



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127
กับทางหลวงหมายเลข 3466 (แยกพานทอง)



www.phanthong-interchange.com



โครงการสำรวจและออกแบบแยกต่างระดับ
จุดตัด ทล.3127 กับ ทล.3466-แยกพานทอง



โครงการฯ จุดตัด ทล.3127&3466
(แยกพานทอง)

กันยายน 2569

ความเป็นมาของโครงการ



อำเภอพานทอง เป็นหนึ่งในอำเภอสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดชลบุรี โดยเป็นพื้นที่ตั้งของชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก ทำให้มีปริมาณการจราจรสัญจรเข้า - ออกพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งทางแยกพานทอง เป็นทางแยกหลักของอำเภอที่มีความสำคัญต่อการสัญจรของชุมชน และโรงงานอุตสาหกรรม ปัจจุบันทางแยกพานทอง มีลักษณะเป็นทางแยกระดับพื้นควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร เป็นจุดบรรจบและตัดกันของทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 และถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี โดยมีชุมชน โรงเรียน และตลาด รวมทั้งยังมี

นิคมอุตสาหกรรมอยู่ใกล้กับพื้นที่ จึงส่งผลให้จุดตัดทางแยกพานทองมีปริมาณจราจรหนาแน่น ดังนั้น เพื่อเป็นการปรับปรุงและพัฒนาทางแยกพานทองให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในอนาคต จึงมีการดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับพานทอง ซึ่งต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมอย่างละเอียด ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน อาทิ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำผลการศึกษาและข้อคิดเห็นที่ได้รับมาประกอบในการพิจารณาออกแบบรูปแบบการพัฒนาของโครงการให้มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป

ในการนี้ “กรมทางหลวง” โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 (แยกพานทอง) รวมทั้งดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบรูปแบบการพัฒนาของโครงการให้มีความเหมาะสม ครอบคลุม ครบถ้วน สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ รวมถึงให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมและขนส่งบริเวณทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 และโครงข่ายถนนในบริเวณข้างเคียง
- 2) เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 ให้มีความสมบูรณ์ และเหมาะสม เป็นไปตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถรองรับการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต
- 4) เพื่อศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อเป็นการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ อันประกอบไปด้วย ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษา รูปแบบทางเลือกในการพัฒนาโครงการ และเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการ รวมทั้งการดำเนินงานทางด้านต่าง ๆ ให้กับผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเป้าหมายและประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะที่มีต่อรูปแบบทางเลือกและการพัฒนาของโครงการ จากทางผู้เข้าร่วมการประชุม กลุ่มเป้าหมายและประชาชนในพื้นที่ เพื่อนำมาใช้ประกอบในการศึกษารูปแบบในการพัฒนาของโครงการ ให้มีความเหมาะสม ครอบคลุม และครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) สามารถแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมและขนส่ง บริเวณทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 และโครงข่ายถนนในบริเวณข้างเคียง
- 2) สามารถพัฒนาทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 ให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสม เป็นไปตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 3) สามารถพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถรองรับการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต
- 4) สามารถกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษาของโครงการ

