



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 35 ตอน บ.วังน้ำวน - บ.นาโถก

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

วันจันทร์ที่ 25 สิงหาคม 2568

เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องแกรนด์นิรสิงห์

โรงแรม แกรนด์ อินเตอร์ โฮเทล

ตำบลโคกขาม อำเภอเมืองสมุทรสาคร

จังหวัดสมุทรสาคร

เสนอโดย



บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย เล็บ แอนด์ ดอนชิลเตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท วิสัทธิ์ เวิลด์เนียริง ดอนชิลเตนท์ จำกัด



พื้นที่โครงการบนทางหลวงหมายเลข 35 (กม.39+300 – กม.53+870)





ความเป็นมาของโครงการ

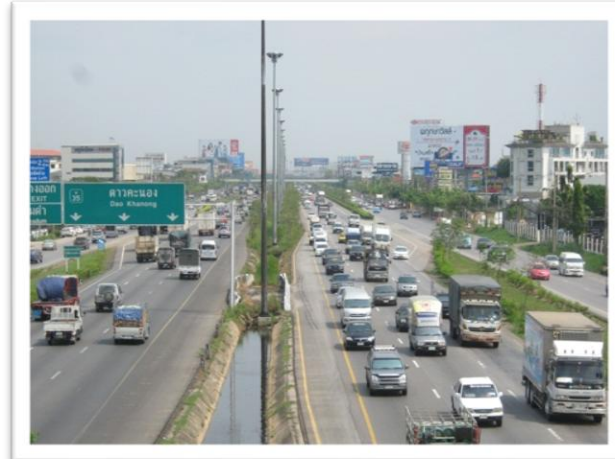
ทางหลวงหมายเลข 35 สาย ธนบุรี-ปากท่อ หรือ
ถนนพระราม 2 เป็นทางหลวงที่เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2516

เป็น**เส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้** ซึ่งจะช่วยย่นระยะทาง
ลงสู่ภาคใต้ได้สั้นกว่าถนนเพชรเกษม ประมาณ 40 กิโลเมตร

ปัจจุบันเกิด**ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน**
และวันหยุดในเทศกาลต่างๆ

มีทางคู่ขนานในบางช่วงยังไม่ครบทุกช่วง กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดใน
ก่อสร้างทางขนานทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อระบายการจราจรที่คับคั่ง
ในทางหลักให้ประชาชนที่สัญจรจะได้มีความสะดวก

ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 35 ในบางช่วงมีการขยายเต็มเขตทาง
จำนวน 14 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มาตรฐานทางชั้นพิเศษ





วัตถุประสงค์ของโครงการ

01

สำรวจและออกแบบรายละเอียด

พร้อมประเมินราคาค่าก่อสร้างของโครงการ

02

สำรวจและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

03

จัดทำกรมีส่วนร่วมของประชาชน

04

พัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม
สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม





วัตถุประสงค์ของการประชุม

1

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการให้แก่
กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มเป้าหมาย
ที่มีต่อผลการศึกษาในด้านต่าง ๆ ของโครงการ





ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ

1

ช่วยลดปัญหา
การจราจรที่ติดขัด
ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
และวันหยุดในช่วง
เทศกาลต่างๆ

2

ทำให้การเดินทางสู่
ภาคใต้มีความสะดวก
และรวดเร็ว สามารถลด
ต้นทุนการขนส่ง และ
เพิ่มศักยภาพด้านการ
แข่งขันของประเทศ

3

ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ
ด้านการขนส่งและ
จราจร รองรับปริมาณ
การเดินทางที่เพิ่มขึ้น
รวมถึงช่วยลด
ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง
และการเดินทาง

4

ช่วยหาทางป้องกัน
ผลกระทบในทางลบ
ด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจ
เกิดขึ้นในโครงการให้
เกิดน้อยที่สุด





การดำเนินงานของโครงการ



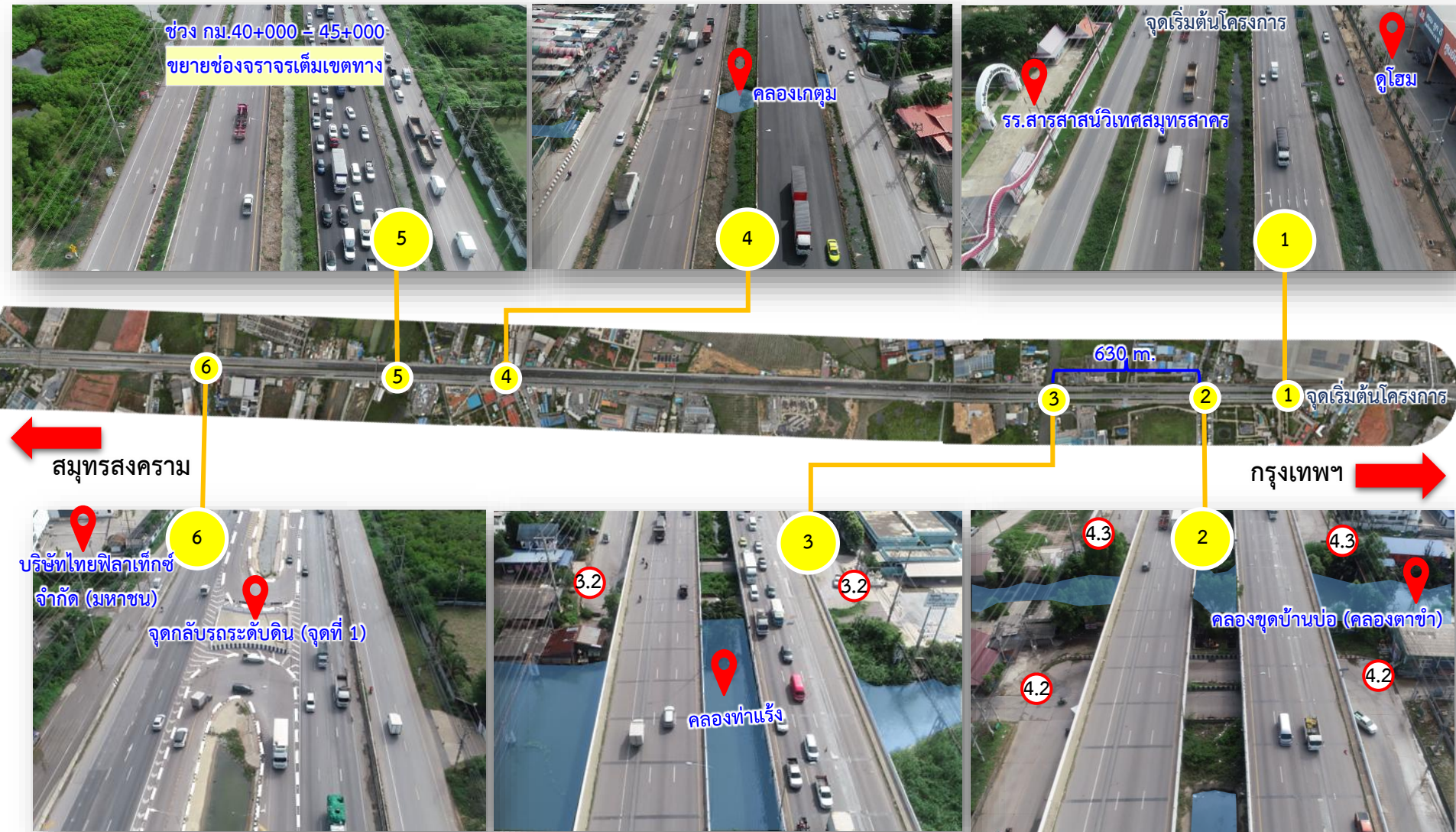


สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ





สภาพปัจจุบันของโครงการ (กม.39+300 – กม.45+000)



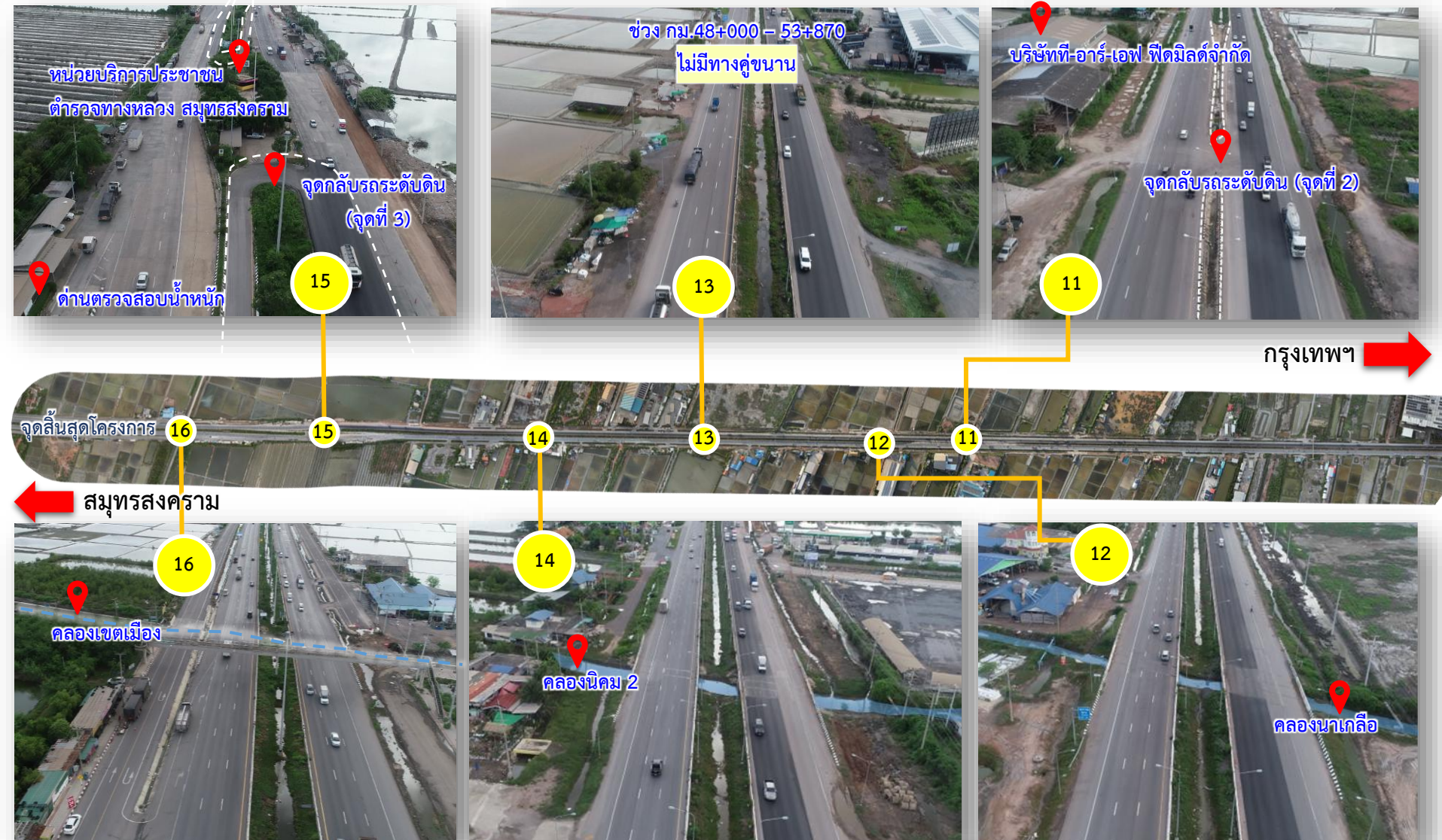


สภาพปัจจุบันของโครงการ (กม.45+000 – กม.50+000)



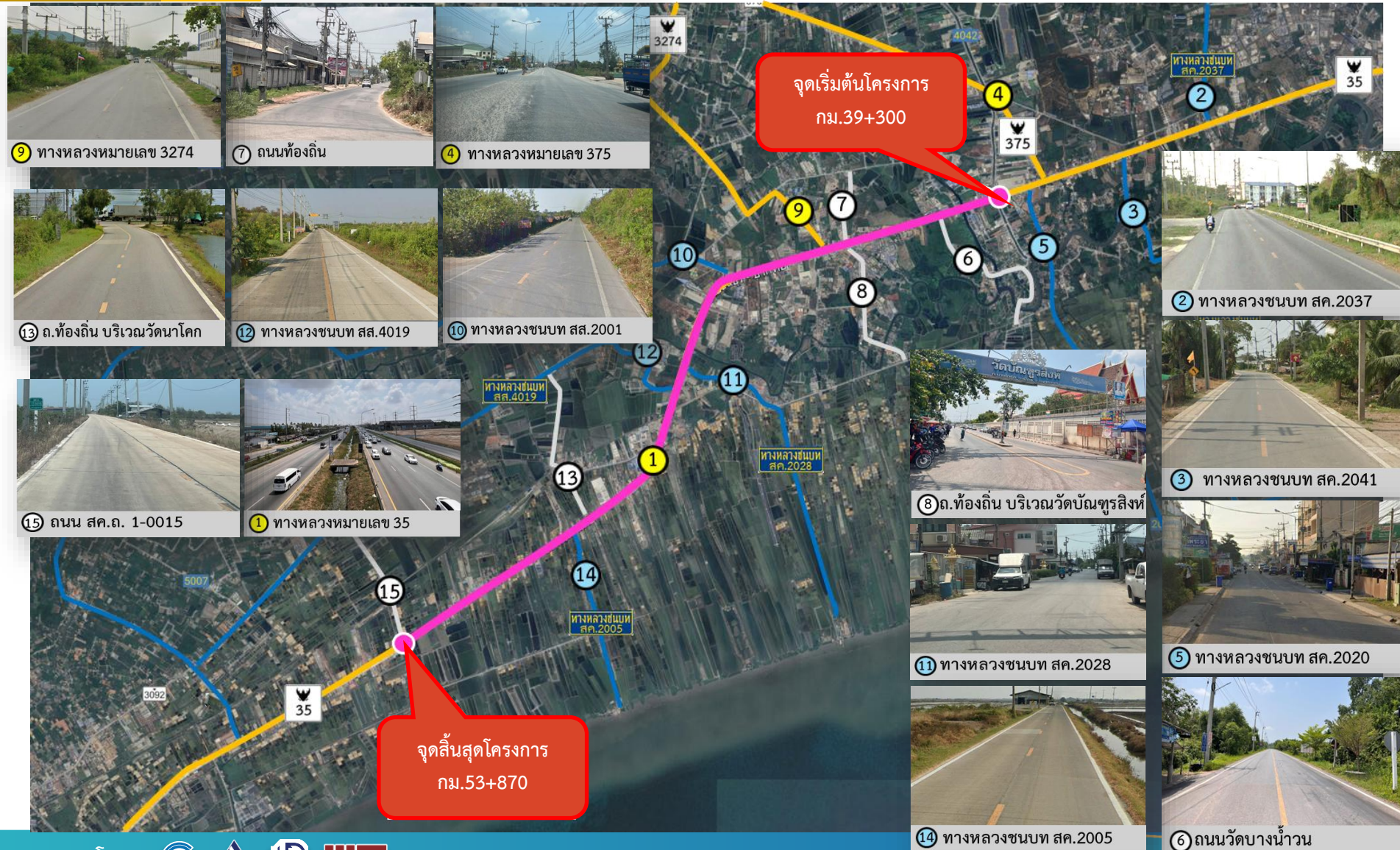


สภาพปัจจุบันของโครงการ (กม.50+000 – กม.53+870)





โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 35





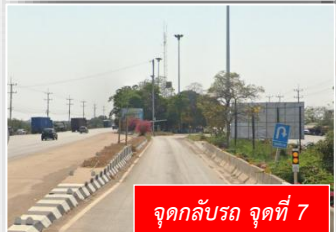
ตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณพื้นที่โครงการ



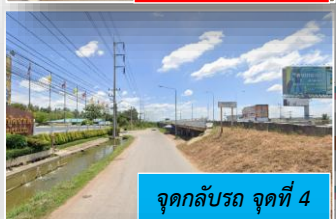
จุดกลับรถ จุดที่ 3



จุดกลับปรณ จุดที่ 6



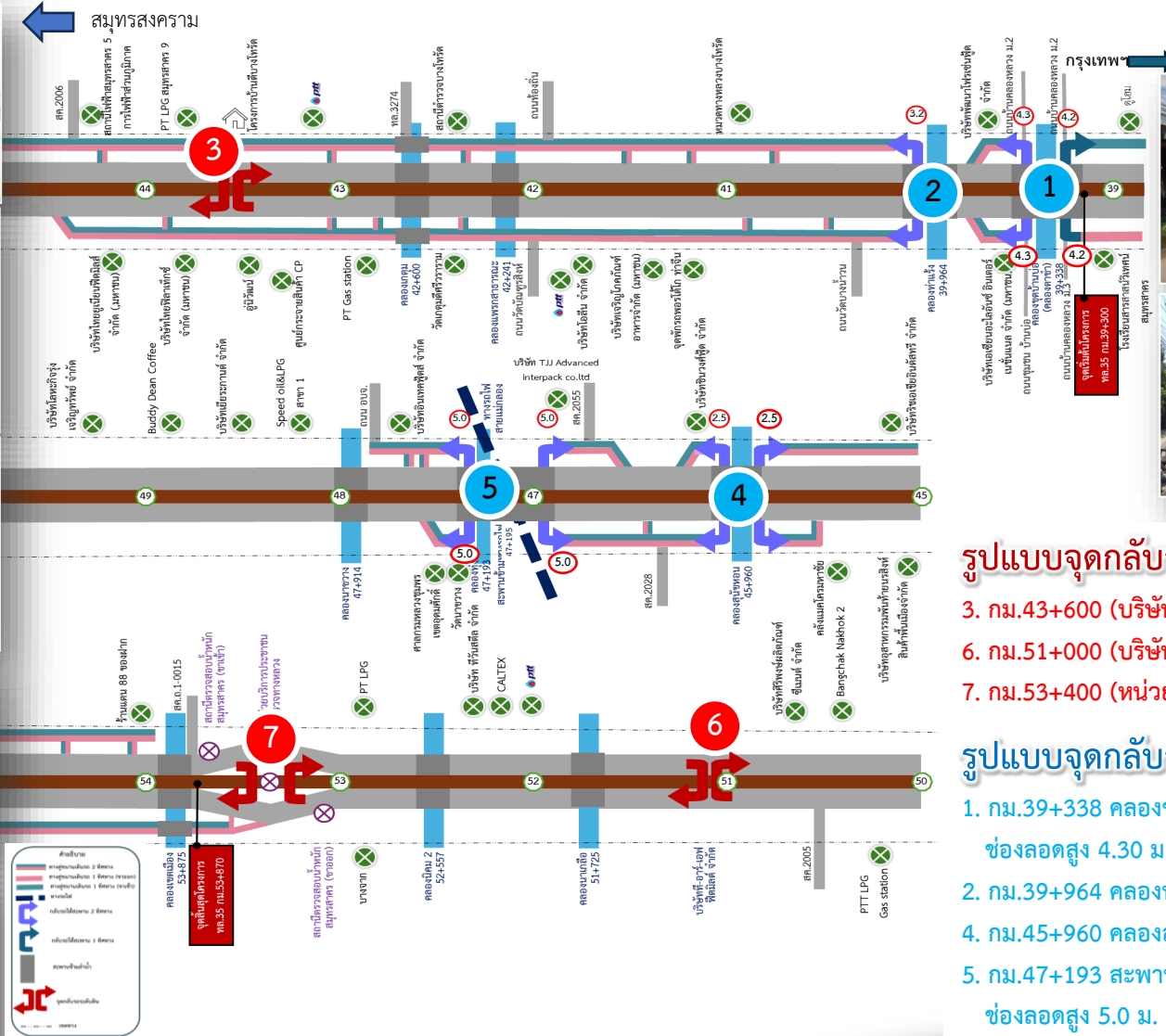
จุดกลับรถ จุดที่ 7



จุดกลับรถ จุดที่ 4



จุดกลับรถ จุดที่ 5



จุดกลับรถ จุดที่ 1



จุดกลับรถ จุดที่ 2

รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน 3 จุด

3. กม.43+600 (บริษัทไทยฟิลาเท็กซ์ จำกัด)

6. กม.51+000 (บริษัททีอาร์เอฟ ฟีดมิลล์ จำกัด)

7. กม.53+400 (หน่วยบริการประชาชน)

รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน 4 จุด

1. กม.39+338 คลองขุดบ้านบ่อ (คลองตาข่า)

ช่องลอดสูง 4.30 ม.

2. กม.39+964 คลองท่าแร่ ช่อลอดสูง 3.2 ม.

4. กม.45+960 คลองสุนัขหอน ช่องลอดสูง 2.5 ม.

5. กม.47+193 สะพานข้ามทางรถไฟ (นาขวาง)

ช่องลอดสูง 5.0 ม.



สภาพของลำนํ้าบริเวณพื้นที่โครงการ





สภาพของลำน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ



แผนที่แสดงขอบเขตโครงการชลประทานสมุทรสาคร

พบว่าแนวเส้นทางของโครงการอยู่ในความดูแลของโครงการชลประทานสมุทรสาคร
โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษา ดำเนินสะดวก ทิศทางไหลของน้ำออกสู่ทะเล



ที่มา: โครงการชลประทานสมุทรสาคร



สภาพปัจจุบันของโครงสร้างในพื้นที่โครงการ

สะพานข้ามคลองสุนัขหอน



สะพานข้ามคลองแพรกสาธารณะ



สะพานข้ามคลองขุดบ้านบ่อ
(คลองตาข้า)



สะพานข้ามคลองท่าแร่



สะพานข้ามคลองเกตุม



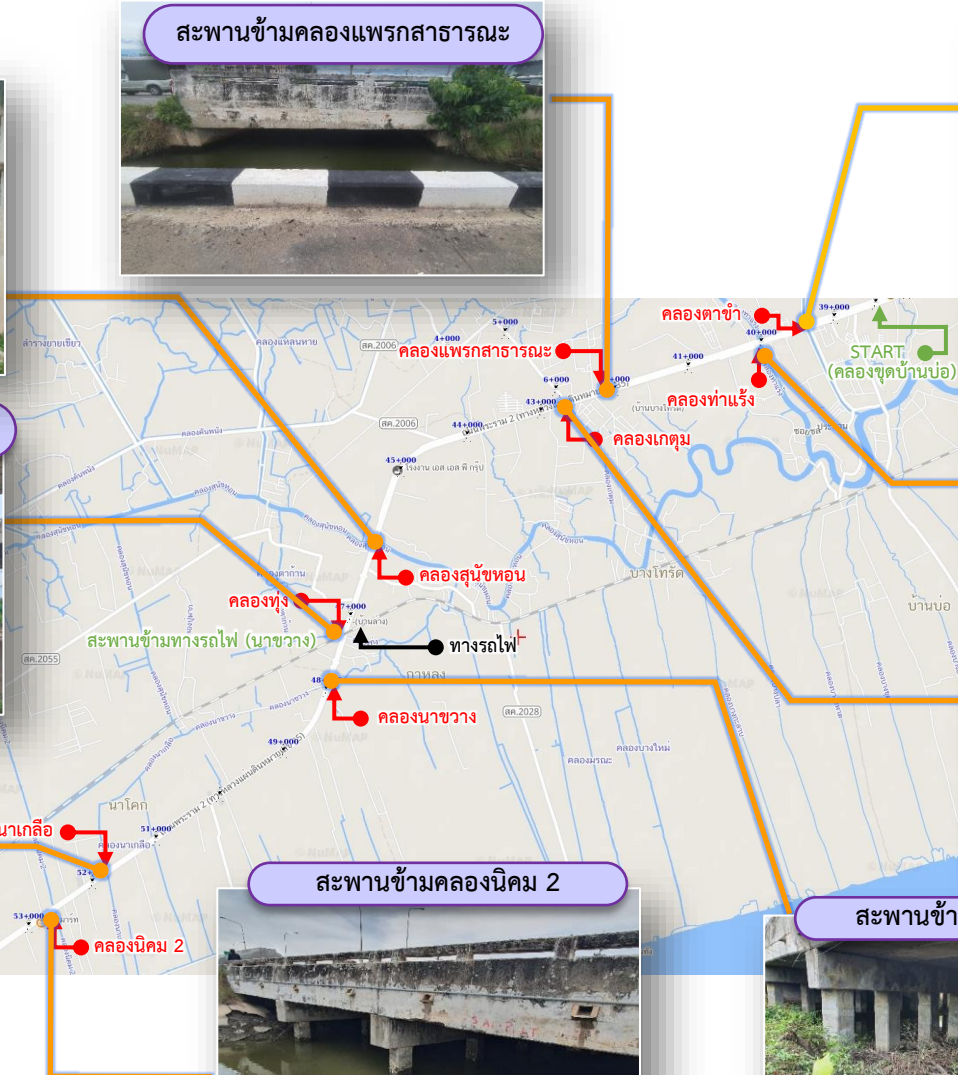
สะพานข้ามคลองนาเกลือ



สะพานข้ามคลองนิคม 2



สะพานข้ามคลองนาขวาง





ข้อมูลโครงสร้างสะพานในพื้นที่โครงการ

ลำดับ ที่	ตำแหน่ง กม. ที่	ชื่อสะพาน/ลำน้ำ	ความยาว (เมตร)	จำนวนช่องจราจรบนสะพาน			ความสูงที่กัลบรด์ (เมตร)	
				ทางหลัก	ทางขนาน		ขาออก	ขาเข้า
					LT	RT		
1	39+338	คลองขุดบ้านบ่อ (คลองตาขำ)	$37 \times 10.00 = 370.00$	6	-	-	4.20	4.30
2	39+964	คลองท่าแร่	$35 \times 10.00 = 350.00$	6	-	-	-	3.20
3	42+241	คลองแพรกสาธารณะ	$1 \times 6.00 = 6.00$	6	2	2	ไม่มีที่กัลบรด์	
4	42+600	คลองเกตุม	$3 \times 5.00 = 15.00$	6	2	2	ไม่มีที่กัลบรด์	
5	45+960	คลองสุนัขหอน	$29 \times 10.00 = 290.00$	6	-	-	2.50	2.50
6	47+193	สะพานข้ามทางรถไฟ (นาขวาง)	$19 \times 25.00 = 475.00$	6	-	-	5.00	5.00
7	47+914	คลองนาขวาง	$3 \times 10.00 = 30.00$	6	-	-	ไม่มีที่กัลบรด์	
8	51+725	คลองนาเกลือ	$3 \times 5.00 = 15.00$	6	-	-	ไม่มีที่กัลบรด์	
9	52+557	คลองนิคม 2	$3 \times 5.00 = 15.00$	6	-	2	ไม่มีที่กัลบรด์	
10	53+870	คลองแบ่งเขต (คลองเขตเมือง)	$1 \times 10.00 = 10.00$	6	2	2	ไม่มีที่กัลบรด์	

