ช่องจราจร ไป-กลับ) โดยสะพานข้ามแยกพระพุทธรมีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่นสามารถลอดใต้สะพานโดยใช้วงเวียน ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 5.00 เมตร



สะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 43

▶ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

ออกแบบเป็นสะพานยกระดับเกือบม้าแบบทิศทางเดียวทางขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน ฝั่งทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่ของการรถไฟ และเวนคืนพื้นที่ประชาชนเพื่อใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้าอำเภอเทพา และบริเวณจุดทางเชื่อมทางสาธารณะเลียบทางรถไฟเป็นรูปแบบวงเวียน รูปแบบนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อให้มีระยะมองเห็นที่ปลอดภัยบริเวณทางเลี้ยว

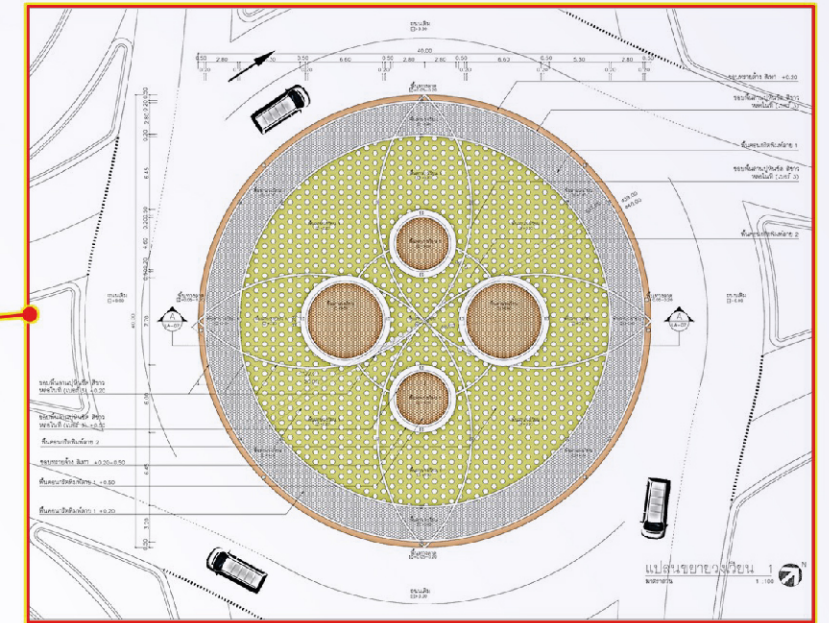
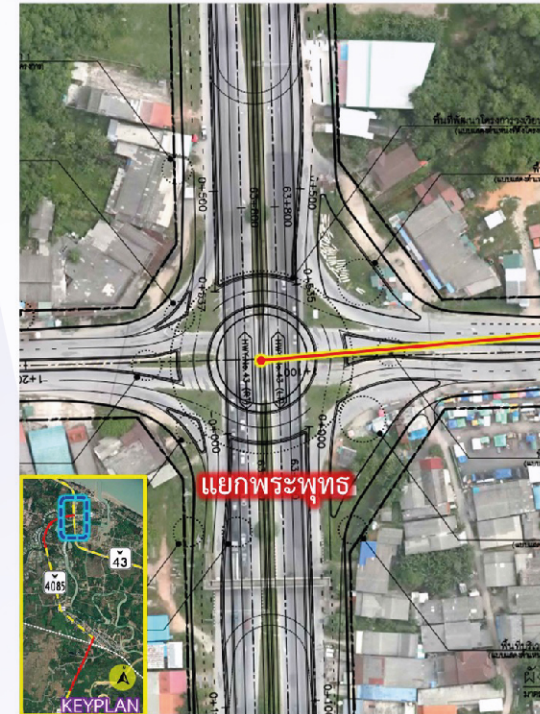


สะพานยกระดับรูปเกือบม้าแบบทิศทางเดียวทางขนาด 2 ช่องจราจร

งานสถาปัตยกรรม

ออกแบบและพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของท้องถิ่น ให้มีความโดดเด่นและเป็นจุดสังเกต (Landmark) ซึ่งแบ่งลักษณะการใช้งานของแต่ละพื้นที่เป็น 4 ส่วน ดังนี้

- 1.วงเวียนแยกพระพุทธร
- 2.วงเวียนหน้าอำเภอ
- 3.วงเวียนจุดตัดรถไฟ แห่งที่ 1
- 4.วงเวียนจุดตัดรถไฟ แห่งที่ 2



ตัวอย่าง บริเวณวงเวียนแยกพระพุทธร



ตัวอย่าง บริเวณวงเวียนหน้าอำเภอ วงเวียนจุดตัดรถไฟ แห่งที่ 1 และวงเวียนจุดตัดรถไฟ แห่งที่ 2

การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 20 ปัจจัย โดยสรุปประเด็นที่สำคัญ ดังนี้



1. ด้านอากาศ

และบรรยากาศ



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการขุดดินเปิดหน้าดินและมลพิษทางอากาศจากรถบรรทุก เครื่องจักรบริเวณพื้นที่โครงการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง
- ควบคุมความเร็วรถบรรทุกบนทางหลวงไม่เกินกว่ากฎหมายกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงผ่านชุมชน
- ฉีดพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการมีผ้าใบปิดคลุมมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการตกลงของวัสดุก่อสร้าง
- กำหนดให้กองดินในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้สูงไม่เกิน 1.5 เมตร และใช้ผ้าใบคลุมกองดิน รวมถึงกองเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยปิดกวดและเก็บเศษดิน ดินโคลน ออกจากพื้นถนนบริเวณทางเชื่อมระหว่างทางเข้าออกโครงการกับถนนสาธารณะเป็นประจำทุกวัน