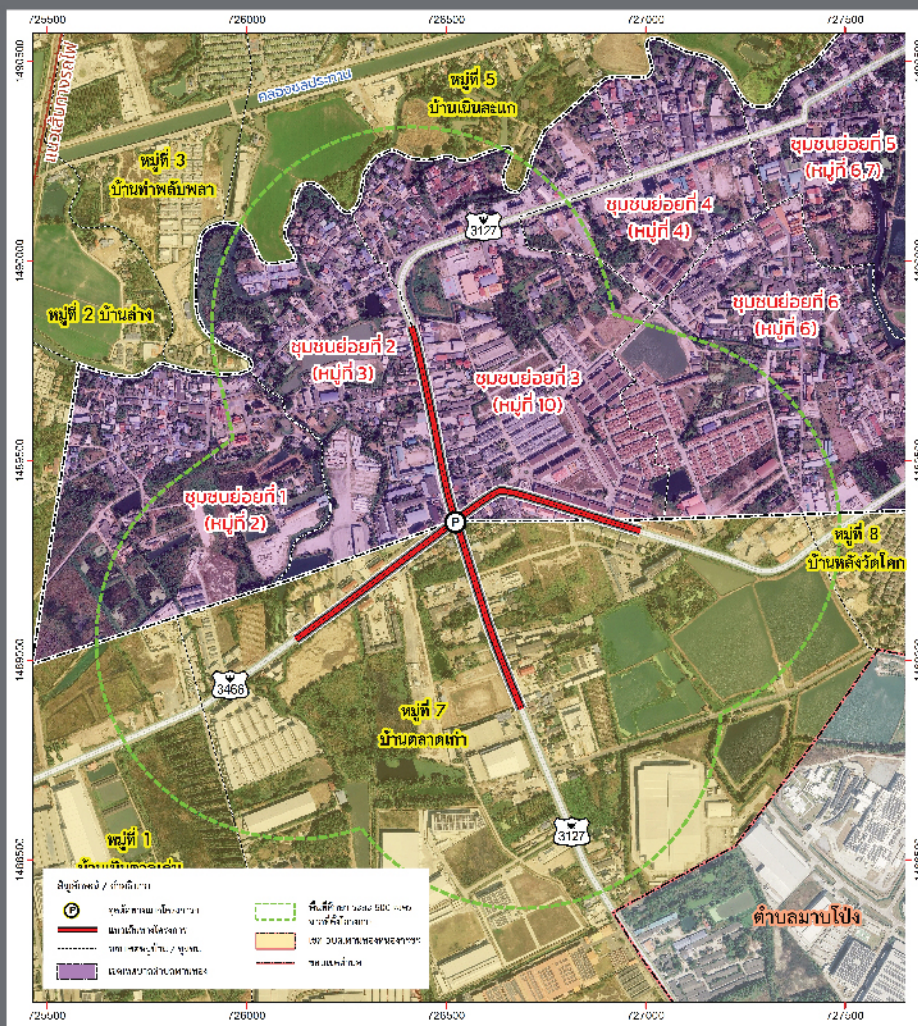
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127 กับทางหลวงหมายเลข 3466 และถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี หรือ “แยกพานทอง” ตำบลพานทอง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

ชุมชน/หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
หมู่ที่ 1 บ้านเนินตาลเต็น	เทศบาลตำบลพานทอง อบต.พานทอง หนองกะขะ
หมู่ที่ 2 บ้านล่าง	
หมู่ที่ 3 บ้านท่าพลับพลา	
หมู่ที่ 4 บ้านตลาดใหม่	
หมู่ที่ 5 บ้านเนินสะแก	
หมู่ที่ 6 บ้านท่าตะกูด	
หมู่ที่ 7 บ้านตลาดเก่า	
หมู่ที่ 8 บ้านหลังวัดโคกท่าเจริญ	
หมู่ที่ 10 บ้านเนินเคล็ด	



แผนที่แสดงที่ตั้งของโครงการ



รูปแบบทางเลือกในการพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการ

ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ จะมีการนำหลักเกณฑ์โดยทั่วไปมาประกอบในการพิจารณา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1) สอดคล้องกับปริมาณการจราจร (Traffic Volume)
- 2) สอดคล้องกับข้อกำหนดและมาตรฐานชั้นทางของทางหลวง
- 3) สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่และลักษณะภูมิประเทศ
- 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์



โดยได้มีการกำหนดรูปแบบทางเลือก ในการพัฒนาโครงการจำนวน 4 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบทางเลือกที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3127

รูปแบบทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างทางลอด ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3127

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างทางยกระดับ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3466 เชื่อมต่อกับถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี

รูปแบบทางเลือกที่ 4 ก่อสร้างทางยกระดับสำหรับเลี้ยวขวาโดยตรง (Overpass direct turn right) จำนวน 2 ทิศทาง

รูปแบบทางเลือกที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3127

ออกแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนว ทล. 3127 เชื่อมต่อกับถนนของเทศบาล ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกยกระดับพื้นเป็น 4 แยกควบคุมการจราจรด้วยระบบ สัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