สะพานจำนวน 10 แห่ง

ข้ามลำน้ำ 9 แห่ง

ข้ามทางรถไฟ 1 แห่ง





การรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง





ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

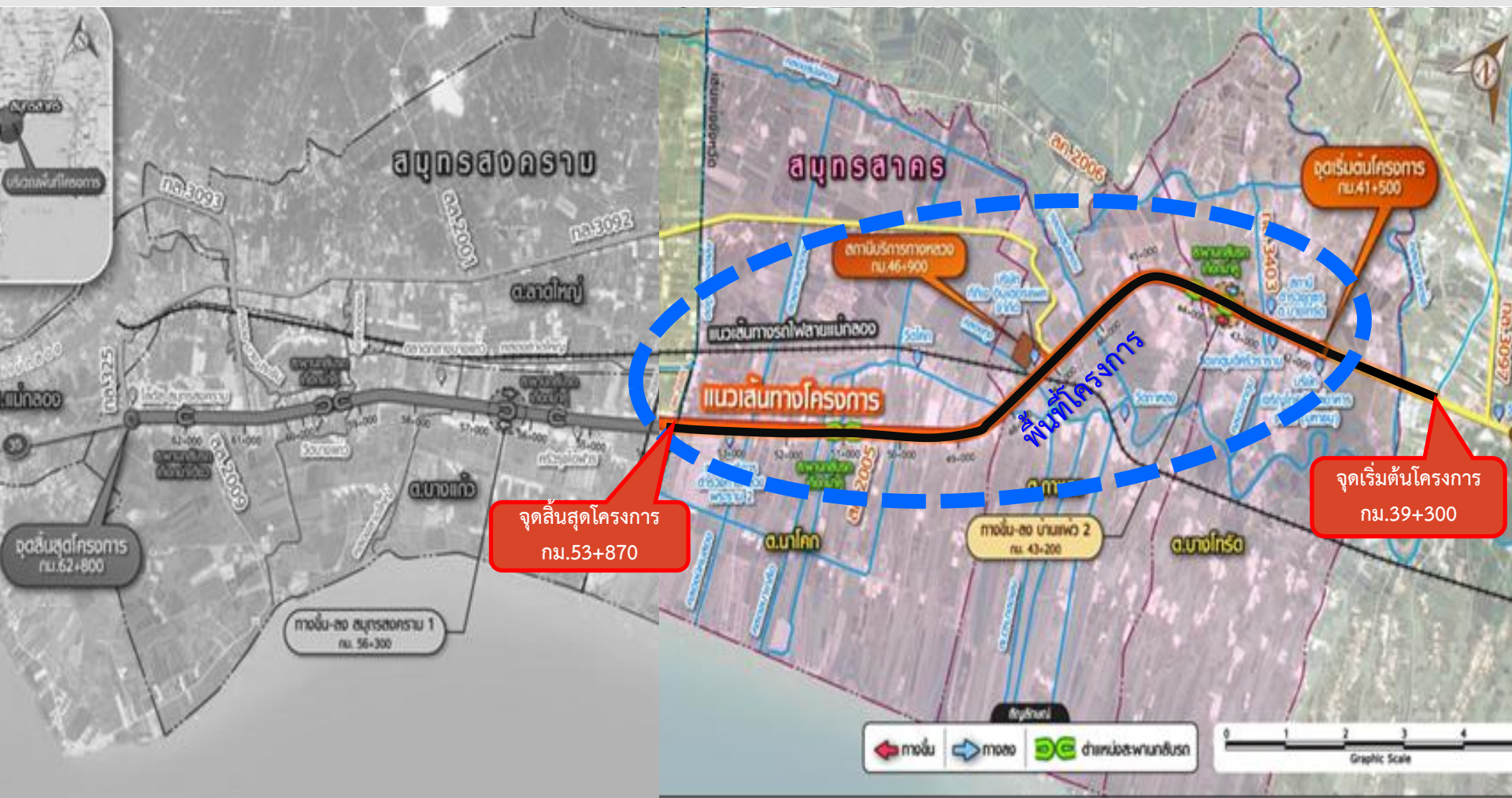


ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการที่อาจจะส่งผลต่อแนวโน้มปริมาณจราจรในอนาคต โดยนำโครงการเหล่านั้น
มาประกอบในโครงข่ายในอนาคตของโครงการเพื่อนำมาคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตด้วย



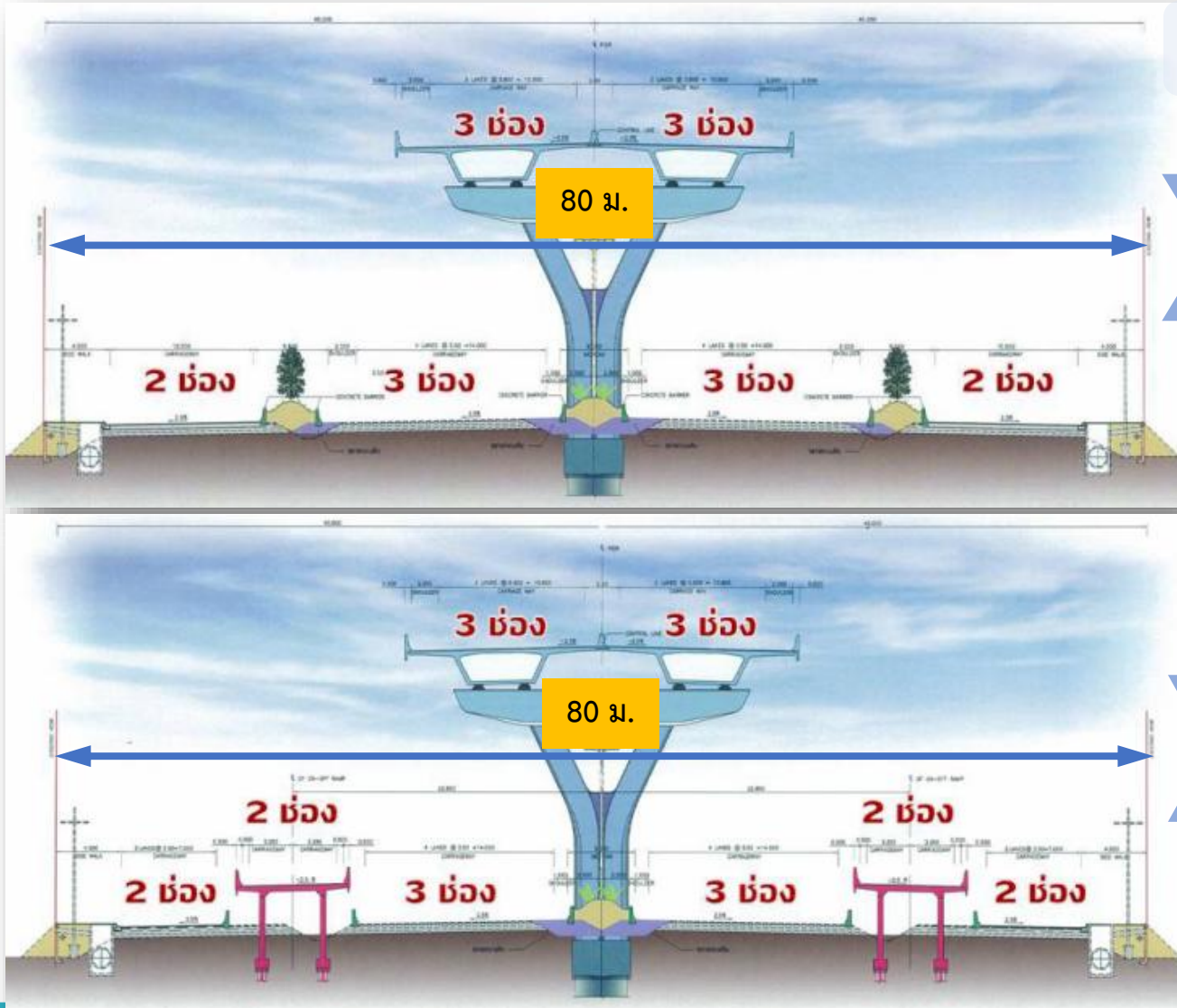
ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

☐ โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอน 2 (ส่วนที่ 2) ดำเนินการศึกษาสำรวจออกแบบแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2559
จุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณ กม.41+500 (แยกบ้านแพ้ว) และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.62+800 ใกล้แยกสมุทรสงคราม มีระยะทาง 21.3 กิโลเมตร ซึ่งเป็นช่วงที่อยู่ใน
โครงการ 12.370 กิโลเมตร ตั้งแต่ กม.41+500 - กม.53+870





ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง



รูปแบบโครงการทั่วไป



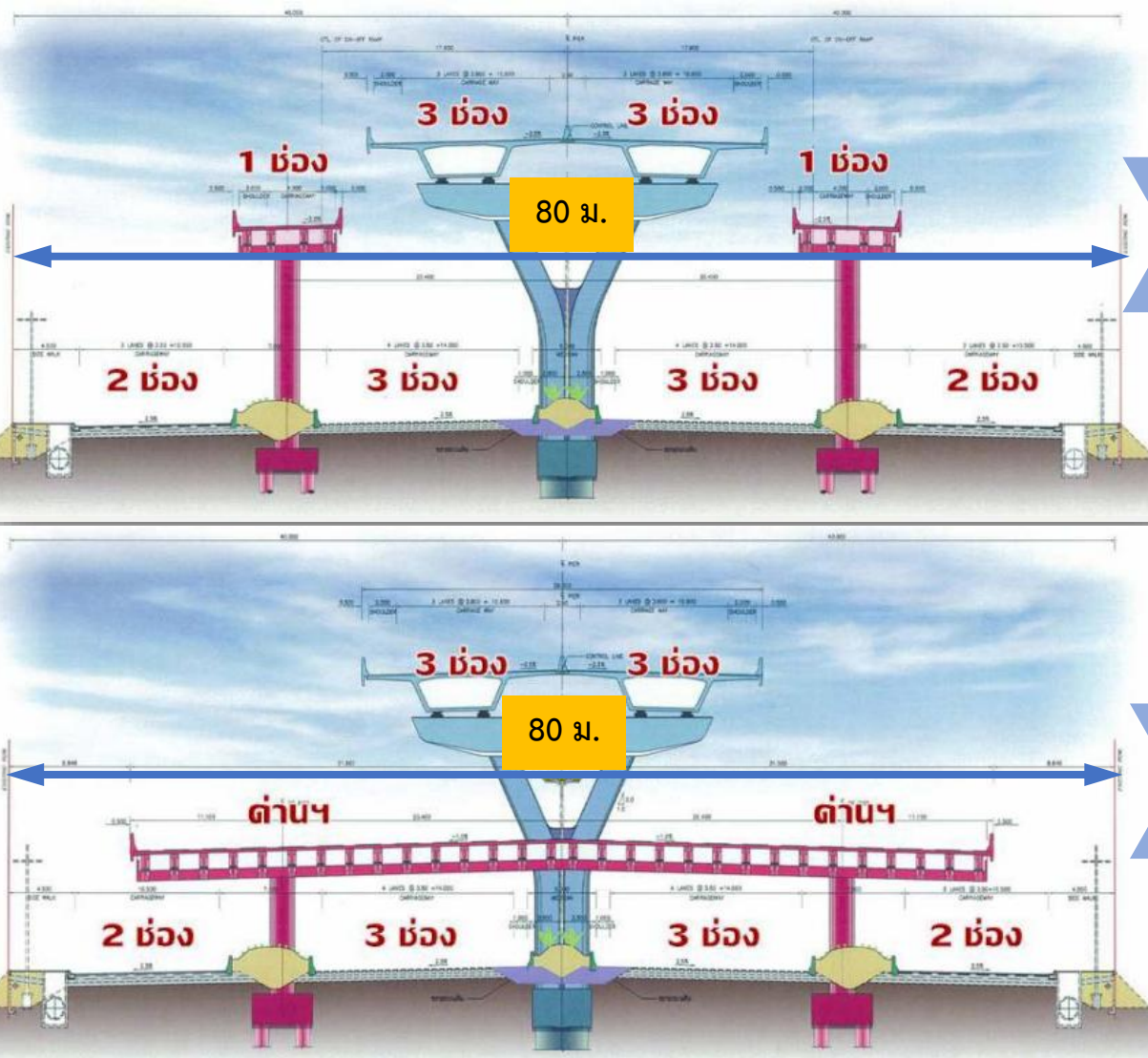
รูปแบบทางยกระดับทางหลัก



รูปแบบทางยกระดับทางหลัก
และทางขึ้น-ลง พร้อมช่องกลับรถ



ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง



รูปแบบโครงการทั่วไป



รูปแบบทางยกระดับทางหลัก
และทางกลับรถ



รูปแบบทางยกระดับทางหลัก และบริเวณด่าน
เก็บค่าผ่านทาง



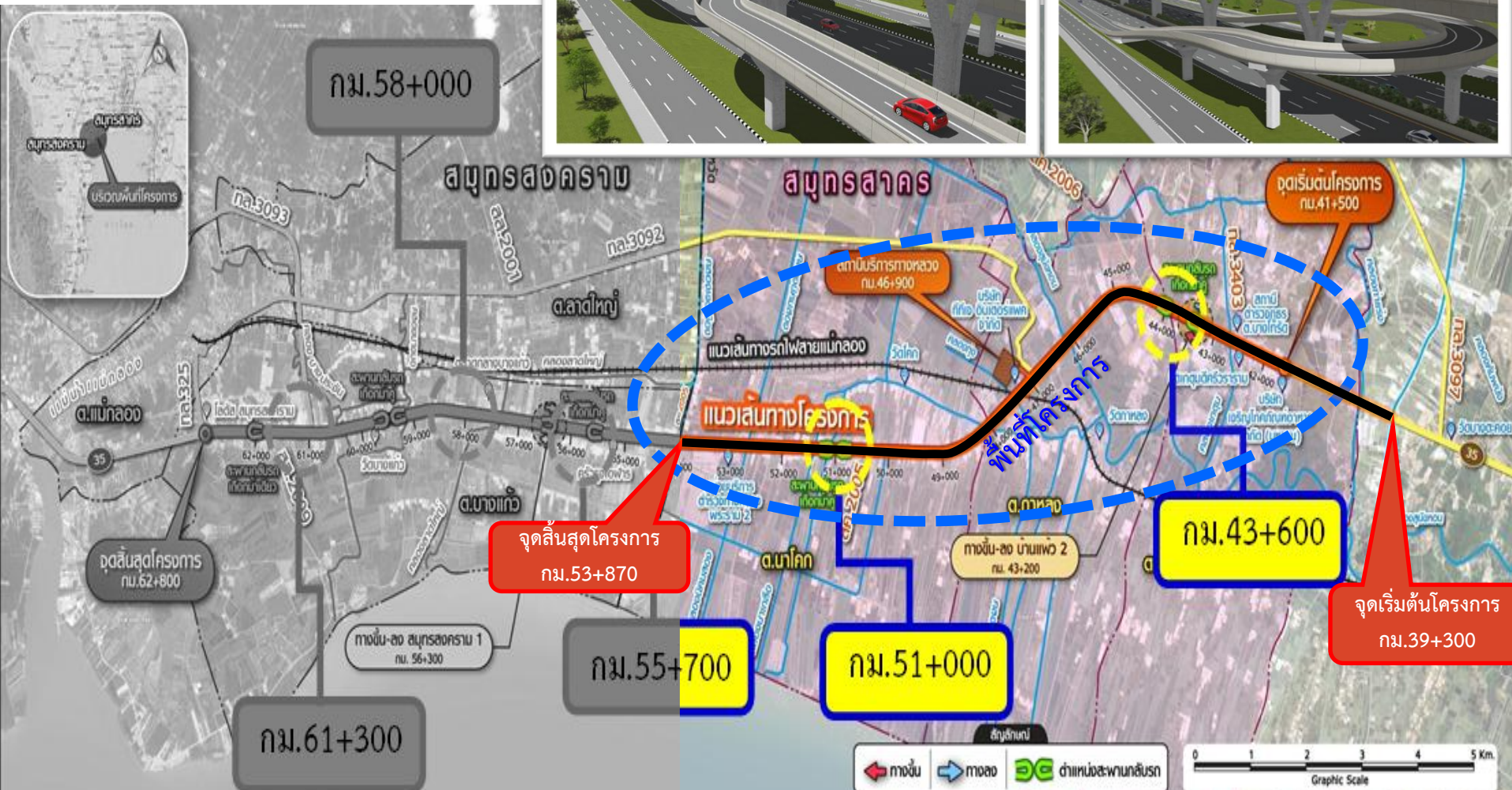
ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

ออกแบบสะพานกลับรถยกระดับทดแทน
จุดกลับรถระดับดิน

รูปแบบสะพานกลับรถแบบเกือกม้าคู่



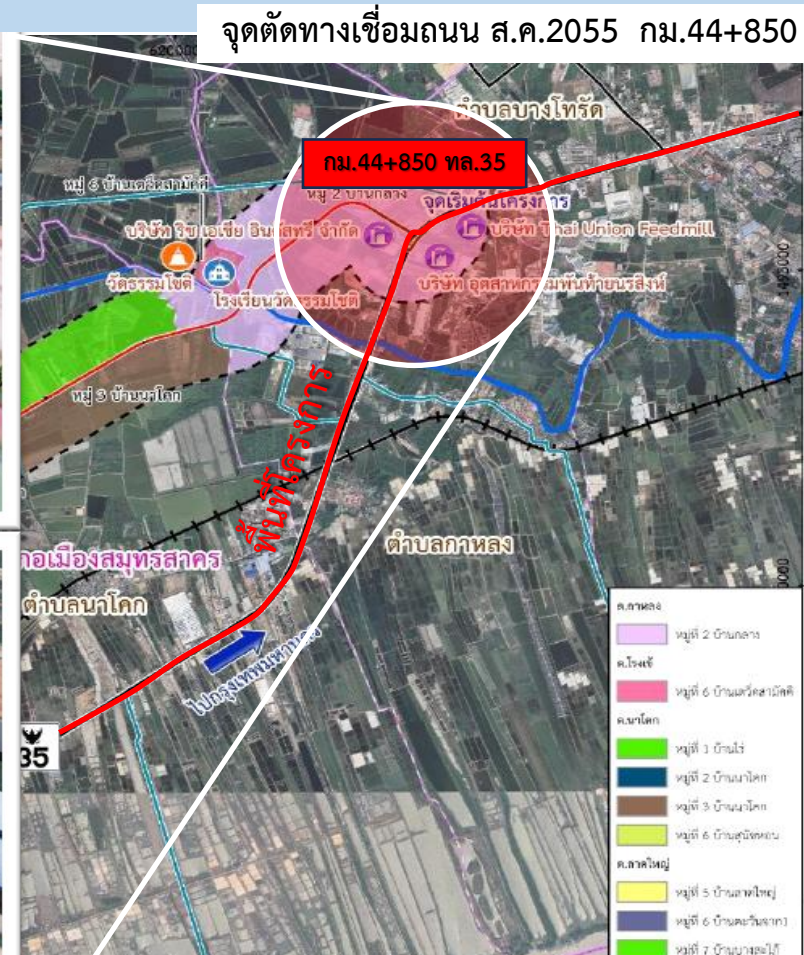
รูปแบบสะพานกัลป์รถแบบเกือกม้า





ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

- ❑ โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.35 ถนนสาย สค.2055 แยก ทล.35 - เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสาคร ออกแบบปี พ.ศ.2565



ที่มา : โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.35 ถนนสาย สค.2055 แยก ทล.35 - เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสาคร



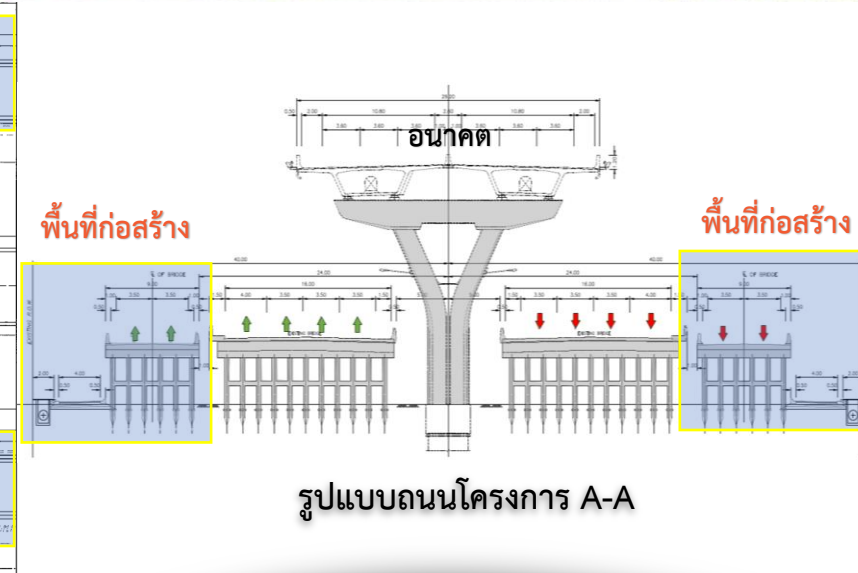
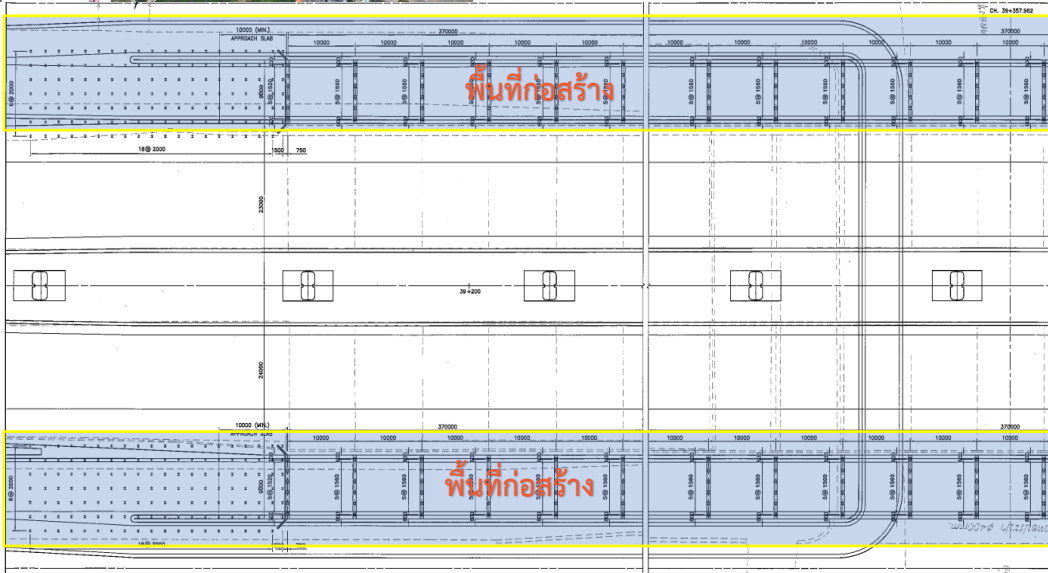
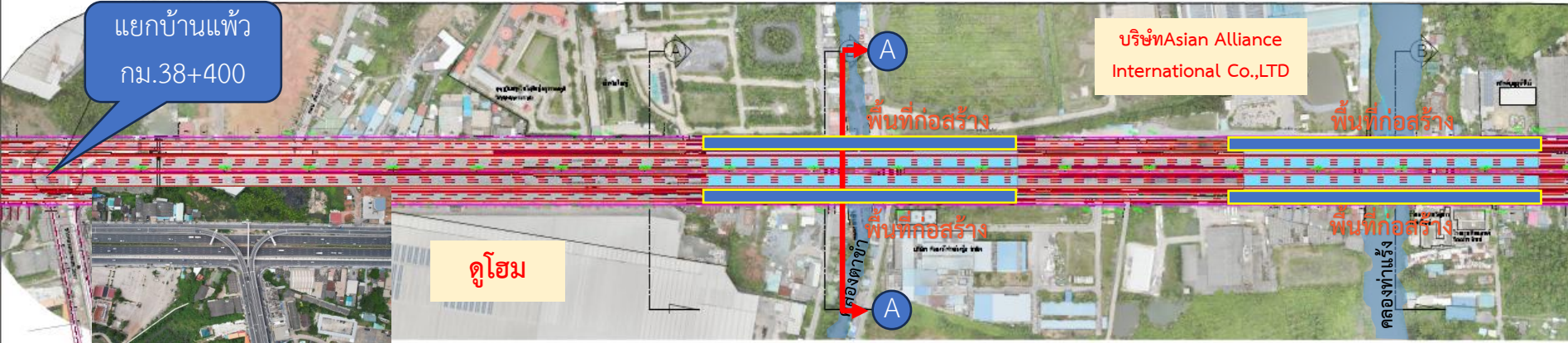
ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