2. ด้านเสียง



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และรถบรรทุกในการขนส่ง ซึ่งอาจก่อให้เกิดเสียงดังในบริเวณชุมชนที่ได้รับการประเมินแล้วพบว่ามีความเสี่ยงเกินมาตรฐานให้ทำการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามที่ออกแบบไว้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- กำหนดให้กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สิ่งกีดขวาง ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่ 8.00 - 17.00 น.
- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมากๆ พร้อมกัน ถ้าจำเป็นต้องก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนให้หลีกเลี่ยงงานที่เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือน
- เลือกใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกในการก่อสร้างสะพานเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนให้ไม่เกินค่ามาตรฐาน
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในพื้นที่เขตทางของกรมทางหลวง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน โดยใช้วัสดุกันเสียง คือ แผ่น Metal Sheet 24 ga ความหนาไม่น้อยกว่า 0.64 มิลลิเมตร ความสูง 2.5 และ 3.0 เมตร

3. ด้านความสั่นสะเทือน



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และรถบรรทุกในการขนส่ง อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนได้ในระหว่างการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันตั้งแต่ 8.00 - 17.00 น. และหลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีความสั่นสะเทือนมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด
- ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กรองถนนชั่วคราว ต้องมีความหนาและต้องมีแผ่นยางรองก่อน เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นได้
- ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดแรงสั่นสะเทือน

4. น้ำผิวดิน/

นิเวศวิทยาทางน้ำ



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำอาจก่อให้เกิดตะกอน และอาจมีการหล่นร่วงของเศษดินลงในลำน้ำ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม ตามระยะเวลาในการก่อสร้าง
- ติดตั้งตาข่ายหรือผ้าใบใต้โครงสร้างสะพานที่พาดผ่านบริเวณแหล่งน้ำเพื่อป้องกันเศษวัสดุตกลงในบริเวณโครงสร้างสะพาน
- ติดตั้งรั้วดักตะกอนเพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง
- จัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ ไม่น้อยกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีผ้าใบปกคลุม
- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปและถังดักไขมัน บริเวณอาคารสำนักงาน ลานซ่อมบำรุงให้มีขนาดเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

5. การคมนาคมขนส่ง /

ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุ

และความปลอดภัย



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การขนส่งอาจส่งผลกระทบต่อภารกิจทางคมนาคม และอาจกระทบต่อความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชนบริเวณทางเท้าและนักเรียนที่ใช้เส้นทาง ซึ่งอาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- หลีกเลี่ยงการขนส่งอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 15.00 - 18.00 น.
- หากพบว่าผิวจราจรชำรุดเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี
- จัดให้มีทางคนเดินข้ามพร้อมแนวแผงกันคอนกรีต (Concrete Barrier) และรั้วผ้าใบ หรือแนวกรวยยาง พร้อมสัญญาณไฟกะพริบติดตั้งไฟเตือน และไฟส่องสว่าง
- ติดป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก ทางโค้ง รวมทั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง
- งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเทพา ให้ติดตั้งระบบหุ่นเครื่องหมายทางเรือ โดยใช้ชนิดหุ่นเครื่องหมายพิเศษ (Special Marks) ติดตั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเสาดอมอสะพาน
- ทำการติดตั้งไฟฟาส่องสว่าง บริเวณเสาดอมอสะพาน เพื่อให้เรือที่สัญจรในแม่น้ำมองเห็นได้ชัดเจน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

การประชาสัมพันธ์โครงการ

ดำเนินการตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ



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)

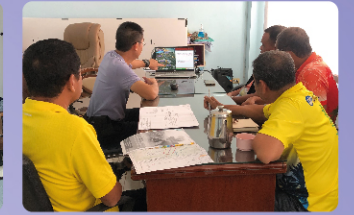
เพื่อนำเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดประชุมเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2569



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยจัดประชุมในวันที่ 17 มีนาคม 2569

ภาพกิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา



เข้าพบหน่วยงานในพื้นที่



สัมมนา ครั้งที่ 1



กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



สัมมนา ครั้งที่ 2



กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2





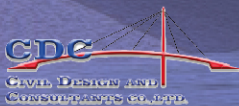
สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1043

Email: surveydesign.doh@gmail.com

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด

โทรศัพท์ 08 2325 4136

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : นางสาวพรณา คำสม



บริษัท แคนดู ทุเกตเตอร์ จำกัด

โทรศัพท์ 08 6940 7069

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : นายรัฐพล โมตรีจิตร



บริษัท ธารา โลน จำกัด

โทรศัพท์ 0 2017 7281, 06 3449 9447

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาวพีรภรณ์ ปรีชาเลิศมิตร

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวกัญญารัตน์ ใจดี



WEBSITE

ทล4085ปากน้ำเทพา-ธารคีรี.com



LINE

ID : @792liawf



FACEBOOK

ทล.4085 ปากน้ำเทพา-ธารคีรี