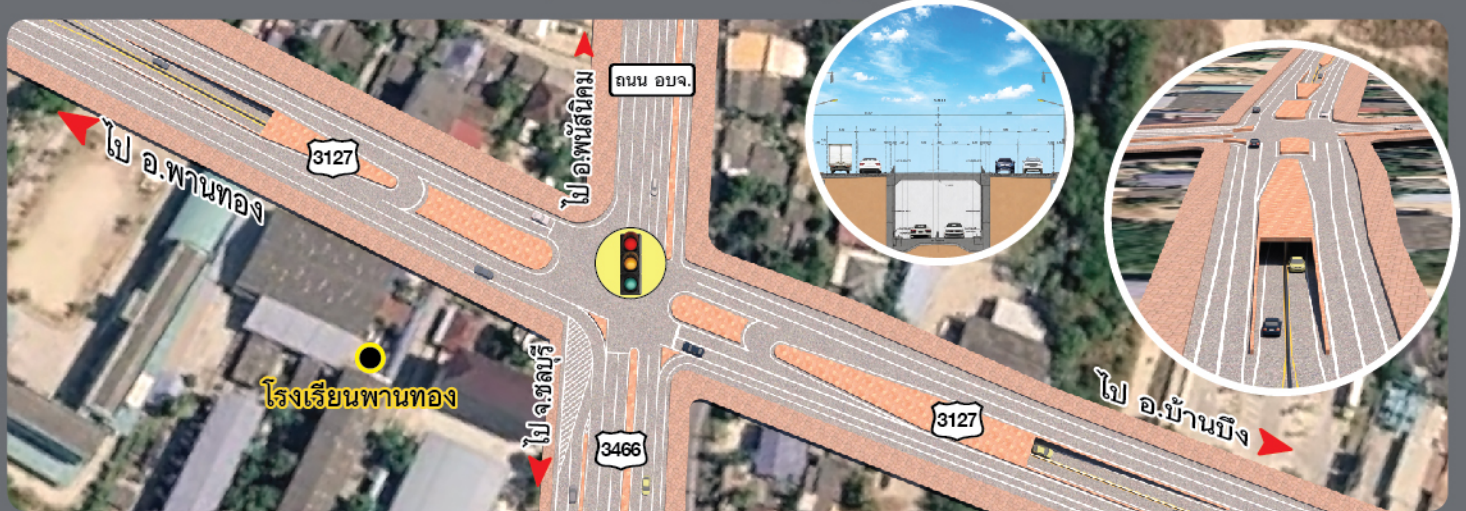
- 1) การบริการรถทางตรงตามแนว ทล.3127 สามารถให้บริการผ่านสะพานยกระดับได้ โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- 3) การบริการของทางขนาน สามารถรองรับการใช้งานของชุมชนได้ดี
- 4) มีระยะเวลาการก่อสร้างน้อย
- 5) มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าทางลอด

ข้อด้อย

- 1) การบริการรถทางตรงและเลี้ยวขวาตามแนว ทล.3466 จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) บริเวณโดยรอบสะพานยกระดับ อาจก่อให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ
- 3) เนื่องจากสะพานมีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ในอนาคตอาจจะรองรับปริมาณจราจรไม่เพียงพอ

รูปแบบทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างทางลอดตามแนวทางหลวงหมายเลข 3127

ออกแบบเป็นทางลอดตามแนว ทล. 3127 เชื่อมต่อกับถนนของเทศบาล ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- 1) การบริการรถทางตรงตามแนว ทล.3127 สามารถผ่านทางลอดได้ โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- 3) การบริการทางขนาน สามารถรองรับการใช้งานของชุมชนได้ดี
- 4) ไม่มีการบดบังทัศนียภาพโดยรอบ

ข้อด้อย

- 1) การบริการรถทางตรงและเลี้ยวขวาตามแนว ทล.3466 จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาสูง
- 3) เนื่องจากทางลอดมีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ในอนาคตอาจจะรองรับปริมาณจราจรไม่เพียงพอ
- 4) มีระยะเวลาการก่อสร้างนานที่สุด
- 5) มีความเสี่ยงต่อปัญหาด้านการระบายน้ำ

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3466 เชื่อมต่อกับถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี

ออกแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนว ทล. 3466 เชื่อมต่อกับถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- 1) รถทางตรงตามแนว ทล.3466 สามารถผ่านสะพานยกระดับได้ โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) การบริการของทางขนาน สามารถรองรับการใช้งานของชุมชนได้ดี
- 3) ระยะเวลาการก่อสร้างน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ
- 4) มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าทางลอด