☐ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองทางคู่ขนาน (กม.39+300 (สะพานข้ามคลองบ้านบ่อ) - กม.40+000 (สะพานข้ามคลองท่าแร่) **โครงการก่อสร้างปี 2568**

← กรุงเทพฯ

สมุทรสงคราม →

แยกบ้านแพ้ว
กม.38+400





ภาพรวมการรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง

- ❑ โครงการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่ดินเพื่อก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอบ น้ำหนักยานพาหนะ - จุดพักรถบรรทุกถนน
พระราม 2 จังหวัดสมุทรสาคร ศึกษาออกแบบ ปี 2568

← กรุงเทพฯ

สมุทรสงคราม →

พื้นที่ด้านซังน้ำหนักใหม่

หน่วยบริการประชาชนตำรวจ
ทางหลวงสมุทรสงคราม

จุดสิ้นสุดโครงการ
กม.53+870





การศึกษาจราจรและขนส่ง





การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

← ไป สมุทรสงคราม

ไป กรุงเทพมหานคร →

จุดสิ้นสุด
โครงการ 64,073 คัน/วัน ③

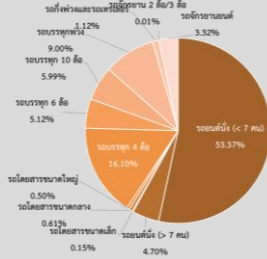
92,403 คัน/วัน ①

จุดเริ่มต้น
โครงการ

12,427 คัน/วัน ①.2

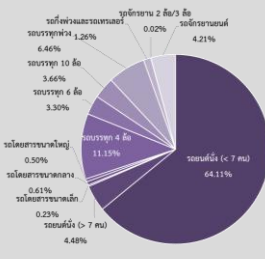
③ ทล.35 วันทำการ: 29 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
64,073 คัน/วัน
รถยนต์:
74.32%
รถใหญ่:
22.34%
รถจักรยานยนต์:
3.34%



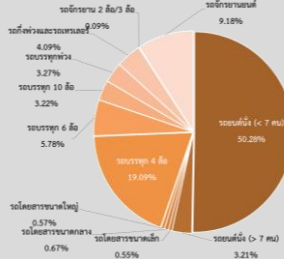
ทล.35 วันหยุด: 31 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
84,021 คัน/วัน
รถยนต์:
79.97%
รถใหญ่:
15.79%
รถจักรยานยนต์:
4.23%



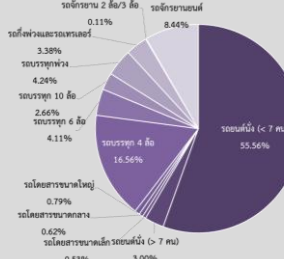
① ทล.35 (ทางหลัก) วันทำการ: 29 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
92,403 คัน/วัน
รถยนต์:
73.13%
รถใหญ่:
17.60%
รถจักรยานยนต์:
9.27%



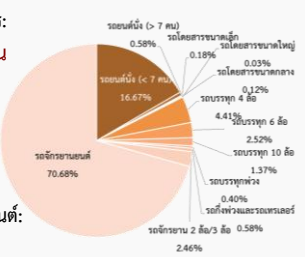
ทล.35 (ทางหลัก) วันหยุด: 31 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
92,450 คัน/วัน
รถยนต์:
75.66%
รถใหญ่:
15.80%
รถจักรยานยนต์:
8.55%



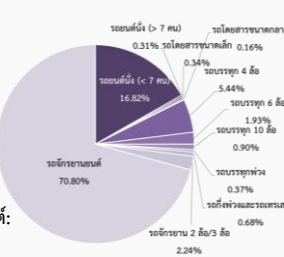
② ถนนข้ามทางรถไฟ วันทำการ: 29 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
4,658 คัน/วัน
รถยนต์:
21.84%
รถใหญ่:
5.02%
รถจักรยานยนต์:
73.14%



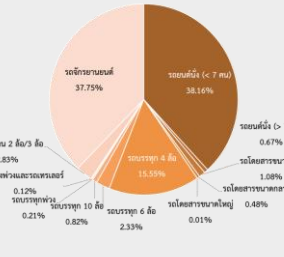
ถนนข้ามทางรถไฟ วันหยุด: 31 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
4,522 คัน/วัน
รถยนต์:
22.92%
รถใหญ่:
4.04%
รถจักรยานยนต์:
73.04%



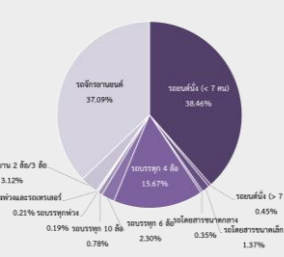
①.1 ทล.35 (ทางขนานขวาทาง) วันทำการ: 29 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
11,582 คัน/วัน
รถยนต์:
55.47%
รถใหญ่:
3.96%
รถจักรยานยนต์:
40.57%



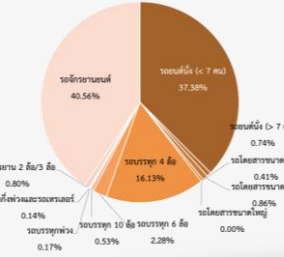
ทล.35 (ทางขนานขวาทาง) วันหยุด: 31 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
11,086 คัน/วัน
รถยนต์:
55.95%
รถใหญ่:
3.84%
รถจักรยานยนต์:
40.21%



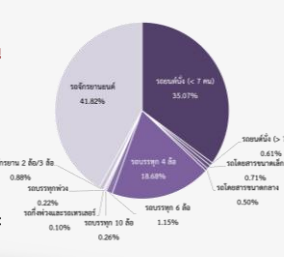
①.2 ทล.35 (ทางขนานซ้ายทาง) วันทำการ: 29 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
12,427 คัน/วัน
รถยนต์:
55.11%
รถใหญ่:
3.53%
รถจักรยานยนต์:
41.36%



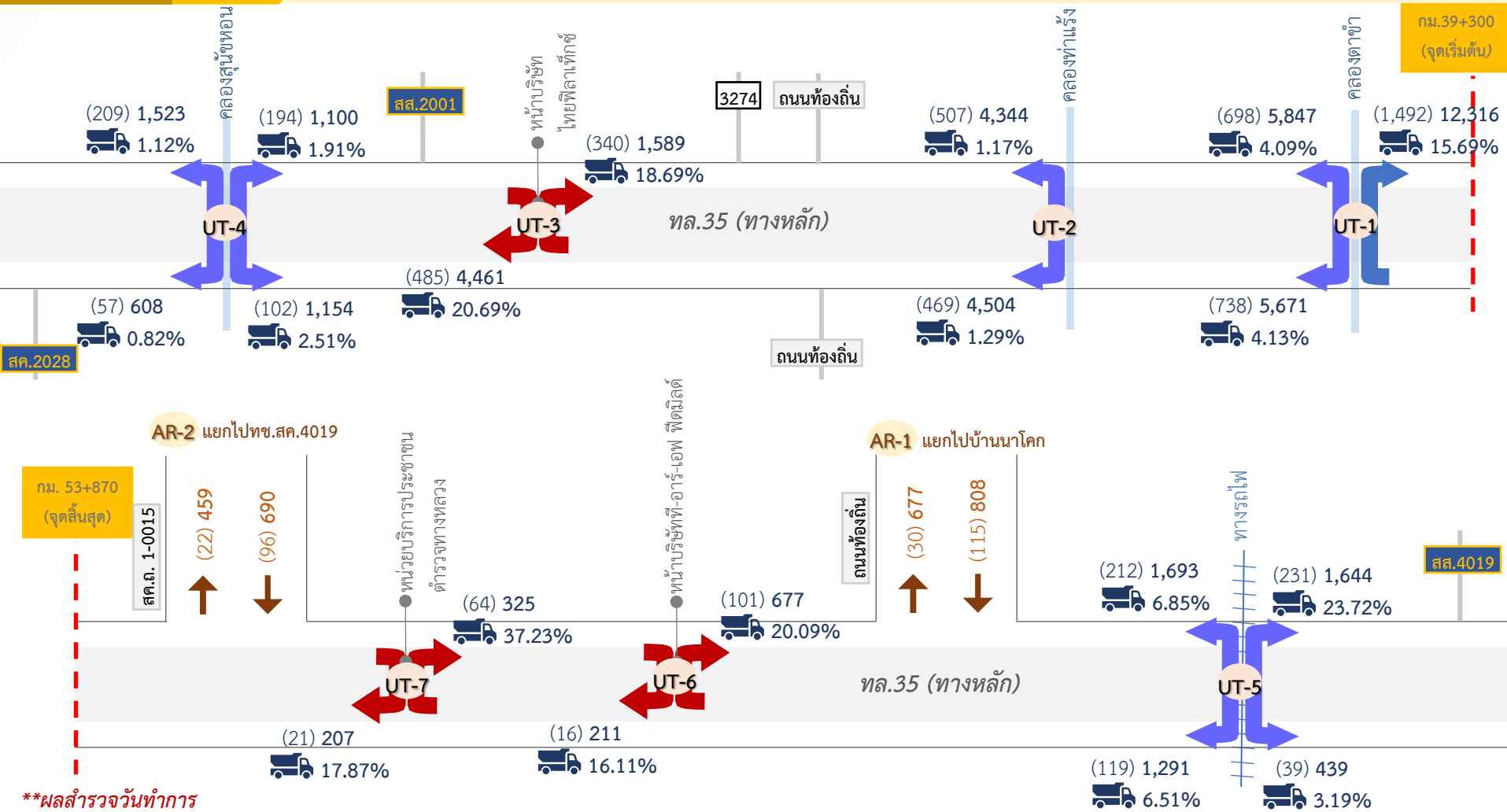
ทล.35 (ทางขนานซ้ายทาง) วันหยุด: 31 ส.ค.67

ปริมาณจราจร:
10,956 คัน/วัน
รถยนต์:
55.07%
รถใหญ่:
2.24%
รถจักรยานยนต์:
42.69%





ปริมาณจราจรเข้า-ออกทางเชื่อม และจุดกลับรถ



****ผลสำรวจวันทำการ**

สัญลักษณ์

(X,XXX) ปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน (คัน/ชม.)

X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (คัน/12ชม.)



กลับรถได้สะพาน
2 ทิศทาง



กลับรถได้สะพาน
1 ทิศทาง



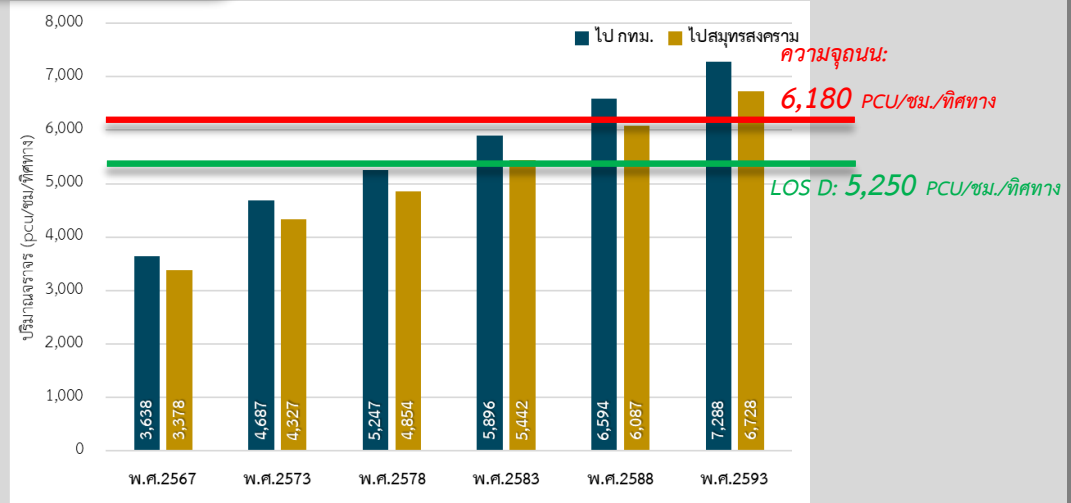
จุดกลับรถ
ระดับดิน



การคาดการณ์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการ

ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนสายหลัก

จากลักษณะทางกายภาพของ **ทางหลวง** หมายเลข 35 สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ 6,180 PCU/ชม./ทิศทาง ซึ่งในปัจจุบันสามารถรองรับปริมาณได้ แต่ปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรสูงเกินความจุของถนน



เปรียบเทียบทางขนานเดินรถสองทิศทาง (Two Way) และเดินรถทางเดียว (One Way)

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า รูปแบบการเดินทางแบบ **เดินรถทางเดียว (One way)** จะทำให้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แต่จะส่งผลให้ **ความล่าช้าเฉลี่ย (delay)** เวลา (time) และ **ความเร็ว (Speed)** ของการเดินทางดีกว่าการเดินรถสองทิศทาง (Two way)

พ.ศ.	distance (km)		delay (s/veh)		time (mins)		speed	
	one way	two way	one way	two way	one way	two way	one way	two way
2573	7.56	5.88	99.18	127.50	6.54	5.64	69.31	62.56
2578	7.60	5.90	109.43	154.64	6.79	6.34	67.23	55.78
2583	7.63	5.91	120.78	187.86	7.51	7.71	60.97	46.04
2588	7.64	5.91	159.67	250.82	9.89	10.29	46.37	34.49
2593	7.64	5.91	228.65	314.79	14.04	12.91	32.68	27.48

↑ 29.03%

↓ 30.17%

↓ 5.07%

↑ 23.43%



รูปแบบการพัฒนาโครงการ รูปแบบงานทาง





แนวคิดการพัฒนาโครงการ

ออกแบบให้สอดคล้องกับผลการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา

- ☐ ขยายจำนวนช่องจราจร ตามมาตรฐานกรมทางหลวง
- ☐ ปรับปรุงการเดินรถจากสองทิศทางเป็นทิศทางเดียว
- ☐ ปรับปรุงยกระดับคันทาง ยกกระดับคันทางขึ้นหากพบว่าบริเวณนั้นมีปัญหาน้ำท่วม
- ☐ ปรับปรุงออกแบบสะพานคู่ขนานเพิ่มเติม (ยกระดับสูงกว่าสะพานเดิม/ระดับเท่าสะพานเดิม)
- ☐ ปรับปรุงไหล่ทางและทางเท้าให้เหมาะสม
- ☐ พิจารณาปรับปรุงตำแหน่ง จุดกลับรถ ให้มีความสอดคล้องกับการเดินรถทิศทางเดียว ให้เพียงพอและอยู่ในระยะที่เหมาะสม
- ☐ พิจารณาปรับปรุงบริเวณด้านข้างน้ำหนักรถและหน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวง



ถนนปัจจุบันของ ทล.35 ช่วงพื้นที่โครงการ

ถนนช่องจราจรทางหลักและ ยังไม่มีทางคู่ขนาน



ถนนช่องจราจรทางหลักและ มีทางคู่ขนานด้านเดียว



ถนนช่องจราจรทางหลักและ มีทางคู่ขนานสองทิศทาง



ถนนปัจจุบันของ ทล.35 ช่วงพื้นที่โครงการ

- ถนนลาดยางจำนวน 6-10 ช่องจราจร
 - ช่องจราจรทางหลัก 6 ช่อง (ไป-กลับ)
 - ช่องจราจรทางคู่ขนาน 2 ช่อง รถวิ่งสวนทาง (Two Way)
- ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร
- แบ่งทิศทางการเดินรถแบบเกาะร่อง (Depressed Median)
- เขตทางกว้าง 80 เมตร



รูปแบบการพัฒนาทางหลวงโครงการ

ก่อนปรับปรุง

- ช่องจราจรหลัก 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- มีทางคู่ขนานในบางช่วง
- เดินทางสวนทิศทาง (One Way)



หลังปรับปรุง

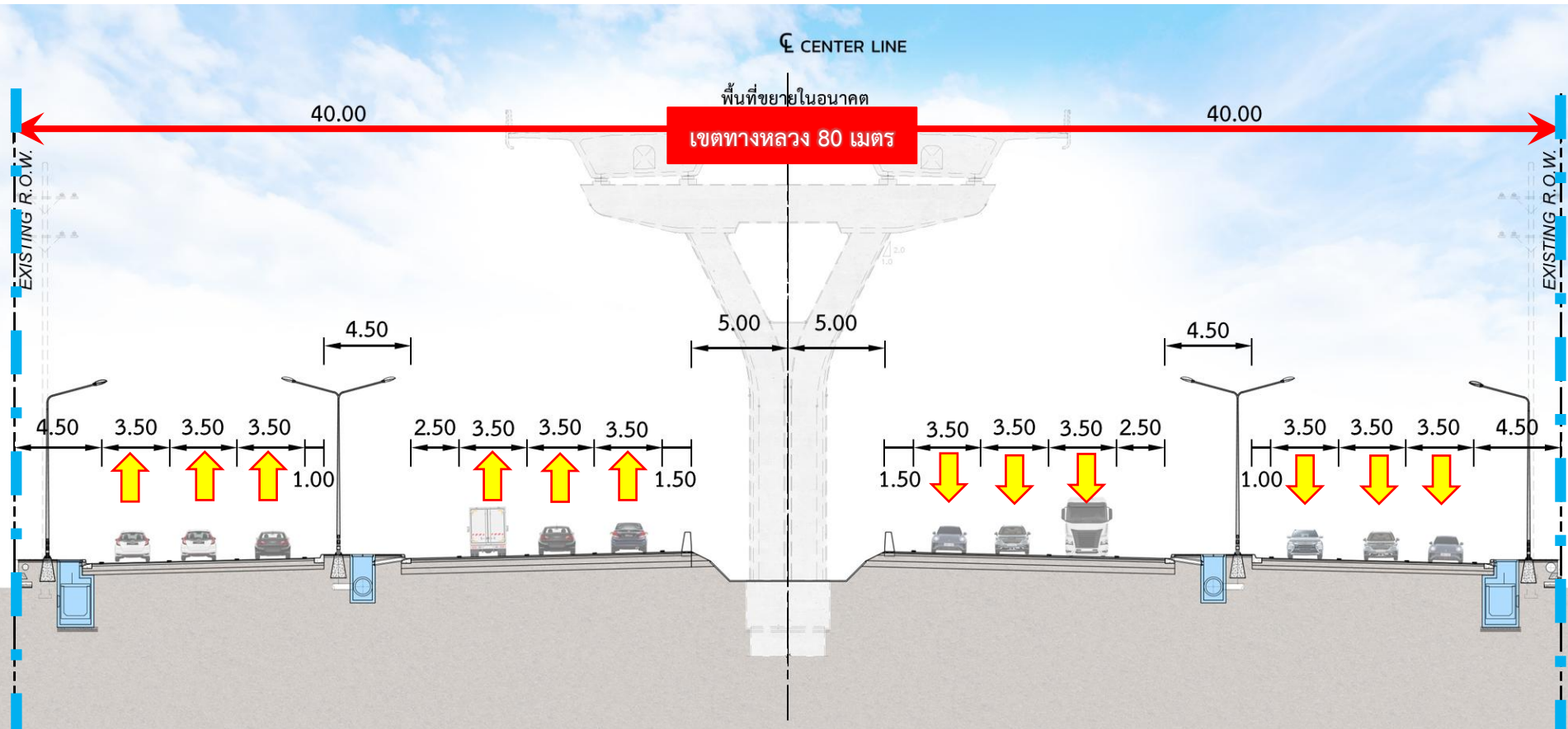
- ช่องจราจรหลัก 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- ปรับปรุงให้มีทางคู่ขนานตลอดเส้นทาง 2-3 ช่องจราจร
- ปรับการเดินทางทิศทางเดียว (One Way)





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงถนนทั่วไป

เขตทางหลวง 80 ม. (ฝั่งละ 40 ม.) การขยาย จำนวนช่องจราจรทางหลัก 6 ช่องจราจร จำนวนช่องจราจรทางขนาน 6 ช่องจราจร





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงถนนทั่วไป

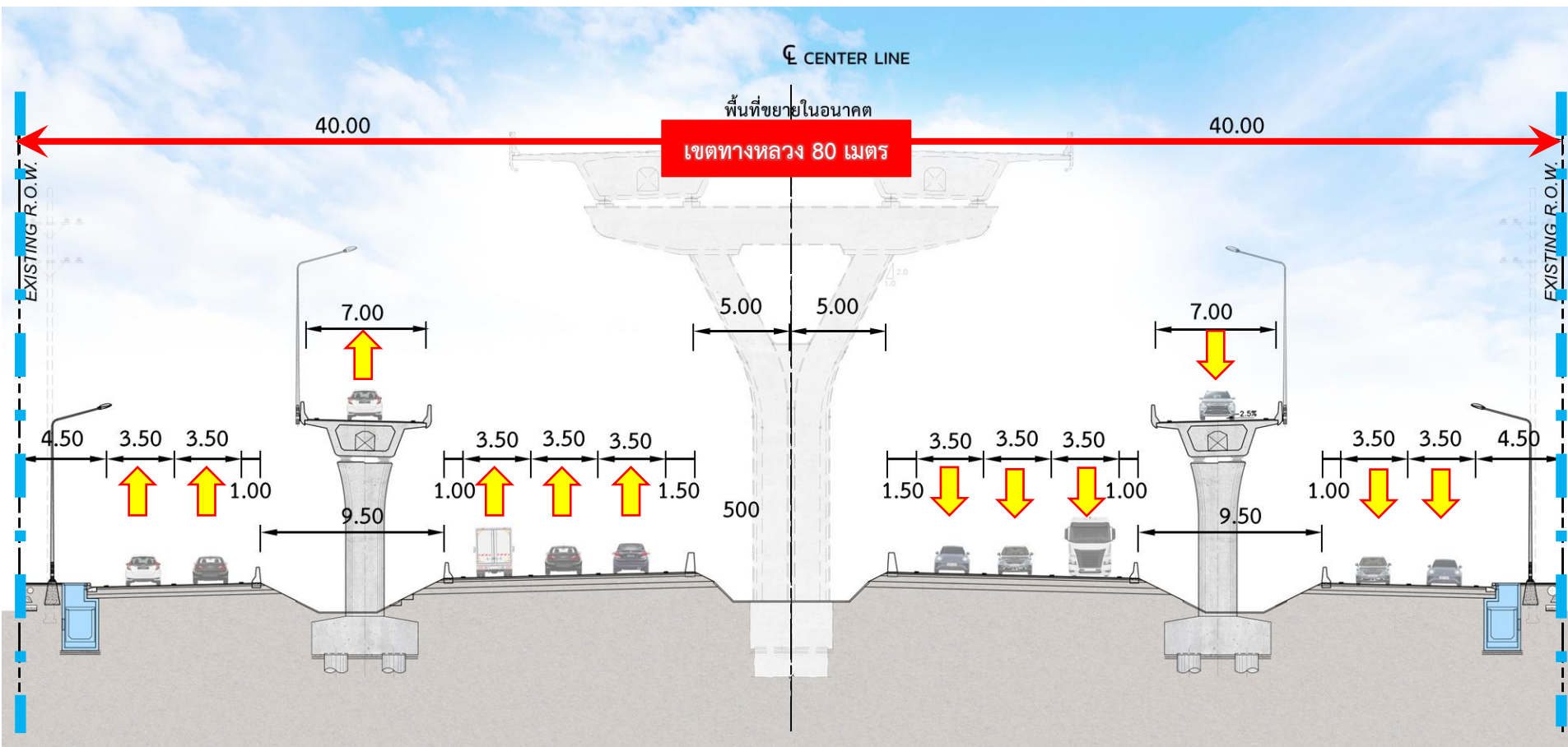
ภาพตัวอย่างประกอบ รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการ





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงสะพานกลับรถยกระดับ

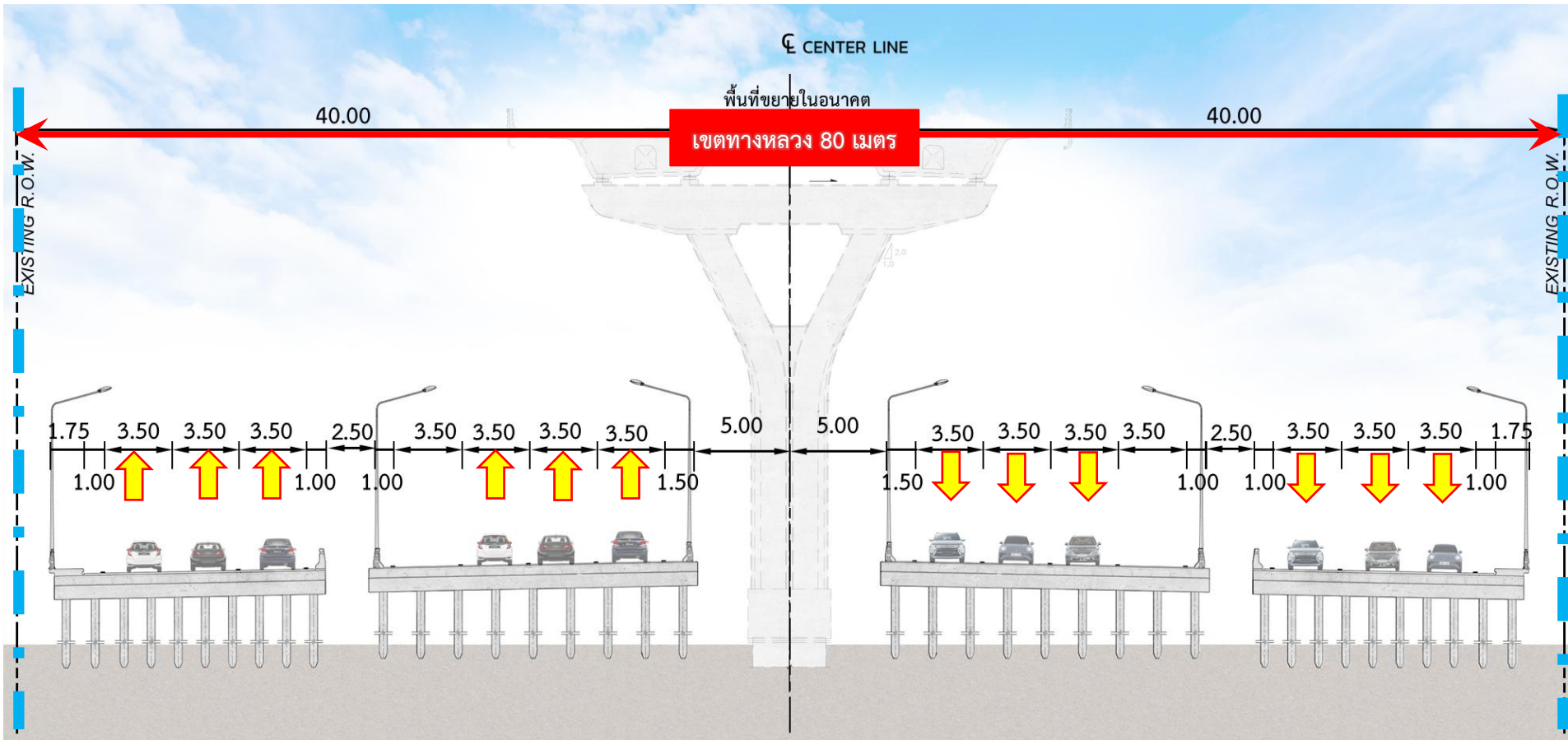
เขตทางหลวง 80 ม. (ฝั่งละ 40 ม.) การขยาย จำนวนช่องจราจรทางหลัก 6 ช่องจราจร จำนวนช่องจราจรทางขนาน 4 ช่องจราจร
สะพานกลับรถเกือกม้า 1 ช่องจราจร





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงสะพานข้ามคลอง

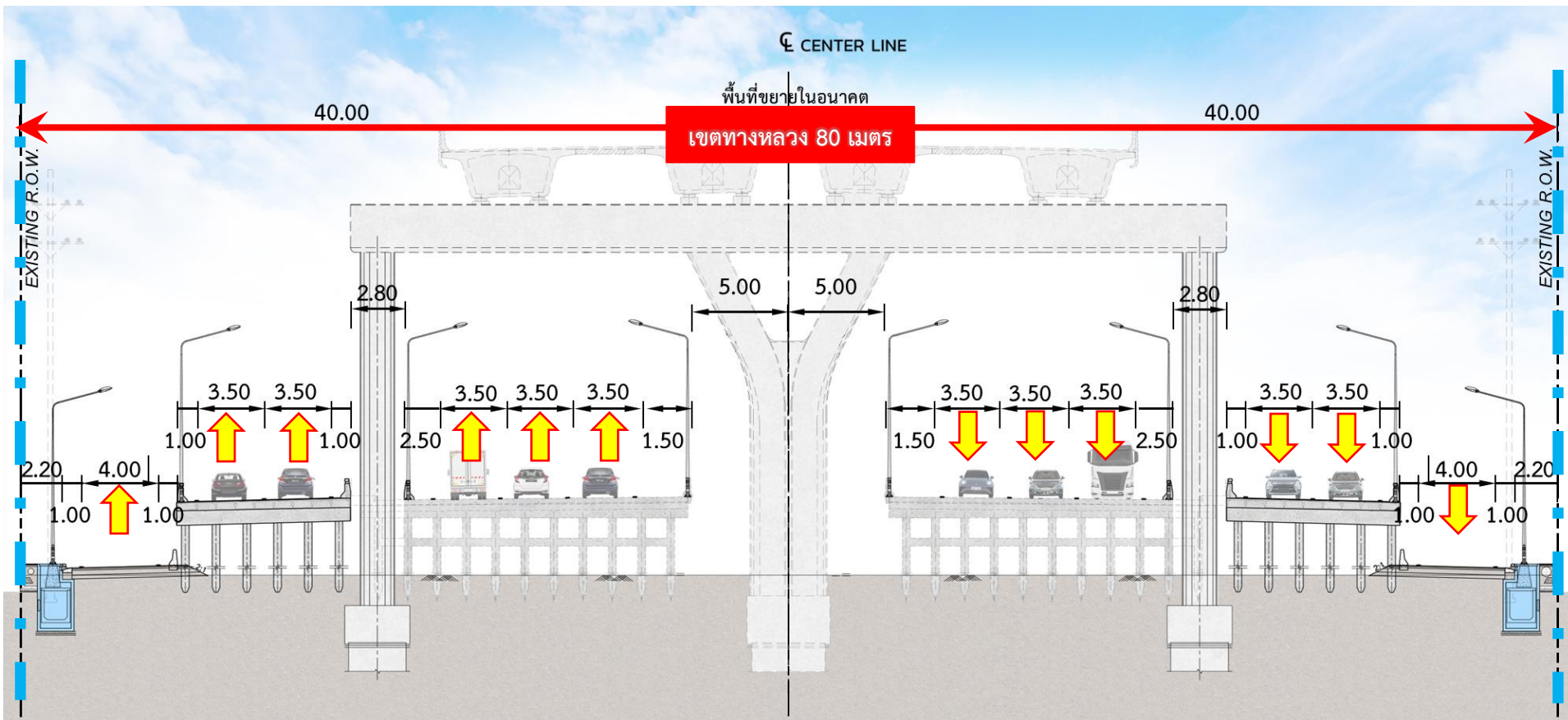
เขตทางหลวง 80 ม. (ฝั่งละ 40 ม.) การขยาย จำนวนช่องจราจรทางหลัก 6 ช่องจราจร จำนวนช่องจราจรทางขนาน 3 ช่องจราจร





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงสะพานข้ามคลองพร้อมจุดกลับรถ

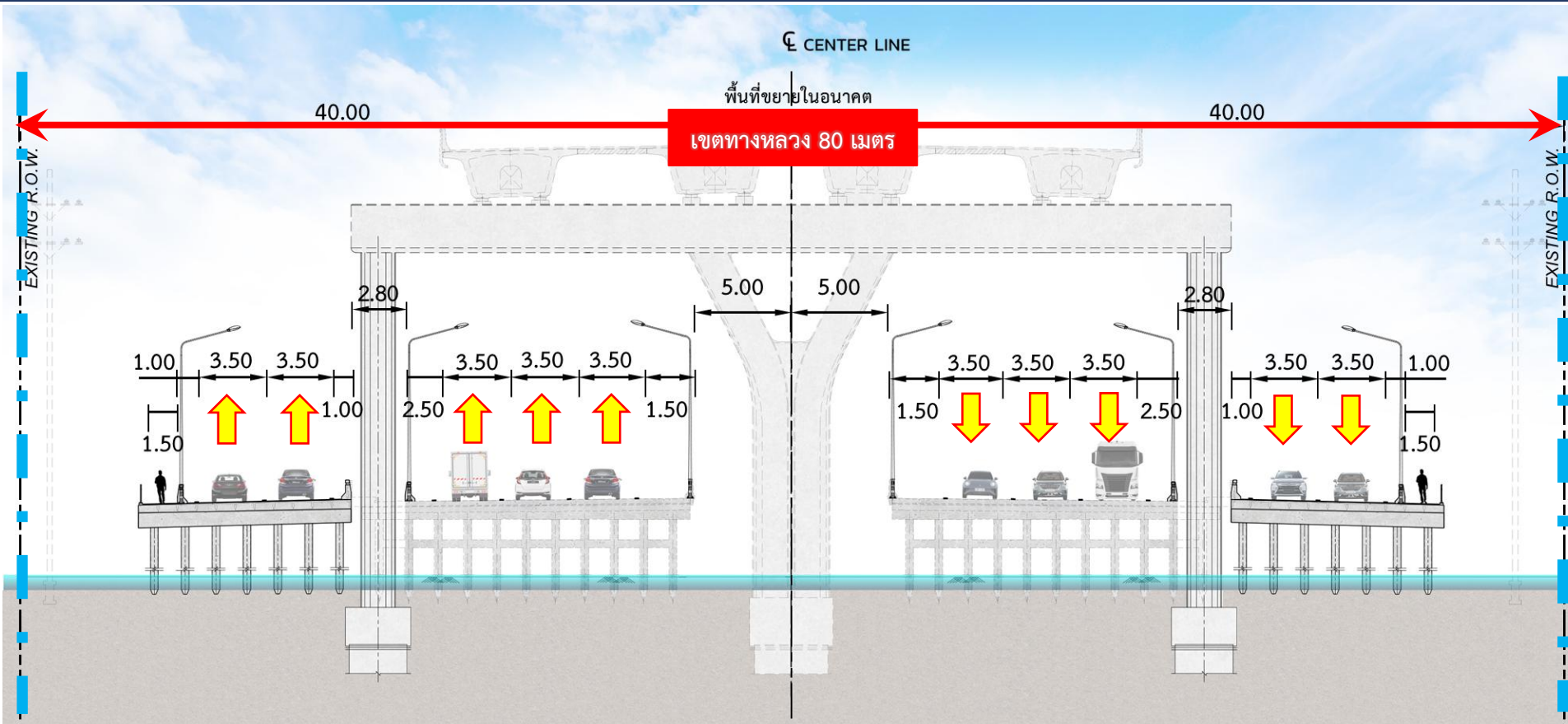
เขตทางหลวง 80 ม. (ฝั่งละ 40 ม.) การขยาย จำนวนช่องจราจรทางหลัก 6 ช่องจราจร จำนวนช่องจราจรทางขนาน 2 ช่องจราจร และกลับรถได้สะพาน 1 ช่องจราจร





รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ ช่วงสะพานข้ามคลอง

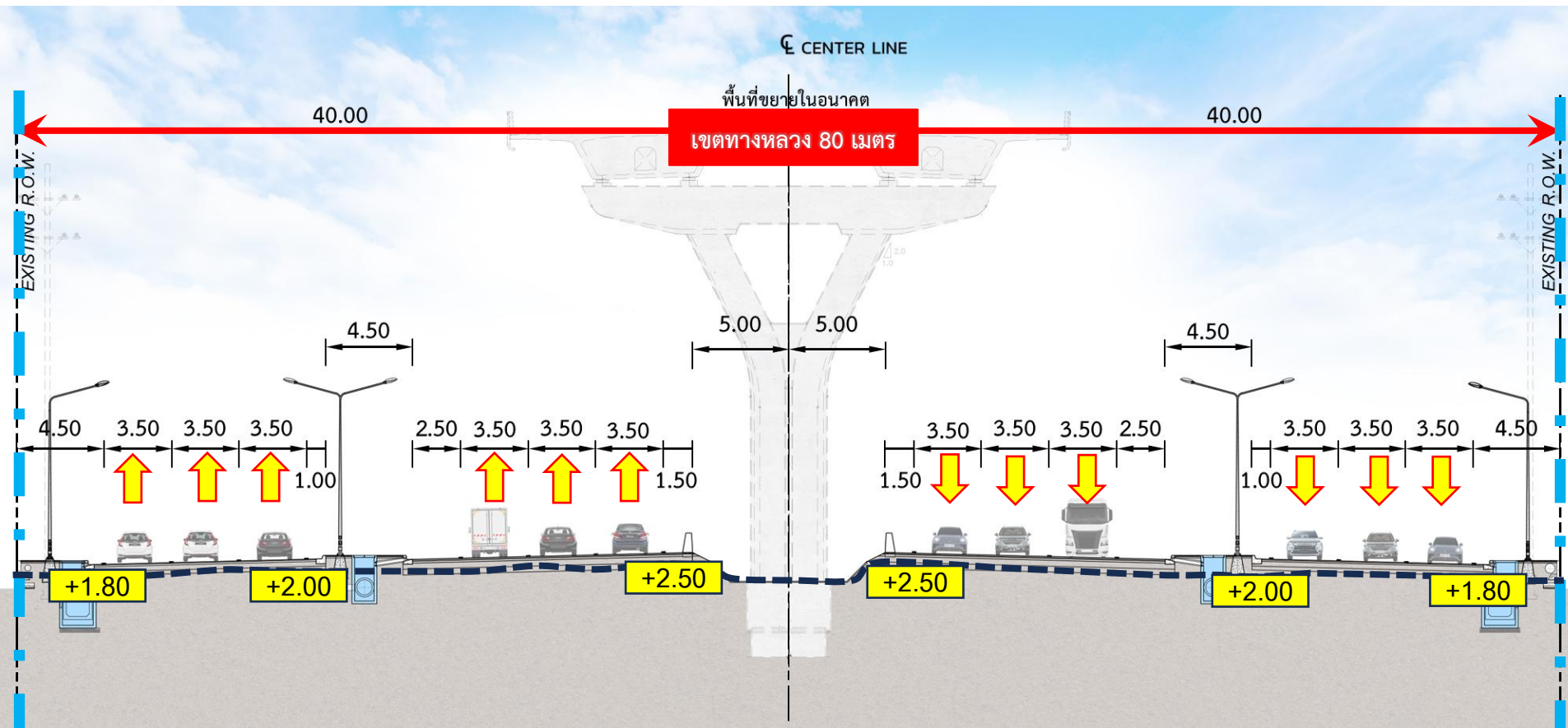
เขตทางหลวง 80 ม. (ฝั่งละ 40 ม.) การขยาย จำนวนช่องจราจรทางหลัก 6 ช่องจราจร จำนวนช่องจราจรทางขนาน 2 ช่องจราจร และกลับรถได้สะพาน 1 ช่องจราจร พร้อมทางเดินเท้า





ความสูงของคันทางหลักและทางขนาน

ช่วงบริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วมขัง ทางคู่ขนานฝั่งซ้ายทาง บริเวณ กม.40-กม.43 ระดับคันทางเดิมประมาณ 1.20-1.30 ม. น้ำท่วมประมาณ 40 ซม. เป็นระดับประมาณ 1.60 ม. ความสูงของคันทาง ทางหลัก +2.50 ม. ทางคู่ขนาน +2.00 ม. ช่องจราจรซ้ายสุดประมาณ +1.80 ม.



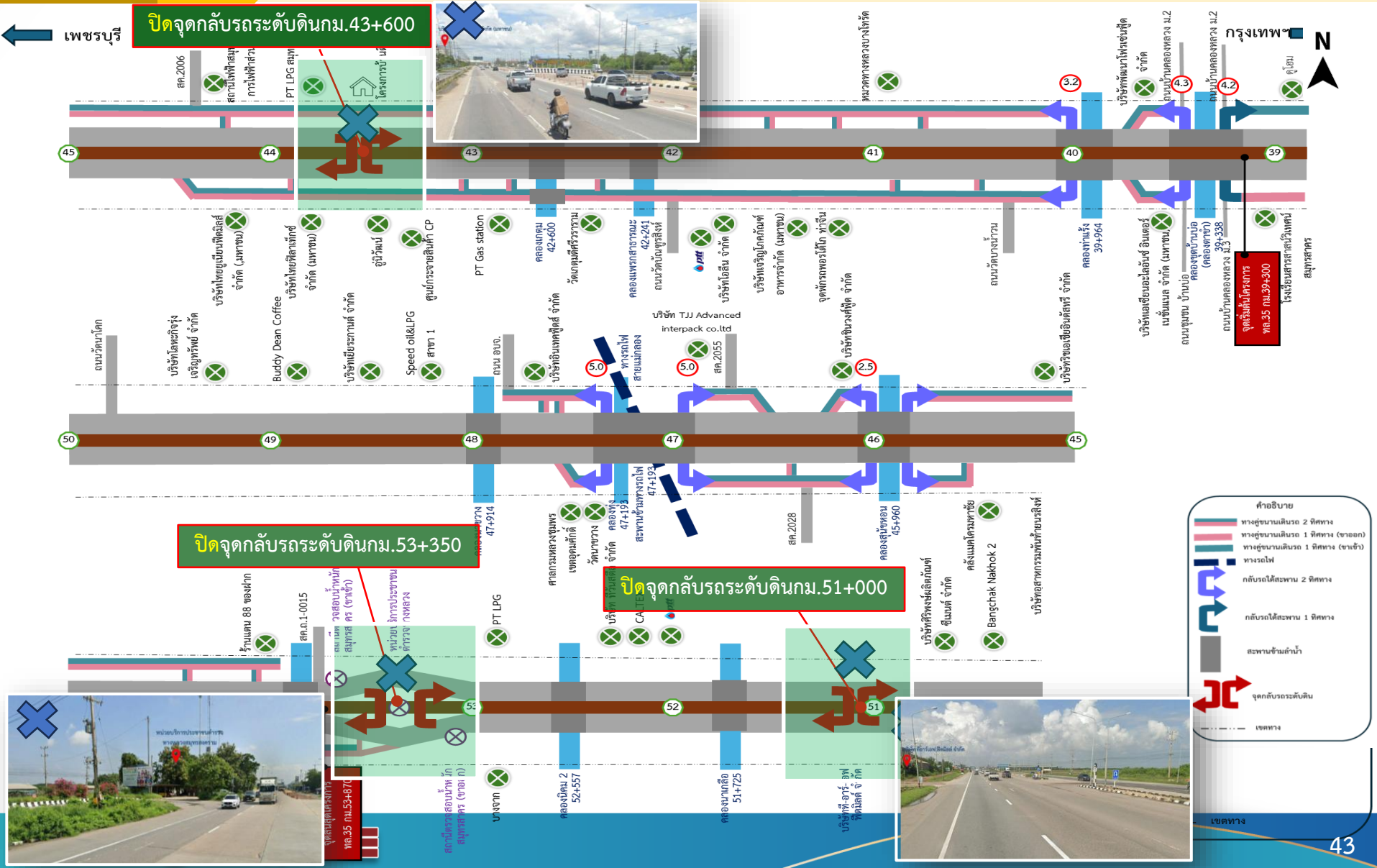


รูปแบบการพัฒนารูปแบบจุดกลับรถ





ตำแหน่งการปิดจุดกลับรถระดับพื้น

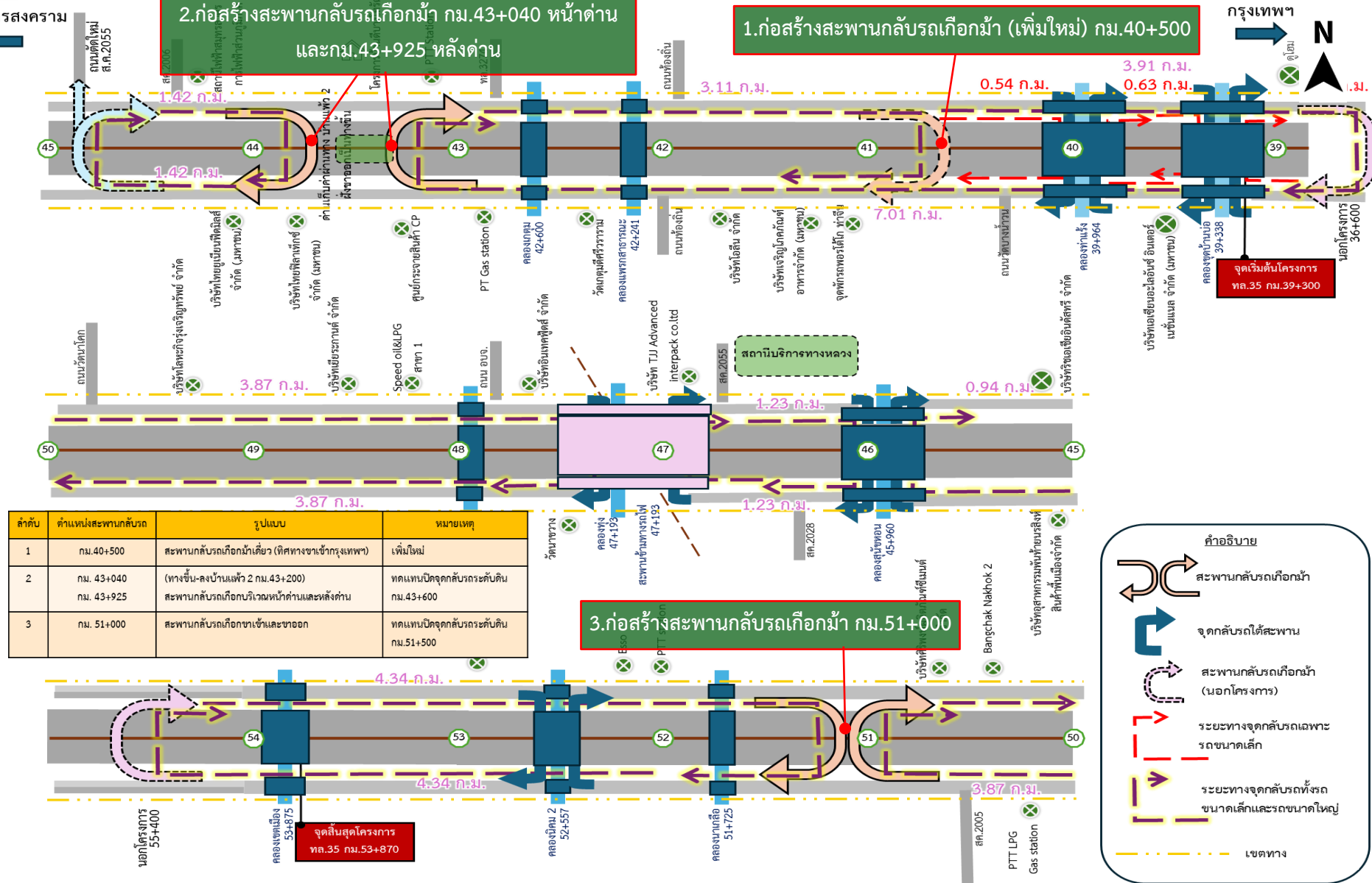




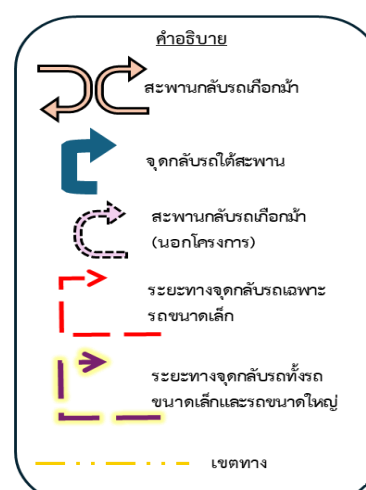
ตำแหน่งสะพานกลับรถยกระดับเกือกม้า

2.ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า กม.43+040 หน้าด่าน
และกม.43+925 หลังด่าน