ข้อด้อย

- 1) การบริการรถทางตรงและเลี้ยวขวาตามแนว ทล.3127 จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) บริเวณโดยรอบสะพานยกระดับอาจก่อให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ
- 3) เนื่องจากสะพานมีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ในอนาคตอาจจะรองรับปริมาณจราจรไม่เพียงพอ
- 4) อาจมีการเวนคืนที่ดินฝั่งถนน อบจ. เพิ่มเติม

รูปแบบทางเลือกที่ 4 ก่อสร้างทางยกระดับสำหรับเลี้ยวขวาโดยตรง (Overpass direct turn right) จำนวน 2 ทิศทาง

ออกแบบเป็นทางยกระดับสำหรับเลี้ยวขวาโดยตรง (Overpass direct turn right) จำนวน 2 ทิศทาง ในทิศทางจากอำเภอพานทอง (ทล.3127) เลี้ยวขวาไปจังหวัดชลบุรี (ทล.3466) และในทิศทางจากจังหวัดชลบุรี (ทล.3466) เลี้ยวขวาไปอำเภอบ้านบึง (ทล.3127) โดยบริเวณทางแยกยกระดับพื้นเป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

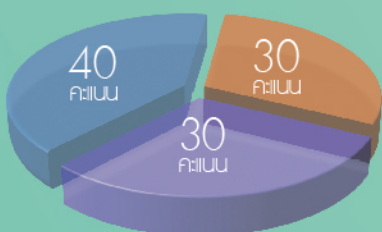
- 1) การบริการรถตามแนว ทล.3466 เลี้ยวขวาไป ทล.3127 และการบริการรถตามแนว ทล.3127 เลี้ยวขวาไป ทล.3466 สามารถให้บริการผ่านทางแยกต่างระดับได้ โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) เป็นรูปแบบที่มีความสอดคล้องกับทิศทางของปริมาณจราจร บริเวณทางแยกในปัจจุบัน ทำให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากที่สุด
- 3) ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- 4) การบริการทางขนาน สามารถรองรับการใช้งานของชุมชนได้ดี
- 5) มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าทางลอด

ข้อด้อย

- 1) การบริการรถทางตรงในทุกทิศทาง จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 2) การบริการรถทางตรงและเลี้ยวขวาตามแนวถนน อบจ. จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- 3) บริเวณโดยรอบสะพานยกระดับอาจก่อให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ
- 4) มีระยะเวลาการก่อสร้างนาน

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมในเบื้องต้น

ด้านวิศวกรรมและจราจร



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน



การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา มีการศึกษาข้อจำกัด/พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรวบรวมข้อมูลด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โดยรูปแบบทางเลือกของโครงการจะต้องสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบไปใช้ประกอบในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ซึ่งปัจจัยผลกระทบจะมีความแตกต่างกัน และใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุดในด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 5 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) ด้านทรัพยากรดิน (2) ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (3) ด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ (4) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน (5) ด้านการบดบังทัศนียภาพ



ด้านทรัพยากรดิน



ด้านคุณภาพอากาศ
เสียง และความสั่นสะเทือน



ด้านสาธารณสุขโรค
และสาธารณสุขการ



ด้านการโยกย้าย
และการเวนคืน



ด้านการบดบังทัศนียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการให้กับผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมายและประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ได้รับทราบและได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากส่วนราชการในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชน เพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารในเบื้องต้นของโครงการ และเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 8 เมษายน 2569 ถึงวันที่ 9 เมษายน 2569



ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



แนวทางหลวงชลบุรีที่ 1



นายอำเภอพานทอง



นายกเทศมนตรีตำบลพานทอง

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดำเนินการในวันอังคารที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 เทศบาลตำบลพานทอง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 94 คน



บรรยากาศการประชุม

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



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

บริษัทที่ปรึกษา

ด้านวิศวกรรม



บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ซอยสุขุมวิท 26 (อารี)
ถนนสุขุมวิทแขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ 0 2259 3867-9



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมนเนจเม้นส์ จำกัด
59/999 หมู่ที่ 3 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ 08 8088 0025

ด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
44/833-834 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ 0 2522 7365- 9
โทรสาร 0 2522 7369