1.ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า (เพิ่มใหม่) กม.40+500



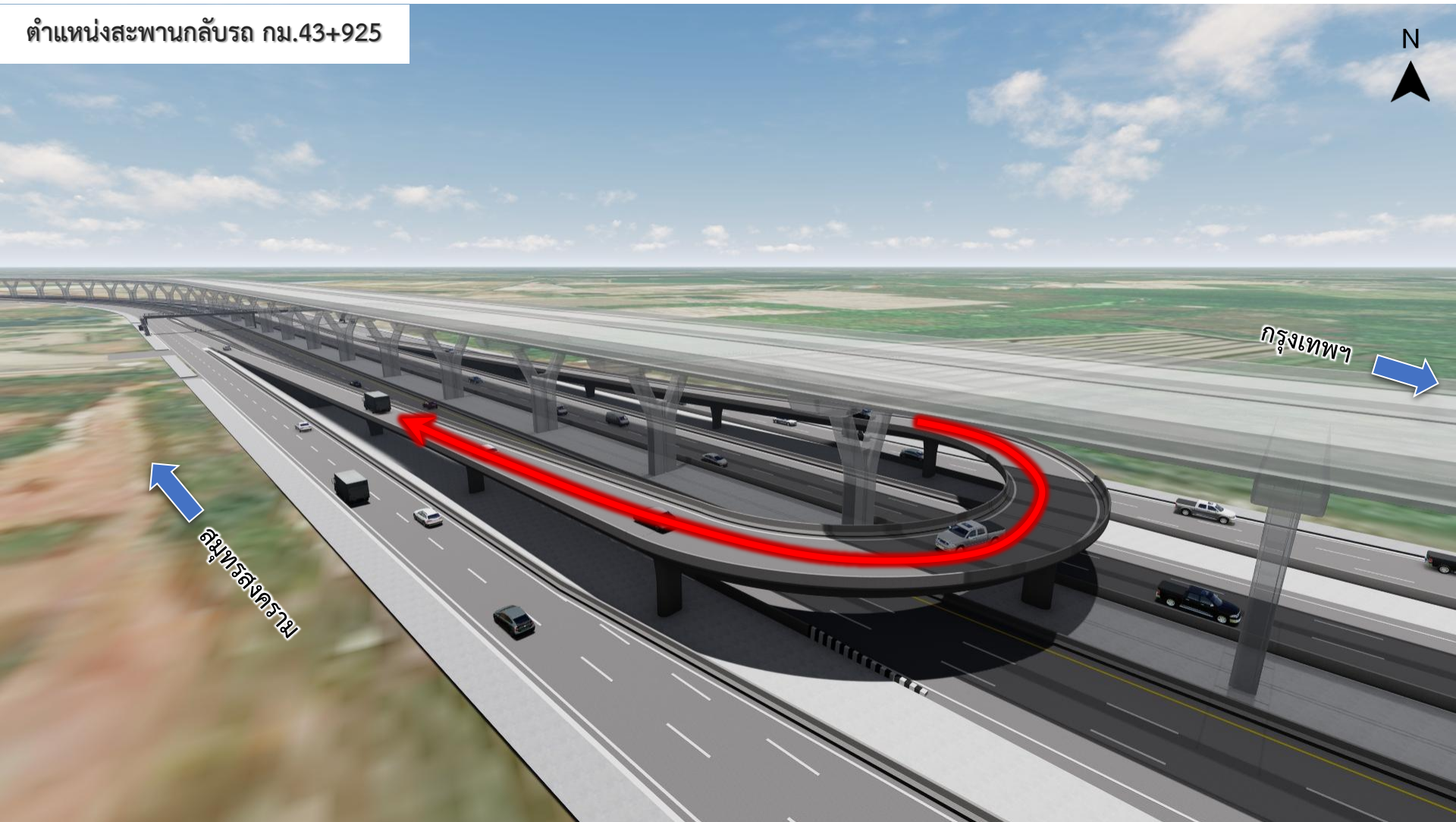
ลำดับ	ตำแหน่งสะพานกลับรถ	รูปแบบ	หมายเหตุ
1	กม.40+500	สะพานกลับรถเกือกม้าเดี่ยว (ทิศทางขาเข้ากรุงเทพฯ)	เพิ่มใหม่
2	กม. 43+040 กม. 43+925	(ทางขึ้น-ลงบ้านแพ้ว 2 กม.43+200) สะพานกลับรถเกือกม้าบริเวณหน้าด่านและหลังด่าน	ทดแทนปิดจุดกลับรถระดับดิน กม.43+600
3	กม. 51+000	สะพานกลับรถเกือกม้าเข้าและออก	ทดแทนปิดจุดกลับรถระดับดิน กม.51+500





ภาพตัวอย่างสะพานกลับรถระดับ

ตำแหน่งสะพานกลับรถ กม.43+925





ภาพตัวอย่างสะพานกลับรถระดับ

ตำแหน่งสะพานกลับรถ กม.43+925





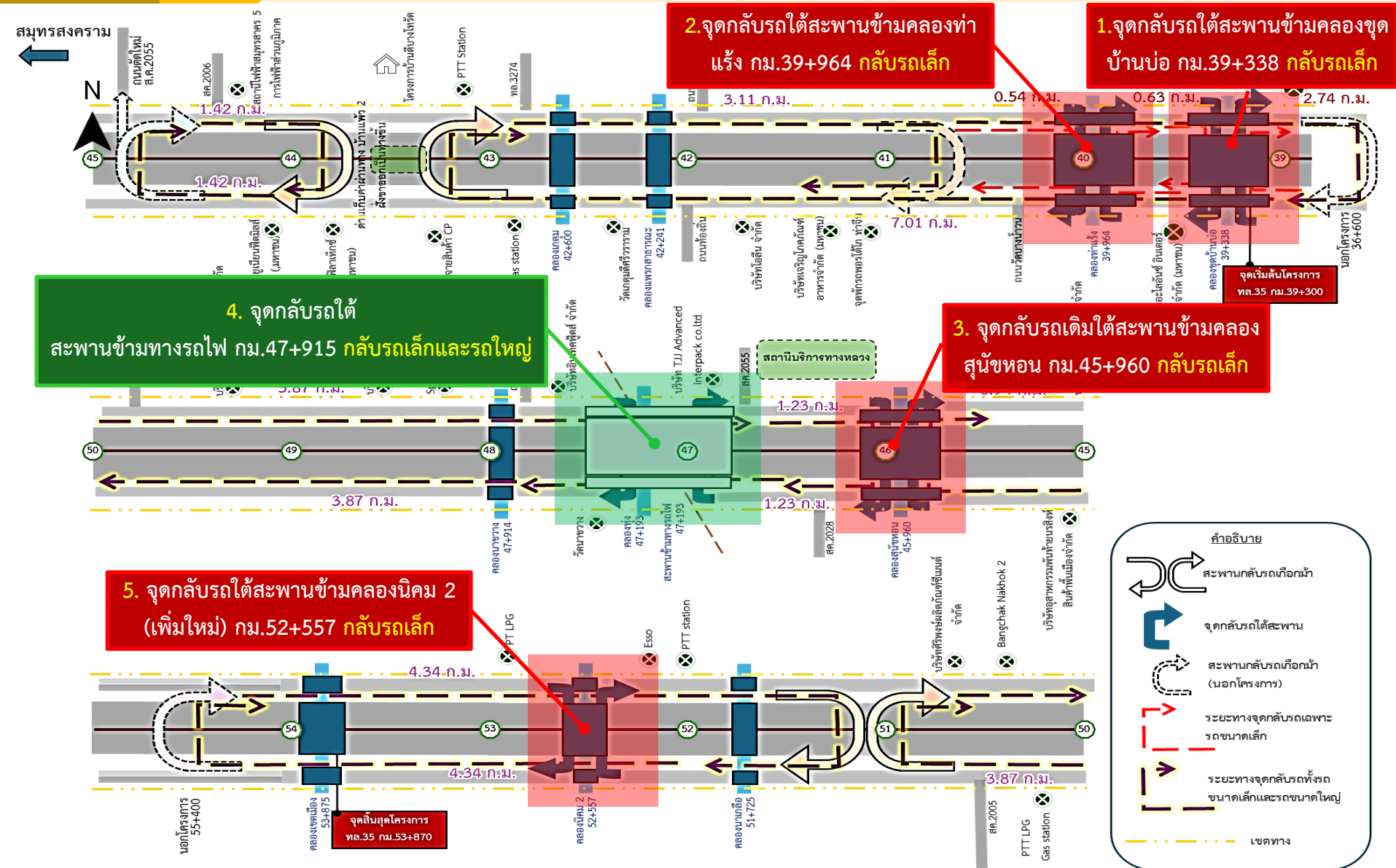
ภาพตัวอย่างสะพานกลับรถระดับ

ตำแหน่งสะพานกลับรถ กม. 51+000



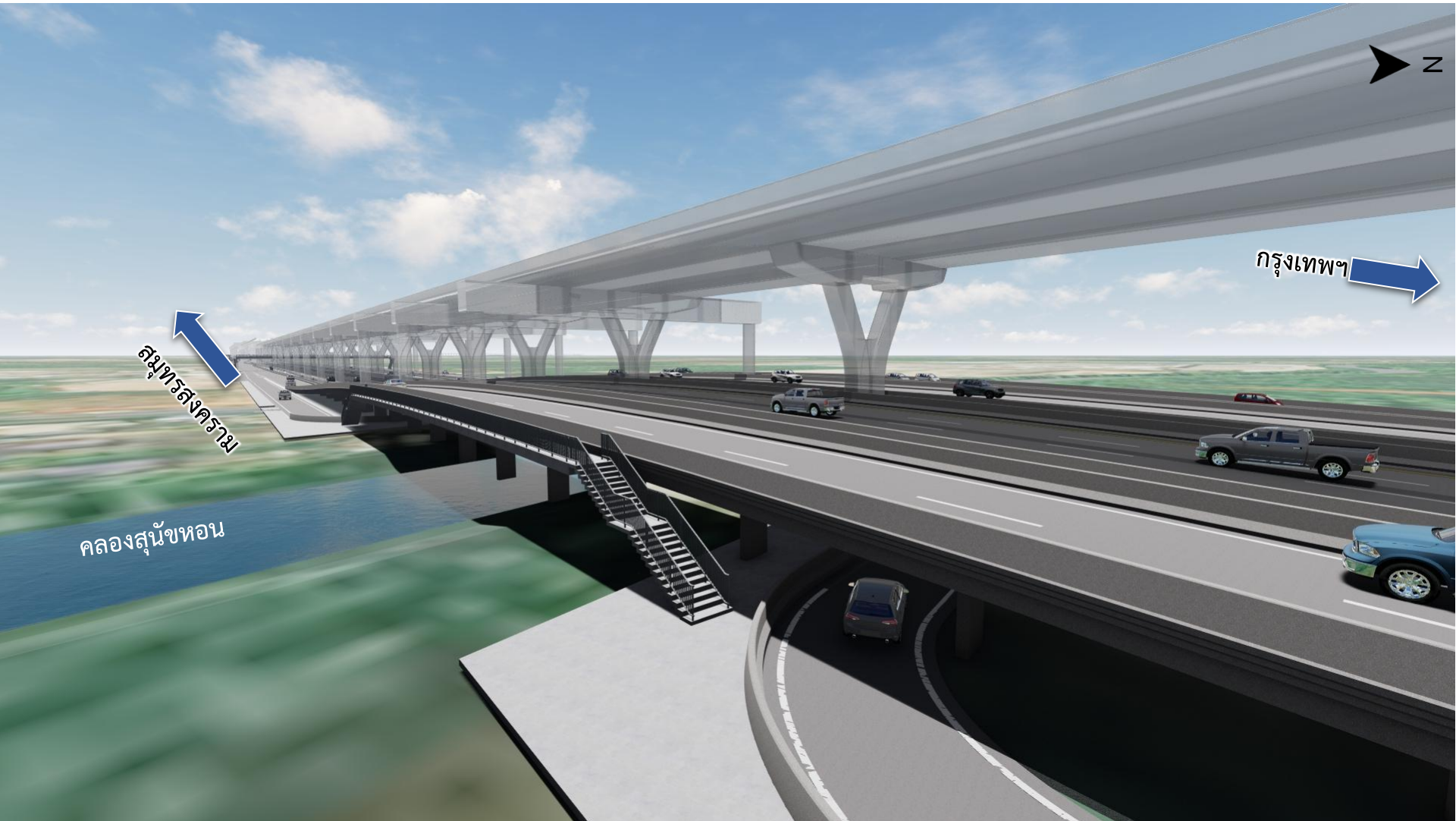


ตำแหน่งจุดกลับรถได้สะพานในโครงการ



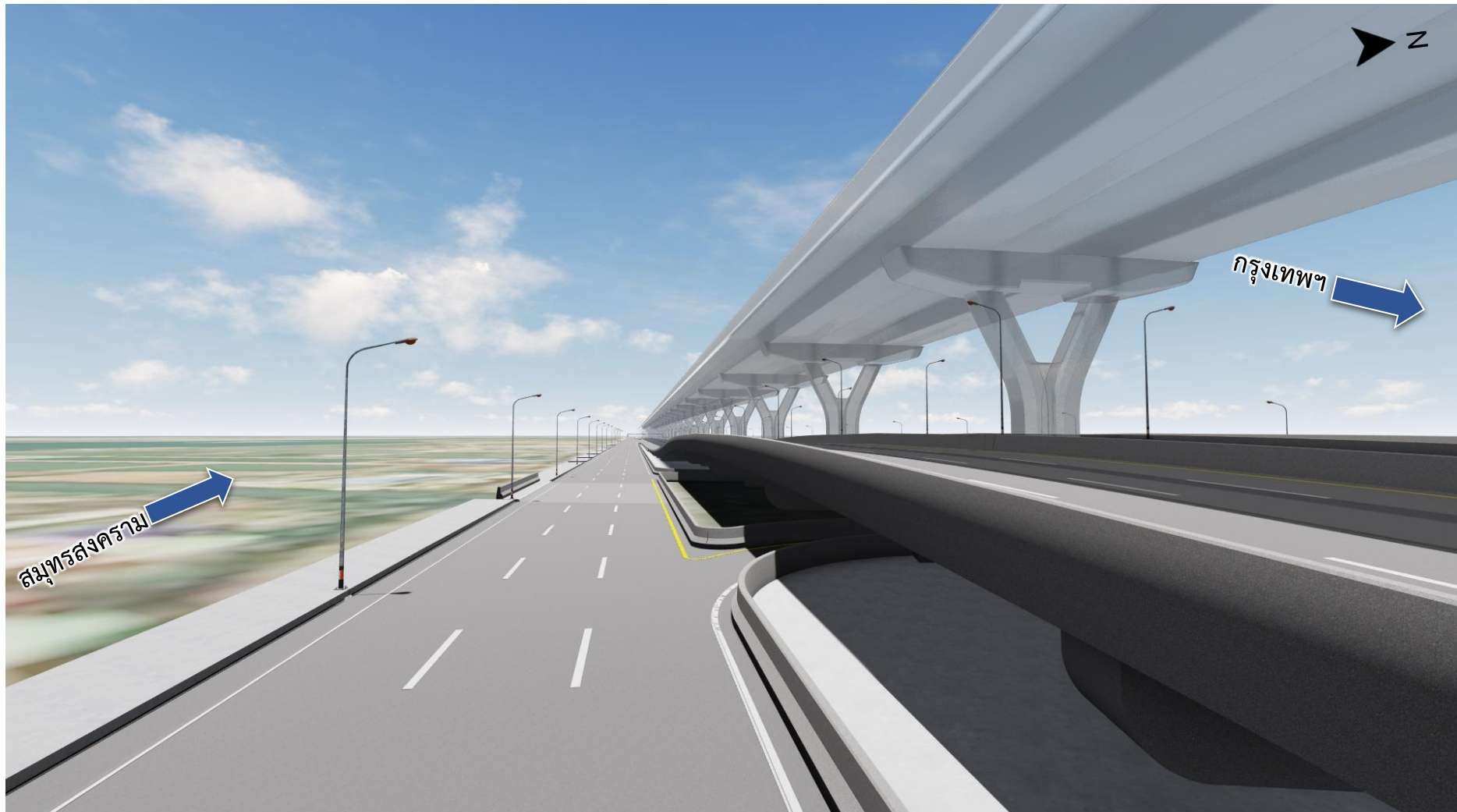


ภาพตัวอย่างกัลบริดจ์สะพาน





ภาพตัวอย่างกลับรถได้สะพาน





ตำแหน่งจุดกลับรถทั้งหมดของโครงการ

คำอธิบาย



จุดกลับรถได้สะพาน (รถเล็ก) 4 จุด



จุดกลับรถได้สะพาน (รถเล็กและรถใหญ่) 1 จุด

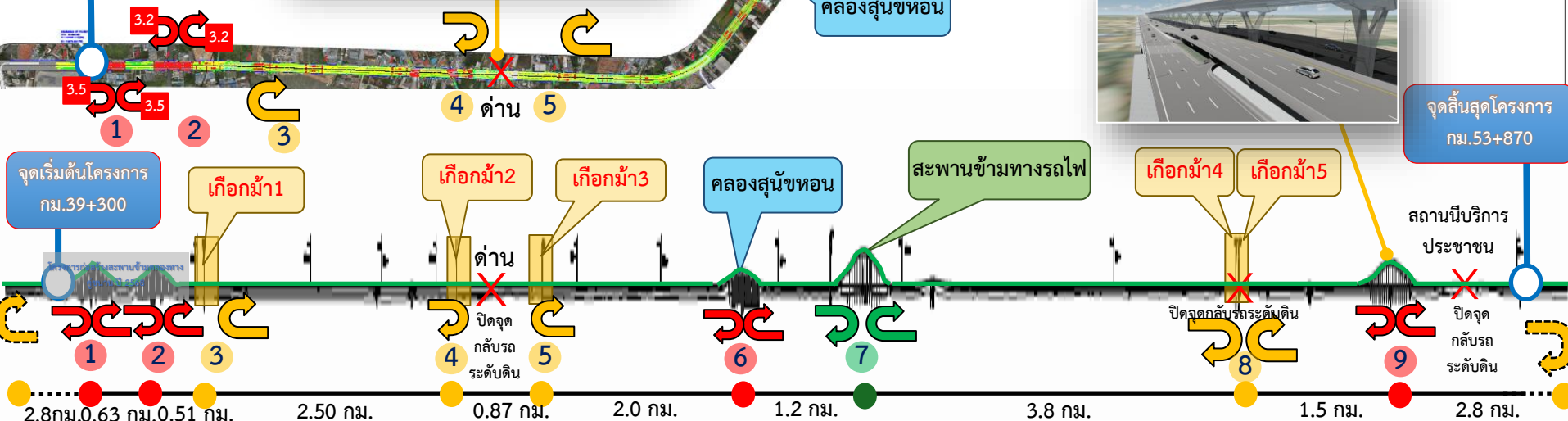


จุดกลับรถเกือกม้า (รถเล็กและรถใหญ่) 4 จุด



← กรุงเทพฯ

จุดเริ่มต้นโครงการ
กม.39+300



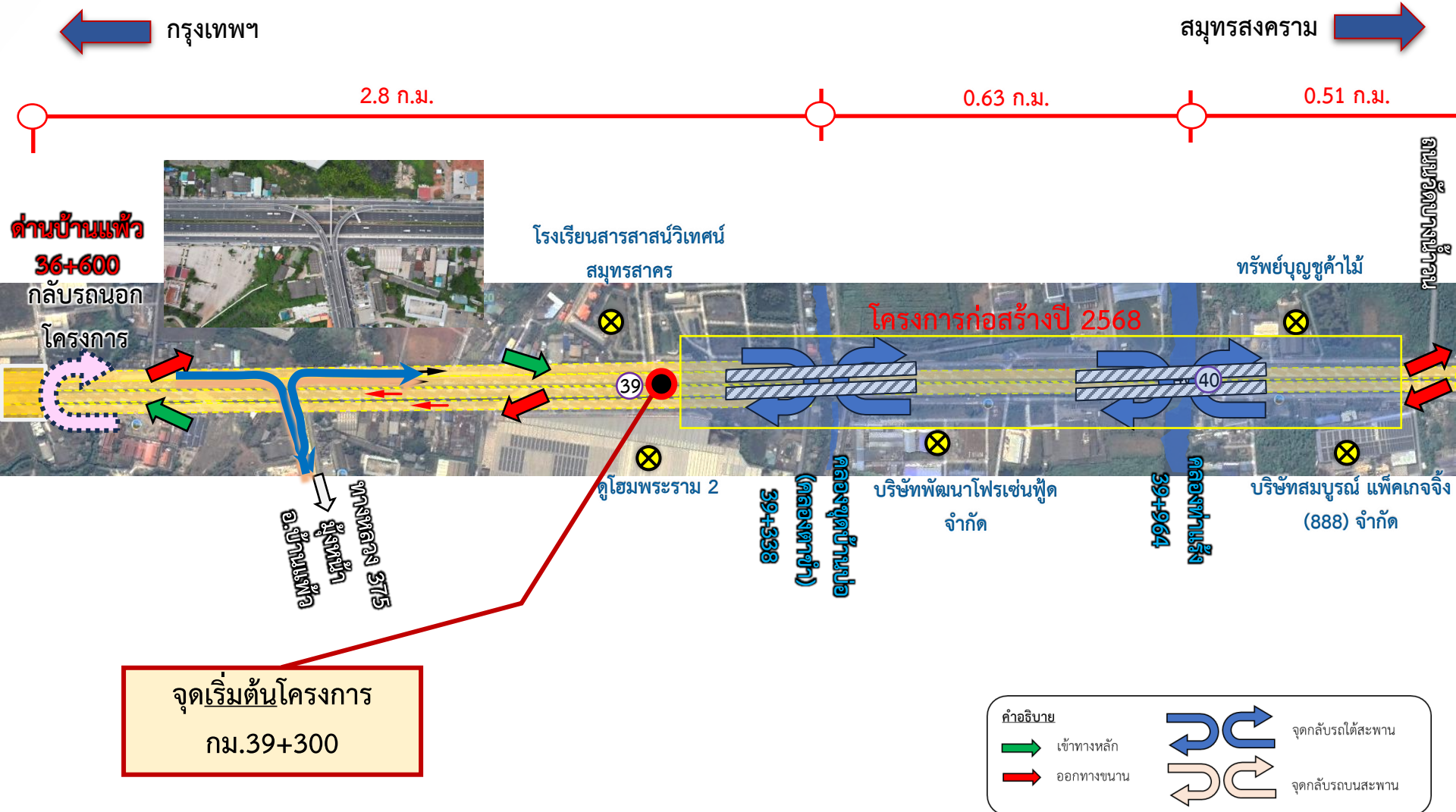


ตำแหน่งทางเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน





ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น





ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น

← กรุงเทพฯ

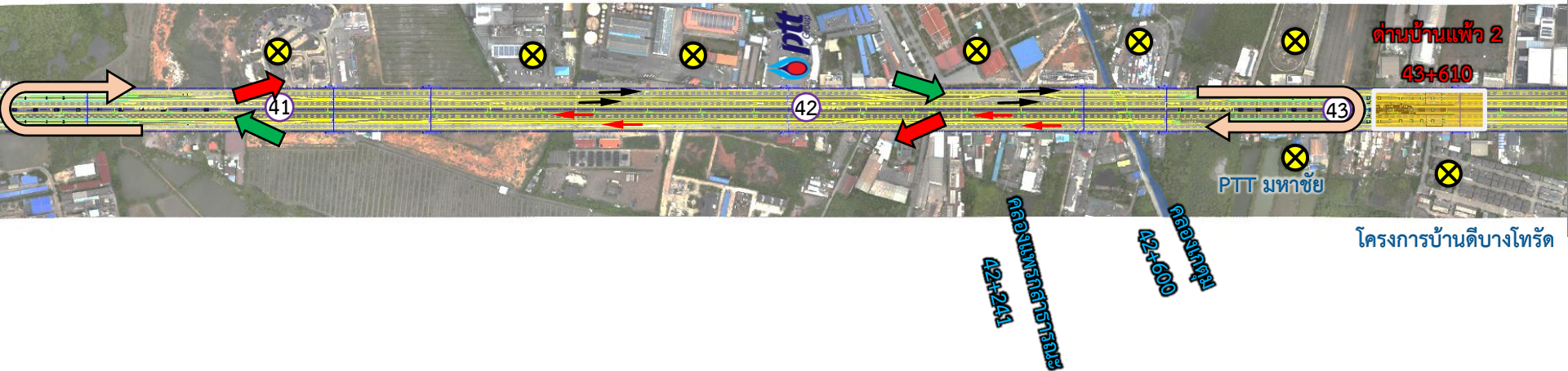
สมุทรสงคราม →

2.50 ก.ม.

สะพานกลับรถเกือกม้า
(เพิ่มใหม่) กม.40+500

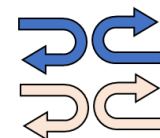
สะพานกลับรถเกือกม้า
กม.43+040 หน้าด่าน

จุดพักรถ
พระราม 2 ขาออกพอได้ โก ทำจีน
บริษัทเจริญโภคภัณฑ์
อาหารจำกัด (มหาชน) บริษัทโอสิน จำกัด
วัดเกตุมดีศรีวราราม ตลาดนัดบางไทรด์ ศูนย์กระจายสินค้า CP



คำอธิบาย

→ เข้าทางหลัก
→ ออกทางขนาน

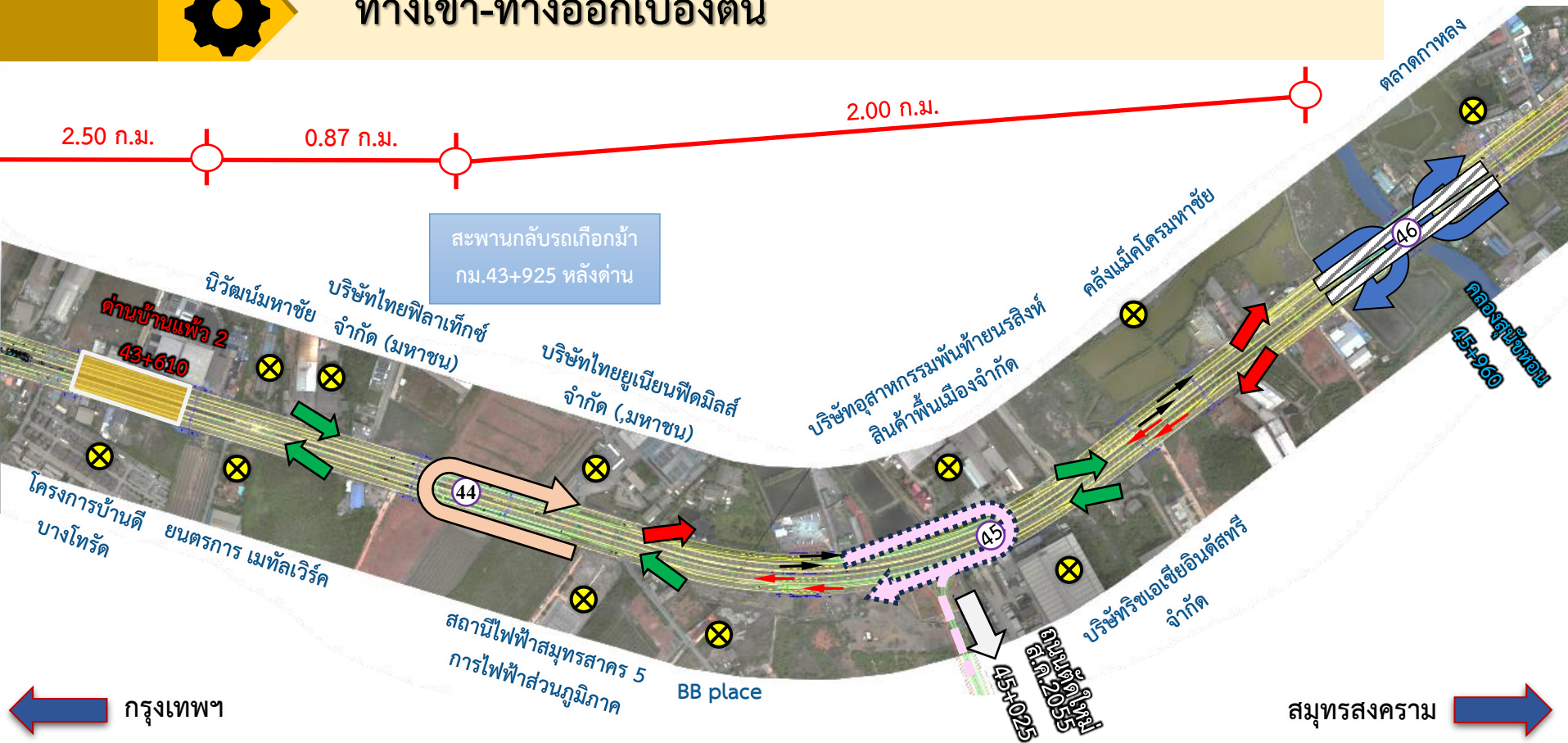


จุดกลับรถได้สะพาน

จุดกลับรถบนสะพาน

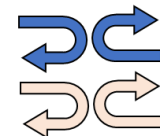


ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น



คำอธิบาย

- เข้าทางหลัก
- ออกทางขนาน

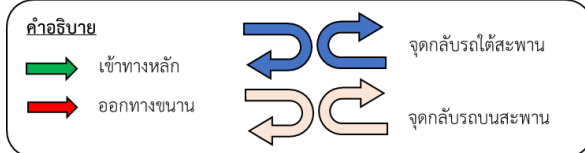


จุดกลับรถใต้สะพาน

จุดกลับรถบนสะพาน

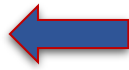


ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น





ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น



กรุงเทพฯ

สมุทรสงคราม



3.80 ก.ม.

1.5 ก.ม.

สะพานกลับรถเกือกม้า
กม.51+000

KMJ ฟุตบอลคลับ

เลิศไทยค้ากระสอบ

ร้านอาหารดวงดาว

ร้านอาหารลูกปลา

บริษัทที-อาร์-เอฟ ฟิตเนส จำกัด

49

50

51

ปั๊ม SPEED

บ.เค.ที.วาย ฟู้ดอินเตอร์
เนชั่นแนล จำกัด

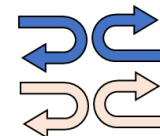
เอกชัยค้าถังพลาสติก

บริษัทโลหะกิจรุ่งเจริญ
ทรัพย์ จำกัด

บริษัทศิริพงษ์ผลิตภัณฑ์
ซีเมนต์ จำกัด

คำอธิบาย

→ เข้าทางหลัก
→ ออกทางขนาน



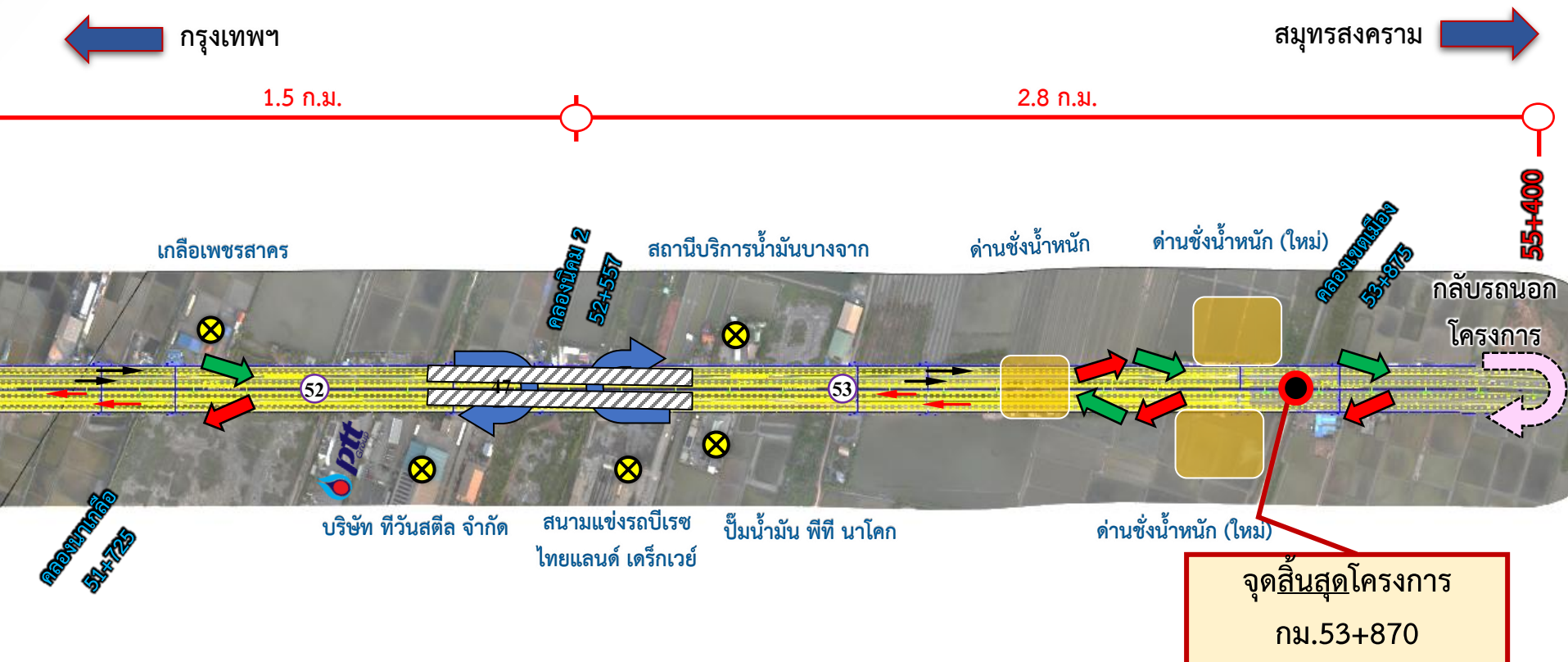
จุดกลับรถได้สะพาน

จุดกลับรถบนสะพาน



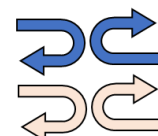


ทางเข้า-ทางออกเบื้องต้น



คำอธิบาย

→ เข้าทางหลัก
→ ออกทางขนาน



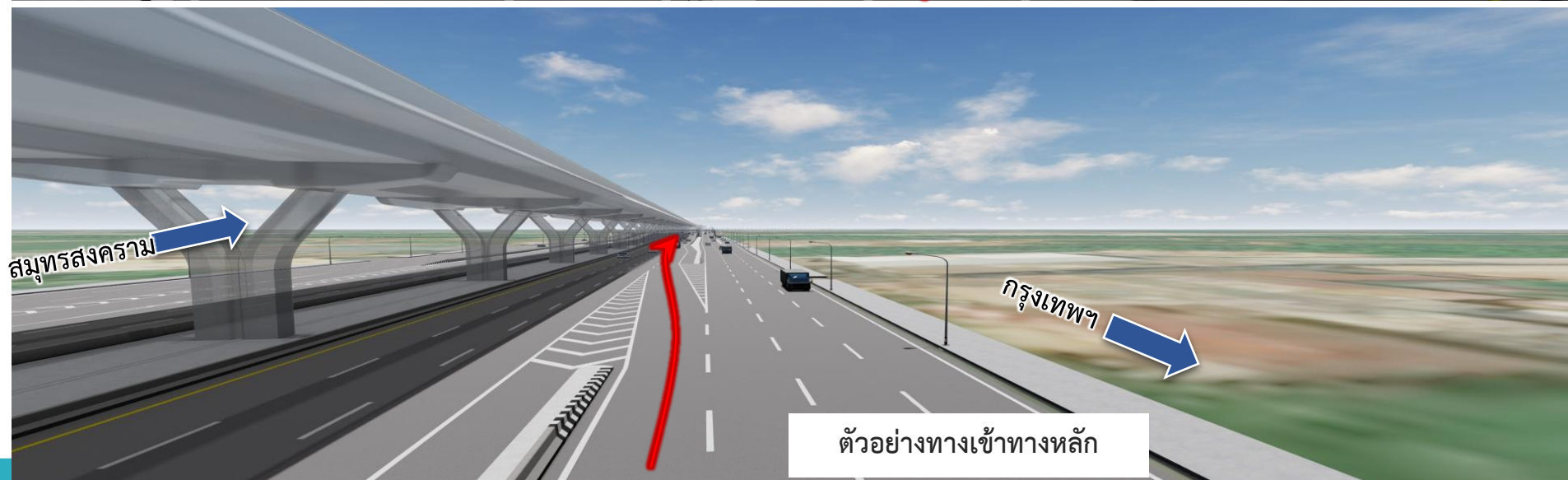
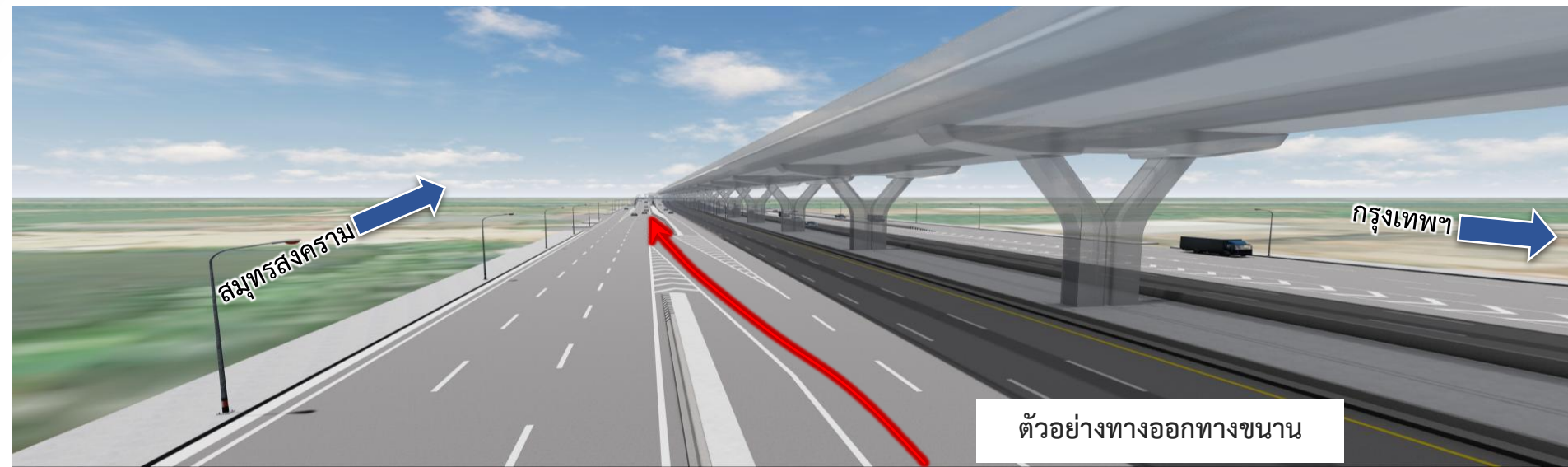
จุดกลับรถใต้สะพาน

จุดกลับรถบนสะพาน





ภาพตัวอย่างทางเข้า-ออก ระหว่างทางหลักและทางคู่ขนาน





รูปแบบสะพานข้ามคลองสุนัขหอน

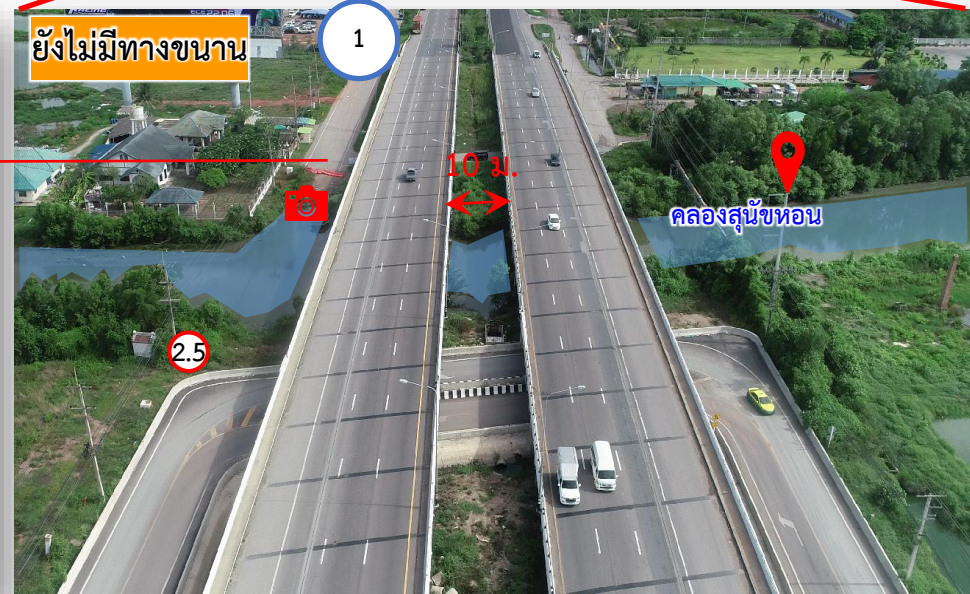




สภาพปัจจุบันบริเวณสะพานข้ามคลองสุนัขหอน

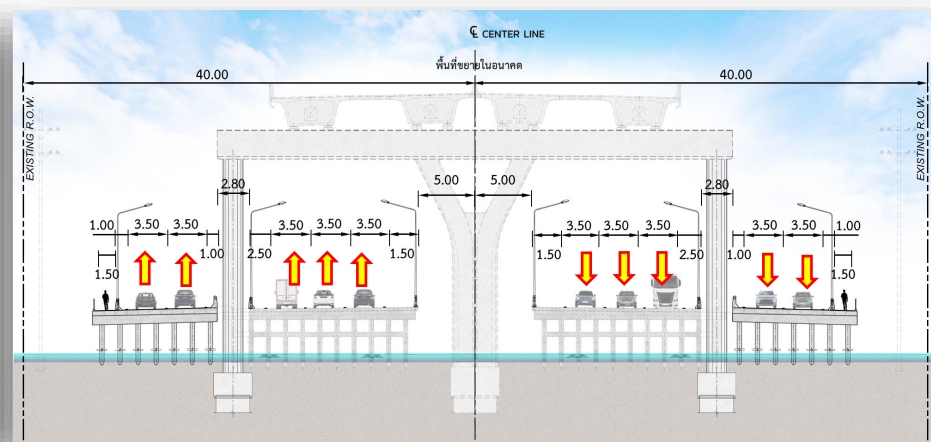
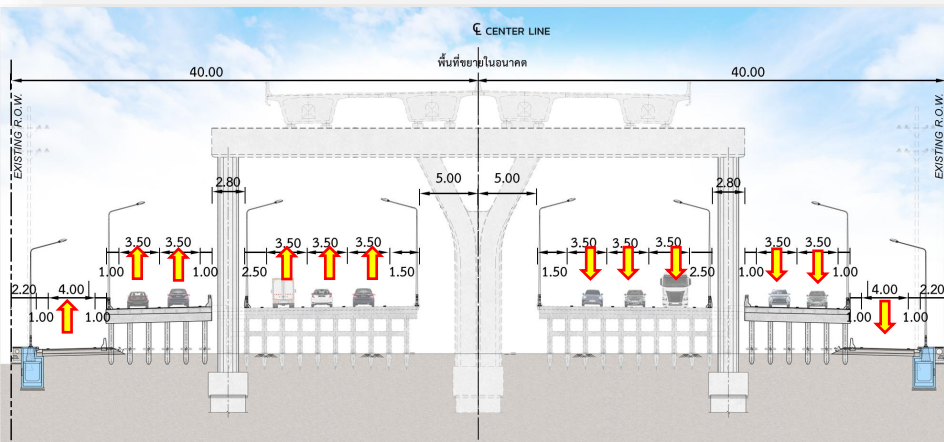
สมุทรสงคราม

กรุงเทพฯ





รูปแบบบริเวณสะพานข้ามคลองสุนัขหอน





รูปแบบสะพานข้ามทางรถไฟ





สภาพปัจจุบันช่วงบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ

← สมุทรสงคราม

กรุงเทพฯ →





สภาพปัจจุบันช่วงบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ





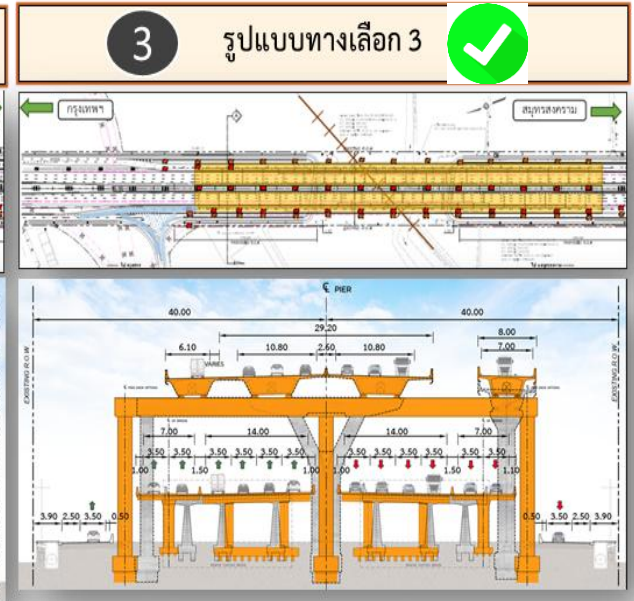
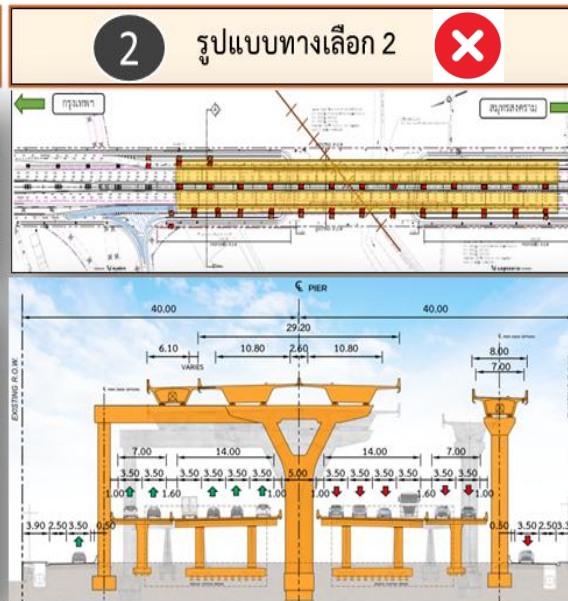
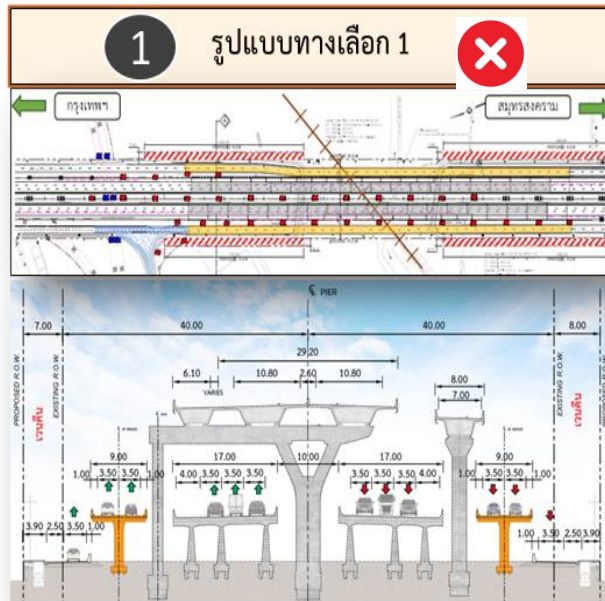
สภาพพื้นที่ในอนาคตบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ



รูปแบบทางแยกต่างระดับเข้า-ออกสถานีบริการทางหลวง ในอนาคตของโครงการทางยกระดับ
บนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอน 2 (ส่วนที่ 2)

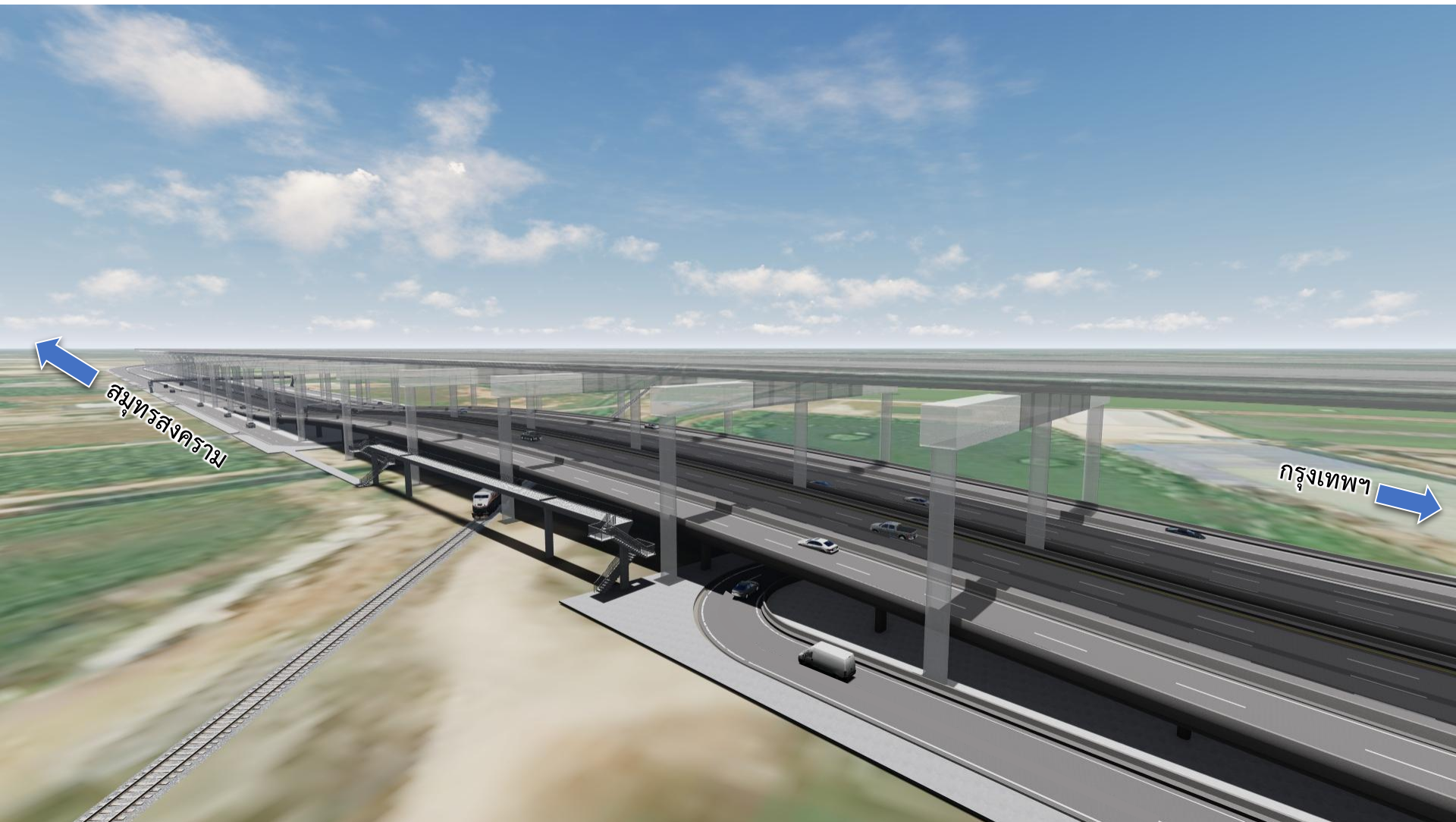


รูปแบบทางเลือกบริเวณจุดตัดสะพานข้ามทางรถไฟ



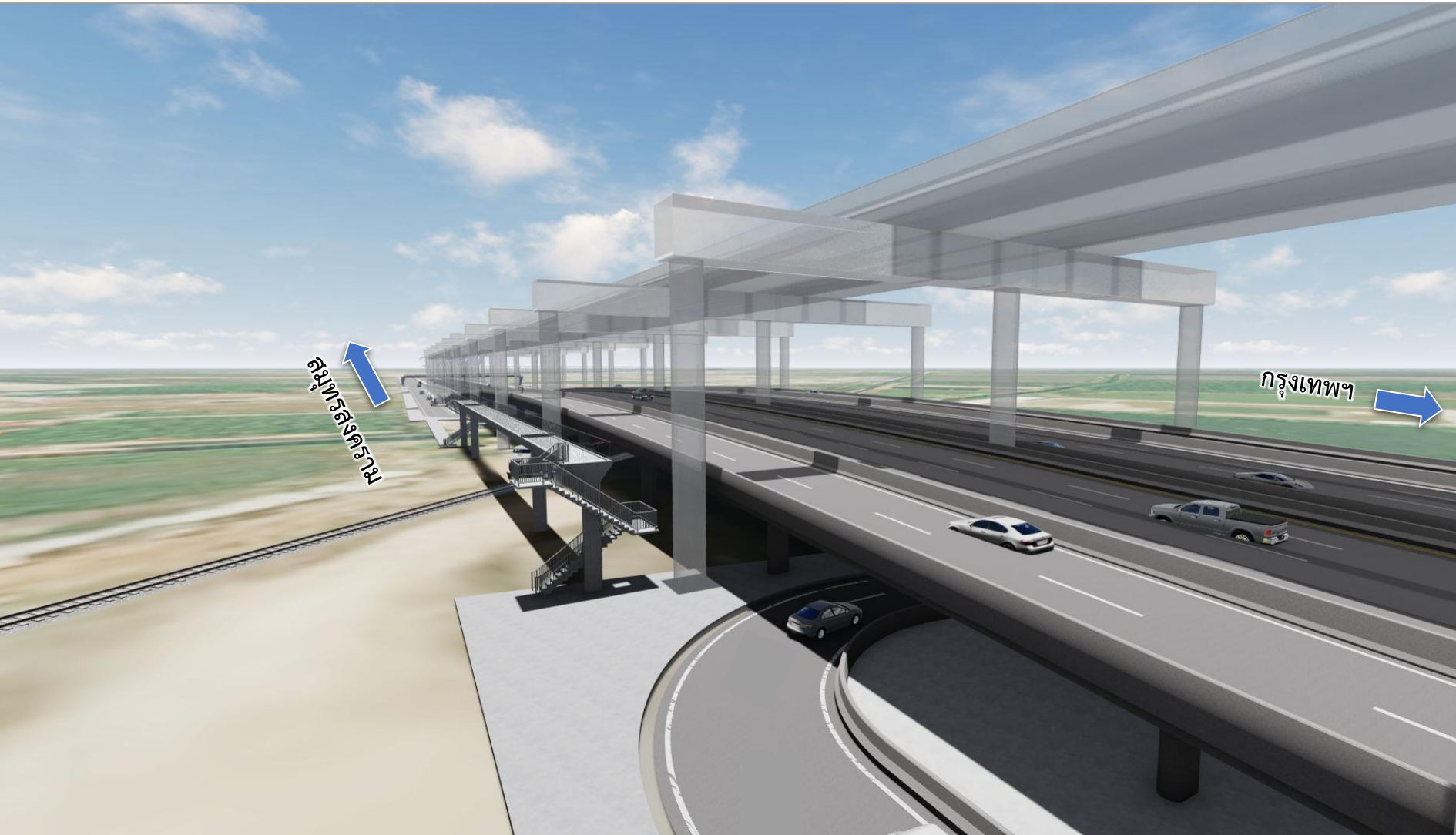


ภาพตัวอย่างบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ





ภาพตัวอย่างบริเวณสะพานข้ามทางรถไฟ





รูปแบบองค์ประกอบอื่นๆ





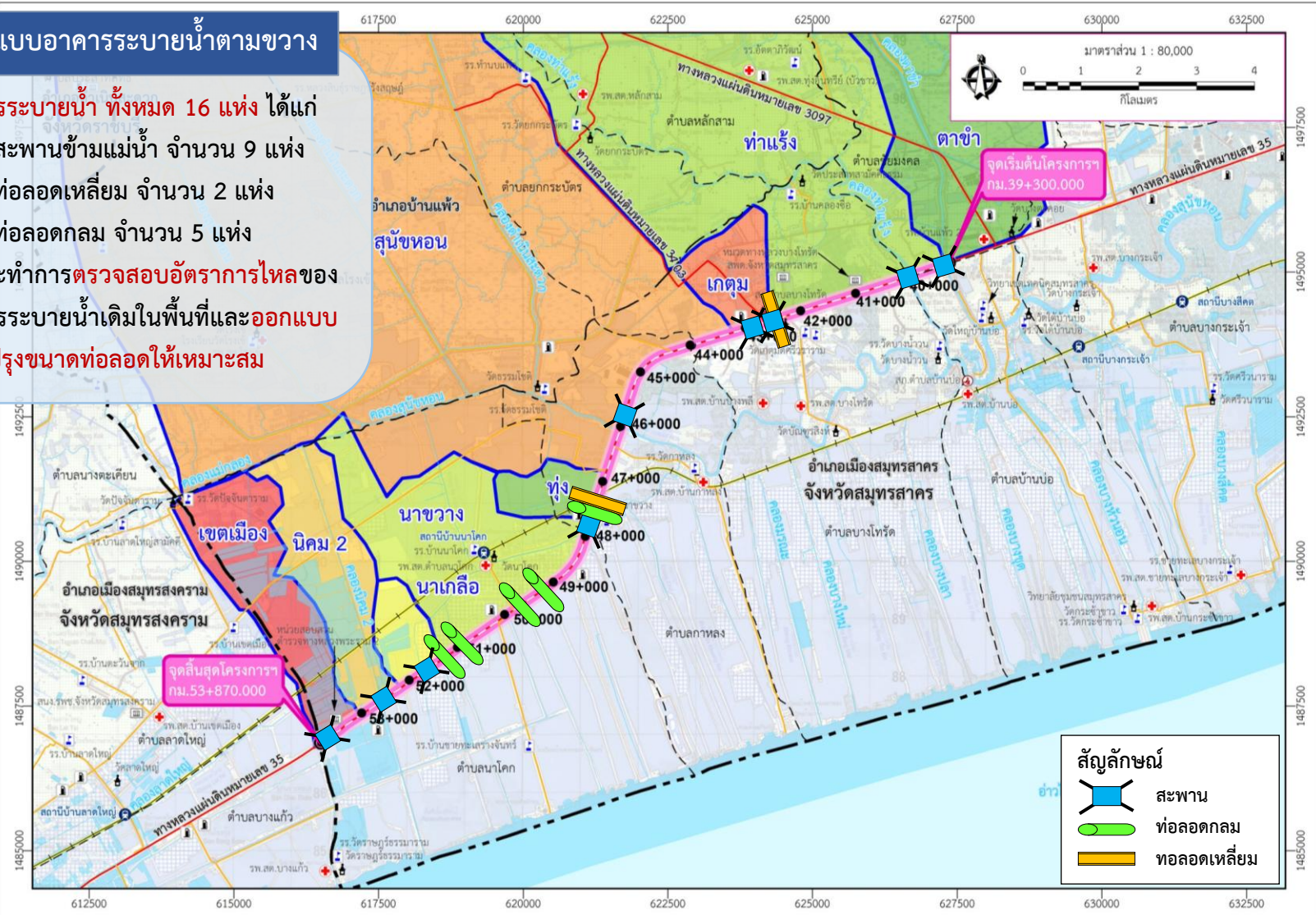
รูปแบบงานออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบอาคารระบายน้ำตามขวาง

อาคารระบายน้ำ ทั้งหมด 16 แห่ง ได้แก่

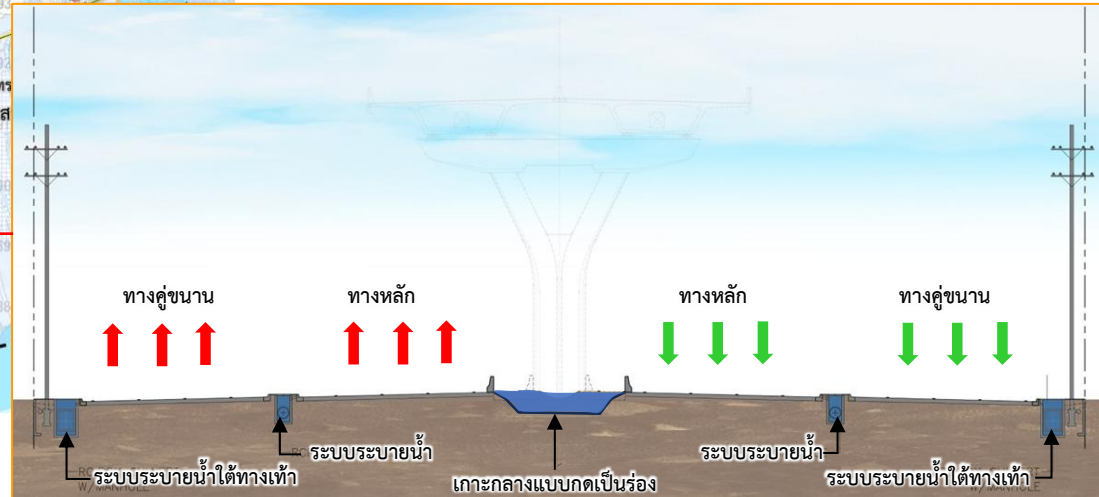
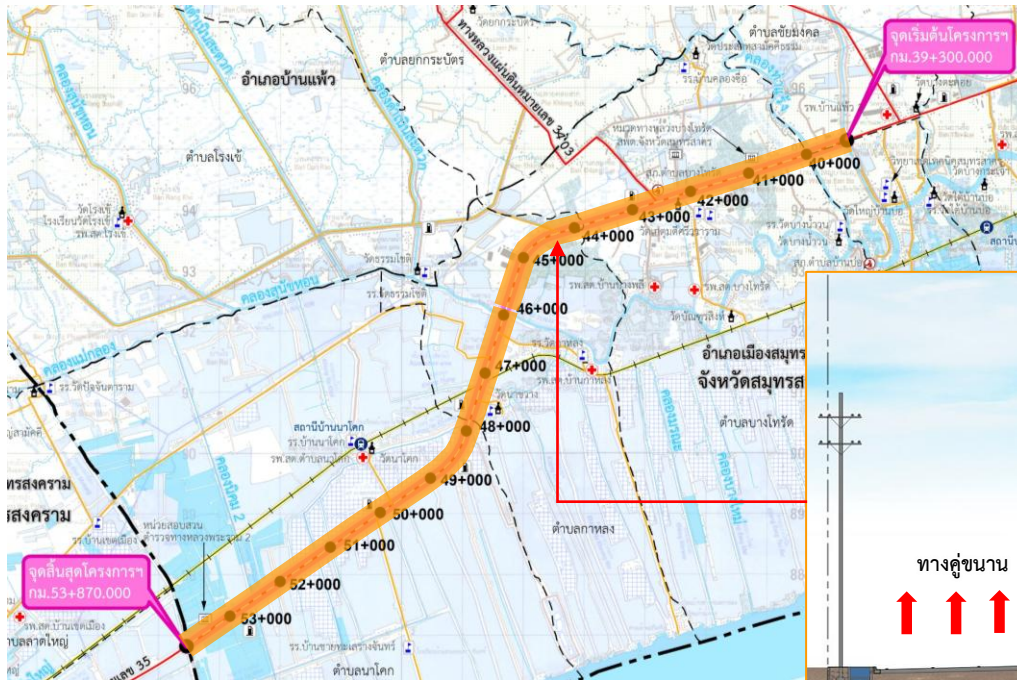
- สะพานข้ามแม่น้ำ จำนวน 9 แห่ง
- ท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 2 แห่ง
- ท่อลอดกลม จำนวน 5 แห่ง

โดยจะทำการตรวจสอบอัตราการไหลของ
อาคารระบายน้ำเดิมในพื้นที่และออกแบบ
ปรับปรุงขนาดท่อลอดให้เหมาะสม





รูปแบบงานออกแบบระบบระบายน้ำ



การออกแบบอาคารระบายน้ำตามยาว

มี 2 รูปแบบ ได้แก่

- รางระบายน้ำคอนกรีต
- ระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า

โดยออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวตลอดแนวเส้นทางโครงการ

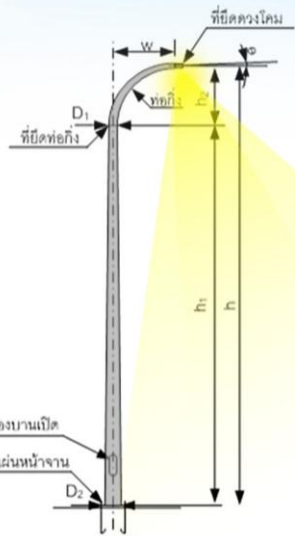


ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง

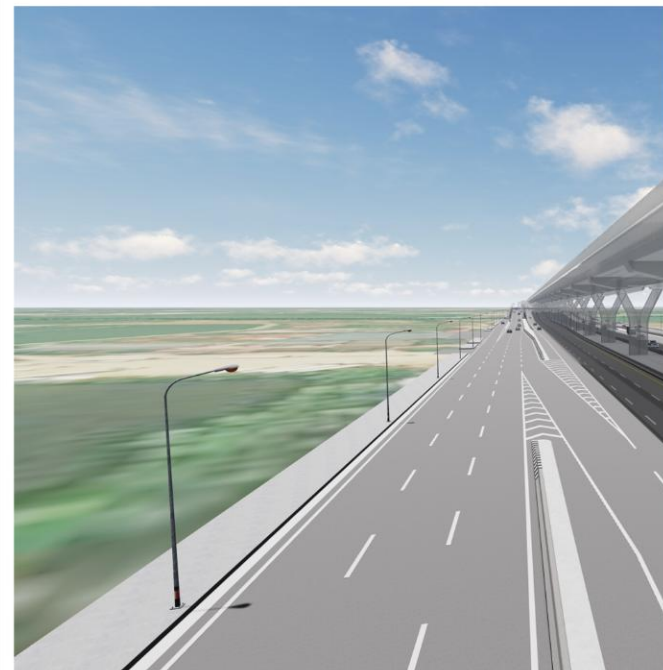
มีรูปแบบ ได้แก่

- เสาไฟฟ้าส่องสว่าง แบบกิ่งเดียว/กิ่งคู่

ติดตั้งตลอดแนวเส้นทางโครงการ และในจุดตัดที่สำคัญที่คาดว่าจะเกิดจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณพื้นที่ชุมชน จุดตัดทางร่วมทางแยก จุดกลับรถ สะพานข้ามคลอง เป็นต้น โดยออกแบบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม มอก.

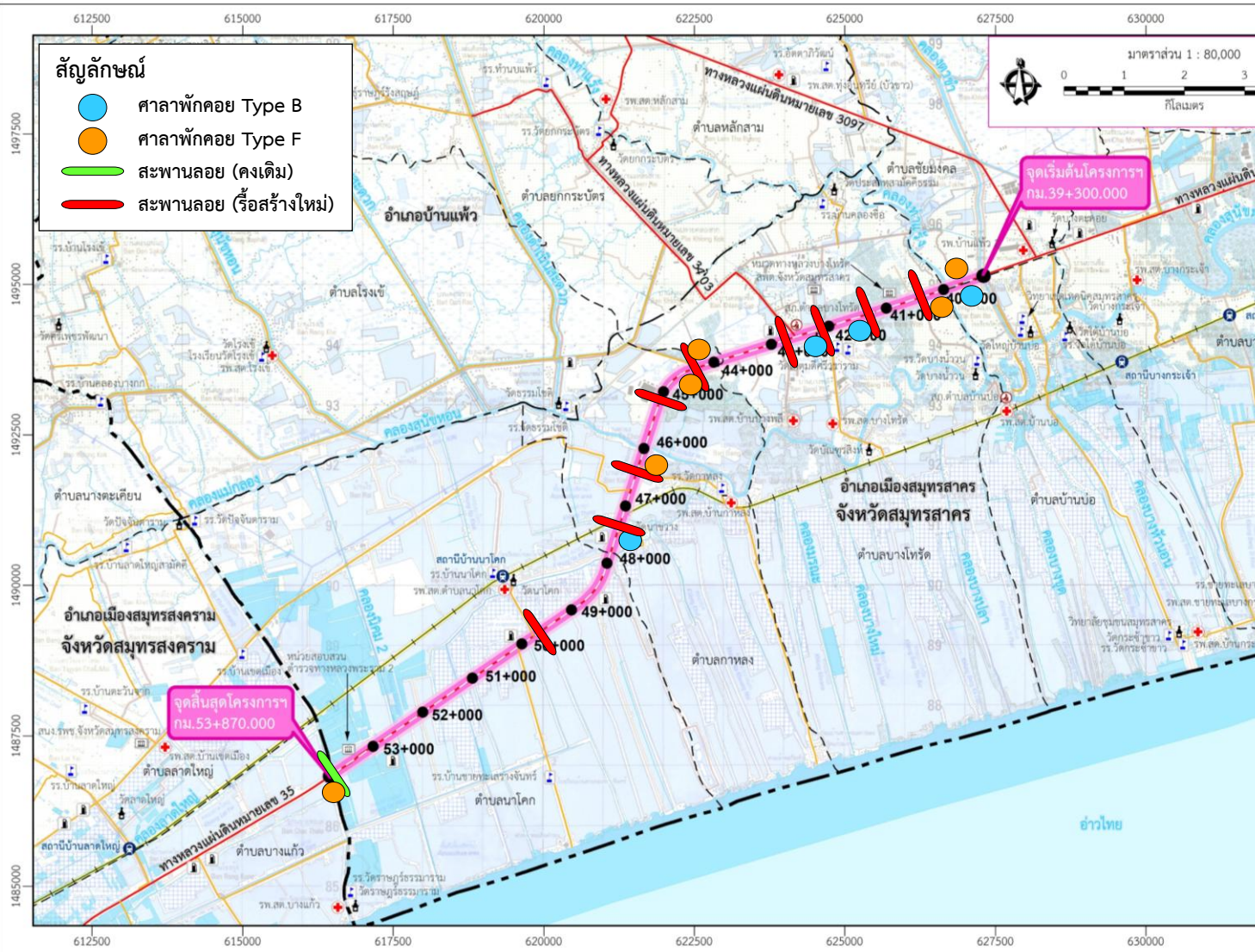


ตัวอย่างเสาไฟฟ้าส่อง
สว่าง แบบกิ่งเดียว





สิ่งอำนวยความสะดวก ศาลาพักผ่อน และสะพานลอย/ทางข้าม



- ❏ ตำแหน่ง ศาลาพักคอย จำนวน
10 แห่ง (ซ้ายทางและขวาทาง)
ปรับปรุงใหม่

- กม.39+600
- กม.39+700
- กม.40+450
- กม.41+575
- กม.42+300
- กม.44+280
- กม.44+312
- กม.46+306
- กม.47+600
- กม.53+830

- ❑ ตำแหน่ง สะพานลอย จำนวน 10 แห่ง ปรับปรุงใหม่ 9 แห่ง ได้แก่

- ௩௩.40+412
- ௩௩.41+564
- ௩௩. 42+286
- ௩௩. 42+843
- ௩௩.44+276
- ௩௩. 45+123
- ௩௩.46+329
- ௩௩.47+582
- ௩௩.49+736



ภาพตัวอย่างประกอบศาลาพักคอย และสะพานลอย/ทางข้าม

ตัวอย่างสะพานลอยคนเดินข้าม



ตัวอย่างศาลาพักคอย





งานป้ายและเครื่องหมายจราจร

งานออกแบบเครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้สูงอายุและงานอื่น ๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง

ตัวอย่างงานติดตั้งป้ายจราจรเตือนการเข้า/ออก ทางหลักทางขนาน



ตัวอย่างงานติดตั้งป้ายจราจรเตือนก่อนถึงตำแหน่งกลับรถ/
ป้ายแจ้งเตือนก่อนถึงสถานที่ต่างๆ





ประมาณการระยะเวลาก่อสร้าง

ระยะเวลาก่อสร้าง



• 36 เดือน

จำนวนคนงาน

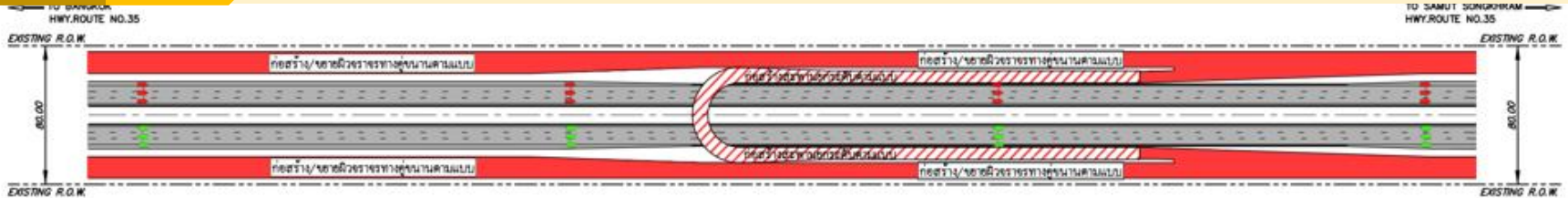


• สูงสุด 150 คน

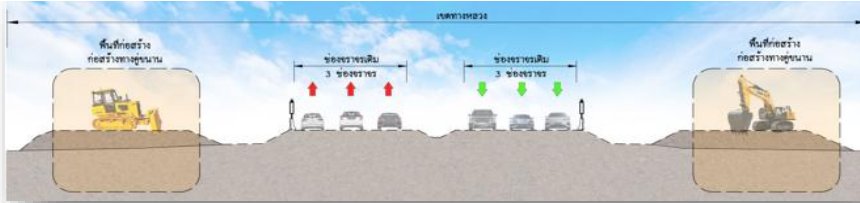
ตำแหน่งงานก่อสร้าง	กิจกรรมงานก่อสร้าง	เดือนที่ (จำนวนคนงาน)																																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
ระยะเตรียมการก่อสร้าง																																					
1.1 งานเตรียมการก่อสร้าง	งานเตรียมพื้นที่/รื้อย้ายสาธารณูปโภค	20	20	20																																	
	การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน	20	20	20																																	
	การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง	15	15	15																																	
	รวมจำนวนคนงานก่อสร้างถนนระดับดิน	55	55	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ระยะก่อสร้าง																																					
2.1 สำนักงาน/บ้านพักคนงาน	การดำเนินงานภายในสำนักควบคุมงานและบ้านพักคนงาน	20	20	20																																	
2.2 การเตรียมพื้นที่	งานเตรียมพื้นที่และตัดดินต้นไม้	20	20	20																																	
2.3 งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง	การขนย้ายวัสดุก่อสร้างของโครงการ	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
2.4 งานดิน	งานขุดดิน			10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	10																						
	งานปรับถมพื้นที่				10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10																						
2.5 งานทาง	งานก่อสร้างคันทาง					10	10	10	20	20	20	20	10	10	10	10																					
	งานก่อสร้างชั้นทาง						15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	15	15	15	15	15																
	งานก่อสร้างผิวทาง						15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	15	15	15	15	15	15	15	15	15												
	งานระบบระบายน้ำ				10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10										
2.6 งานก่อสร้างสะพาน	งานก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างส่วนล่าง			15	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	20	20	20													
	งานก่อสร้างพื้นสะพาน									15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	15	15	15	15	15											
	งานก่อสร้างทางเท้าและราวสะพาน													10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10								
	งานรื้อถอนโครงสร้างสะพานเดิม และเชื่อมสะพานใหม่												20	20	20	20	20	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15										
	งานเก็บรายละเอียด																10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10				
	งานระบบระบายน้ำบนสะพาน																	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10				
2.7 งานติดตั้งไฟฟ้า/ป้ายและเครื่องหมายจราจร	งานระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง																					10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
	งานป้ายและเครื่องหมายจราจร																					10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
	รวมจำนวนคนงานก่อสร้างสะพาน	50	50	60	45	60	75	105	105	130	125	120	150	150	150	150	150	150	150	150	150	135	135	135	100	100	90	90	60	60	50	50	50	30	30	30	30
	รวมจำนวนคนงานก่อสร้างทั้งหมดในแต่ละเดือน	105	105	115	45	60	75	105	105	130	125	120	150	150	150	150	150	150	150	150	150	135	135	135	100	100	90	90	60	60	50	50	50	30	30	30	30



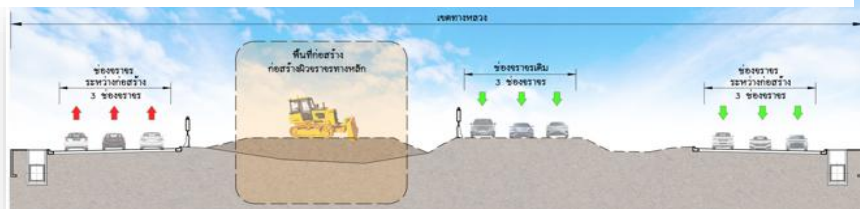
ตัวอย่างการจัดระยะการก่อสร้าง



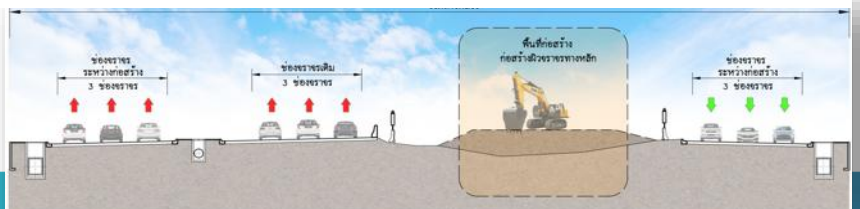
- ก่อสร้าง/ขยายผิวจราจรทางคู่ขนานระดับดินตามแบบทั้งสองฝั่ง (ซ้ายทางและขวาทาง)



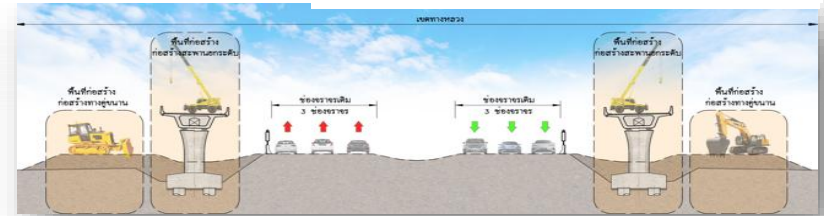
- เบี่ยงการจราจรมาใช้ทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปรับปรุงผิวจราจรทางหลักฝั่งซ้ายทาง



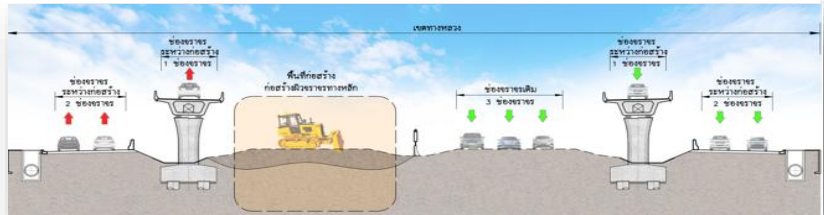
- เบี่ยงการจราจรมาใช้ทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปรับปรุงผิวจราจรทางหลักฝั่งขวาทาง



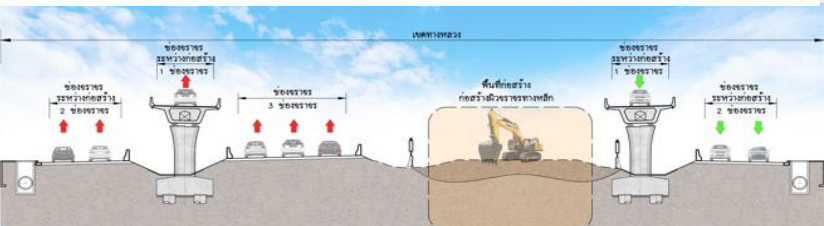
- ก่อสร้างสะพานกลับรถพร้อมกับขยายทางคู่ขนาน



- เบี่ยงการจราจรมาใช้ทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปิดจุดกลับรถระดับดินปรับปรุงผิวจราจรทางหลักฝั่งซ้ายทาง

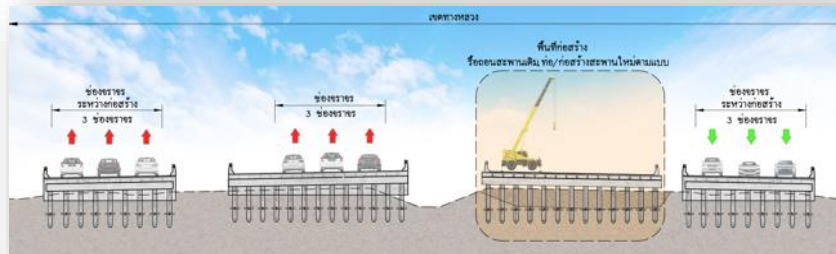
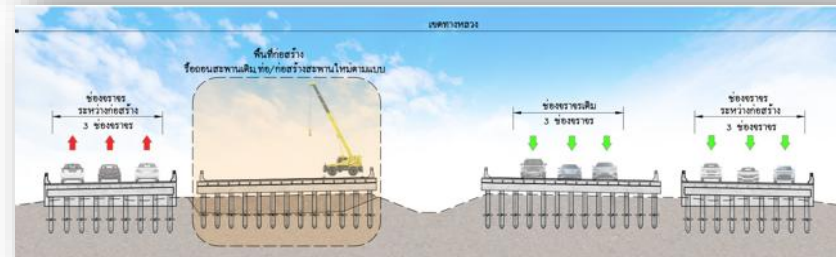
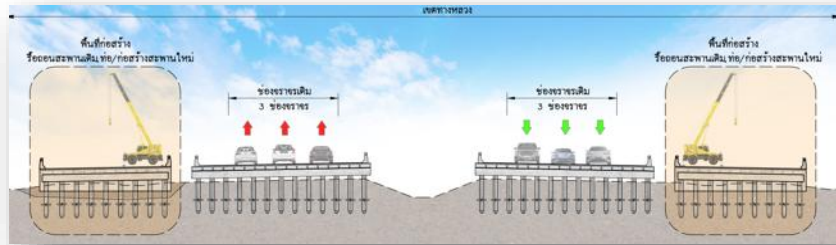
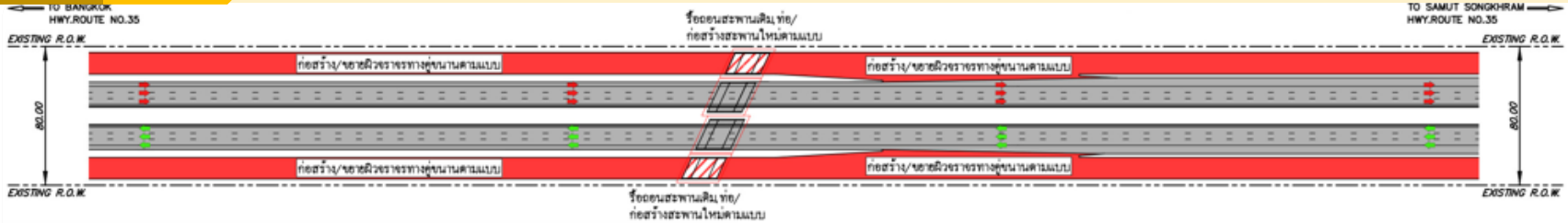


- เบี่ยงการจราจรมาใช้ทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปิดจุดกลับรถระดับดินปรับปรุงผิวจราจรทางหลักฝั่งขวาทาง





ตัวอย่างการจัดระยะการก่อสร้าง



- ☐ ก่อสร้าง/ขยายสะพานทางคู่ขนานระดับดินตามแบบทั้งสองฝั่ง (ซ้ายทางและขวาทาง)
- ☐ เบี่ยงการจราจรมาใช้สะพานทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปรับปรุงสะพานทางหลักฝั่งซ้ายทาง
- ☐ เบี่ยงการจราจรมาใช้สะพานทางคู่ขนาน (ทั้งสองฝั่ง) ปรับปรุงสะพานทางหลักฝั่งขวาทาง



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาโครงการ



จังหวัดสมุทรสาคร (5 ตำบล 14 หมู่บ้าน)

ตำบลชัยมงคล

- หมู่ 1 บ้านบางสะแก
- หมู่ 2 บ้านคลองหลวง

ตำบลบ้านบ่อ

- หมู่ 2 บ้านท้ายวัดใหญ่
- หมู่ 3 บ้านวัดใหญ่บ้านบ่อ

ตำบลบางโทรัด

- หมู่ 1 บ้านคลองซ้อ
- หมู่ 3 บ้านคลองซ้อ
- หมู่ 4 บ้านบางน้าว
- หมู่ 6 บ้านบางโทรัด
- หมู่ 10 บ้านบางลี

ตำบลกาหลง

- หมู่ 2 บ้านกลาง
- หมู่ 4 บ้านนาขวาง
- หมู่ 5 บ้านนาขวาง

ตำบลนาโคก

- หมู่ 2 บ้านนาโคก
- หมู่ 3 บ้านนาโคก

จังหวัดสมุทรสงคราม (1 ตำบล 1 หมู่บ้าน)

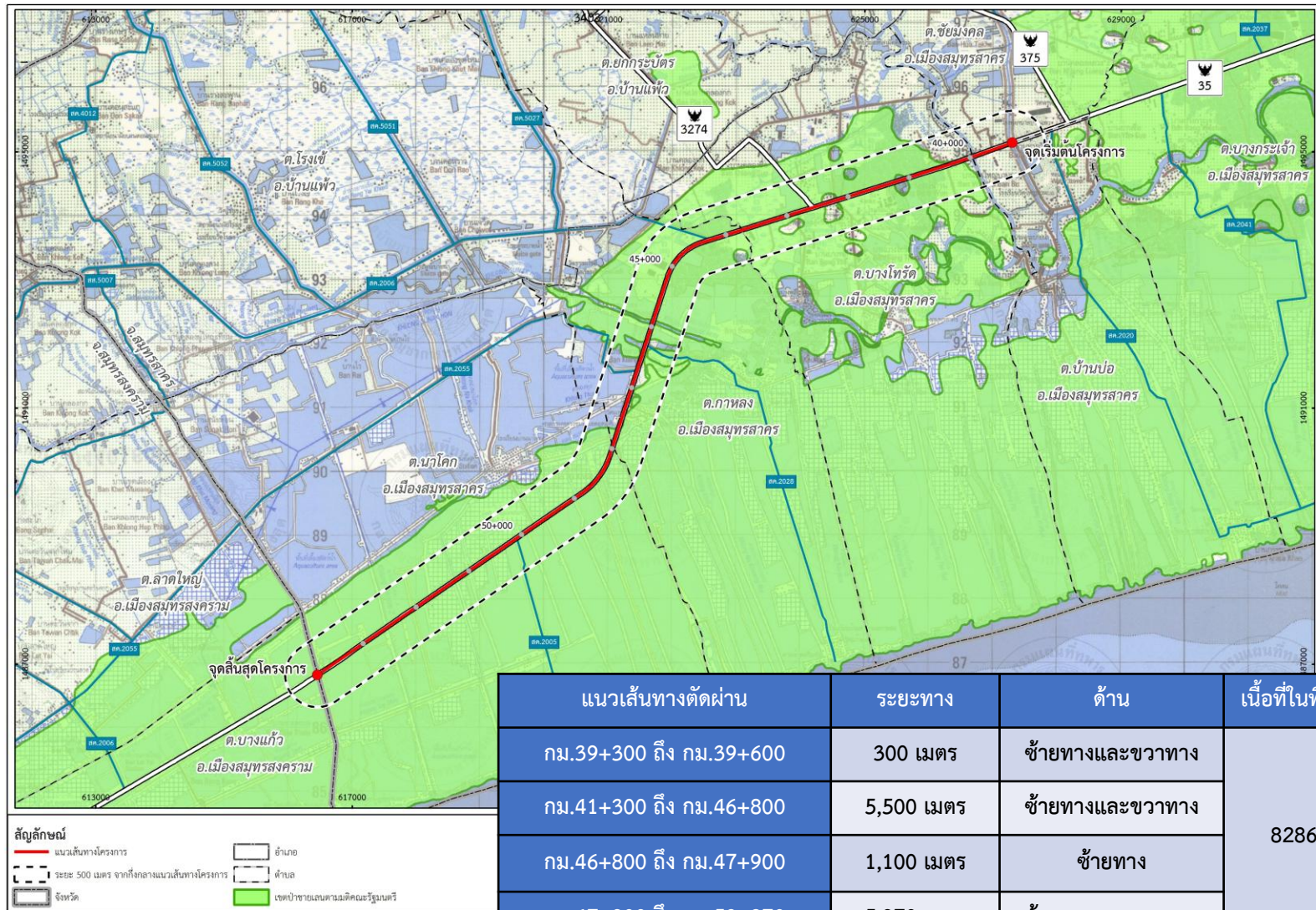
ตำบลบางแก้ว

- หมู่ 9 บ้านชายทะเลเขตเมือง

ไม่พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน



พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ
และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2568

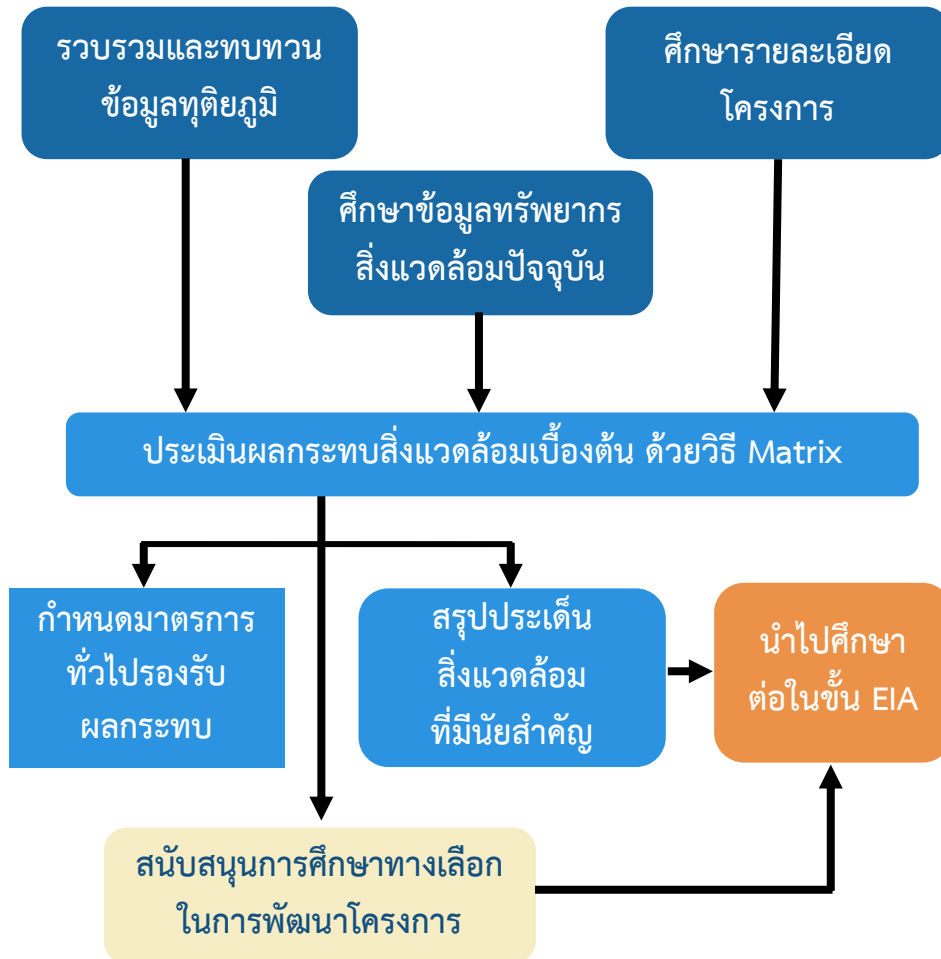
ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการพิจารณา
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	×
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	×
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	×
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
	20.3 พื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2 ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแล้ว	×
	20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	×
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	×
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	✓
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	✓
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	×

✓ = เข้าข่ายทำรายงาน EIA

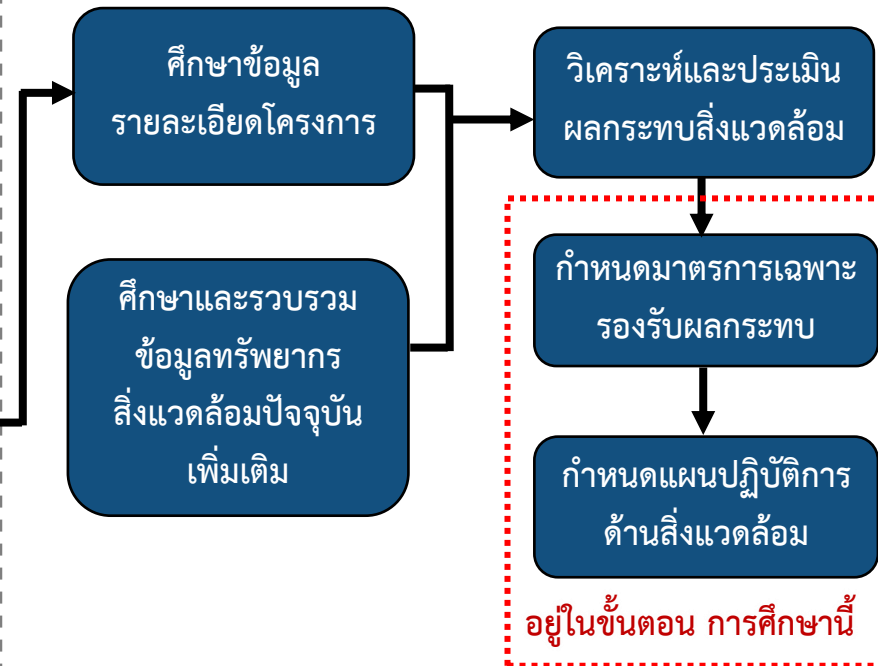
× = ไม่เข้าข่ายทำรายงาน EIA

ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม

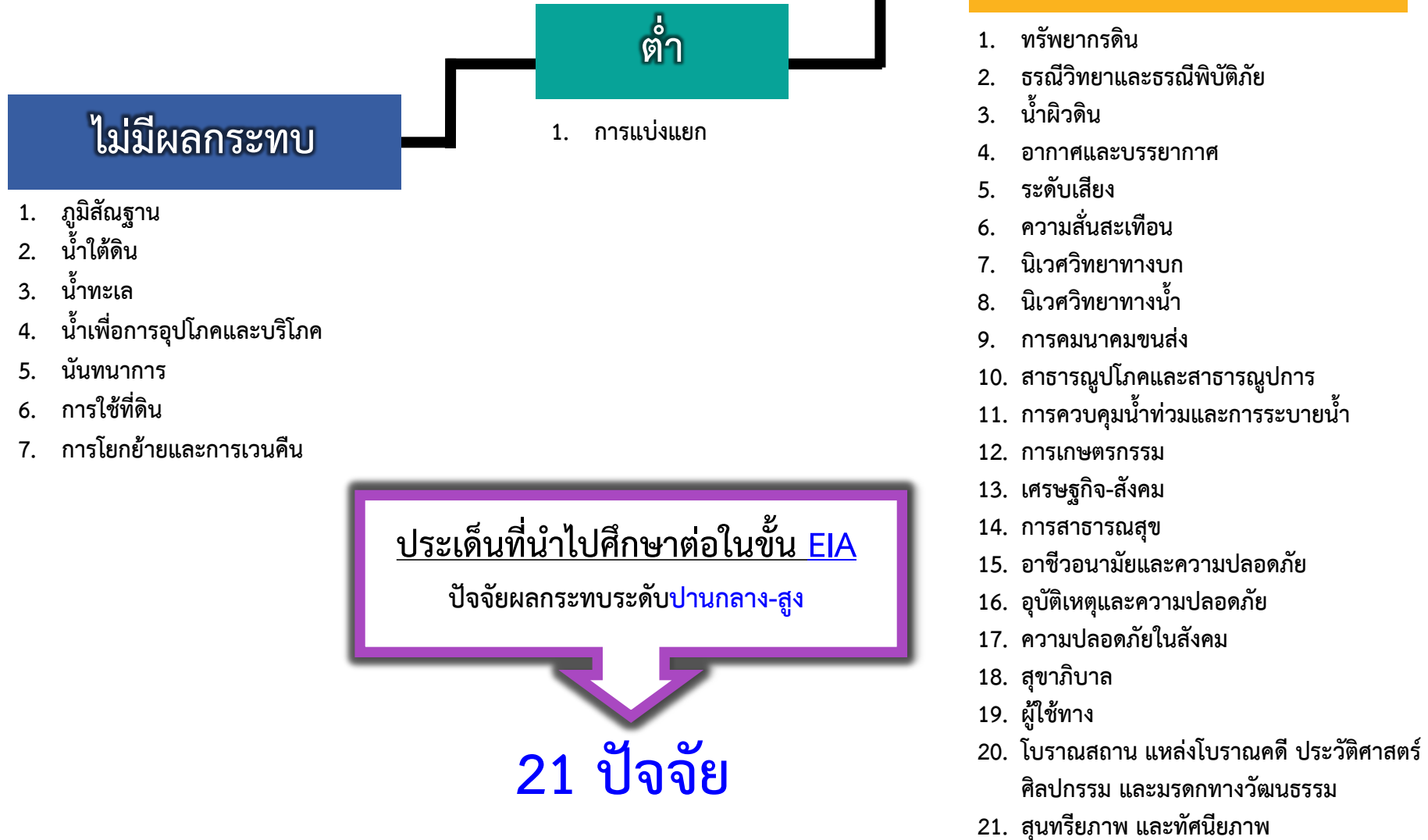
1 ขั้นตอนการศึกษา IEE



2 ขั้นตอนการศึกษา EIA



สรุปผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) แผนการป้องกันตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ
- 2) แผนการติดตั้งกำแพงกันเสียง
- 3) แผนการล้อมย้ายต้นไม้
- 4) แผนจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
- 5) แผนการป้องกันฝุ่นละอองผลกระทบต่อ
โบราณสถาน
แหล่งโบราณคดี และแหล่งศิลปกรรม
- 6) แผนการจัดการเรื่องร้องเรียน

แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน
- 2) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ
- 3) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง
- 4) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
- 5) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 6) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง
อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง
- 7) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วม
และการระบายน้ำ
- 8) แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

น้ำท่วมดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

แผนปฏิบัติการป้องกันตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ

วัตถุประสงค์

เพื่อป้องกันผลกระทบคุณภาพและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ
ผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน

พื้นที่ดำเนินการ

คลองขุดบ้านบ่อ คลองท่าแร่ คลองแพรกสารธารณะ คลองเกตุม
คลองสุนัขหอน คลองทุ่ง คลองนาขวาง คลองนาเกลือ คลองนิคม 2
และคลองเขตเมือง

ระยะเวลาดำเนินการ

ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง



ผลกระทบด้านน้ำผิวดิน

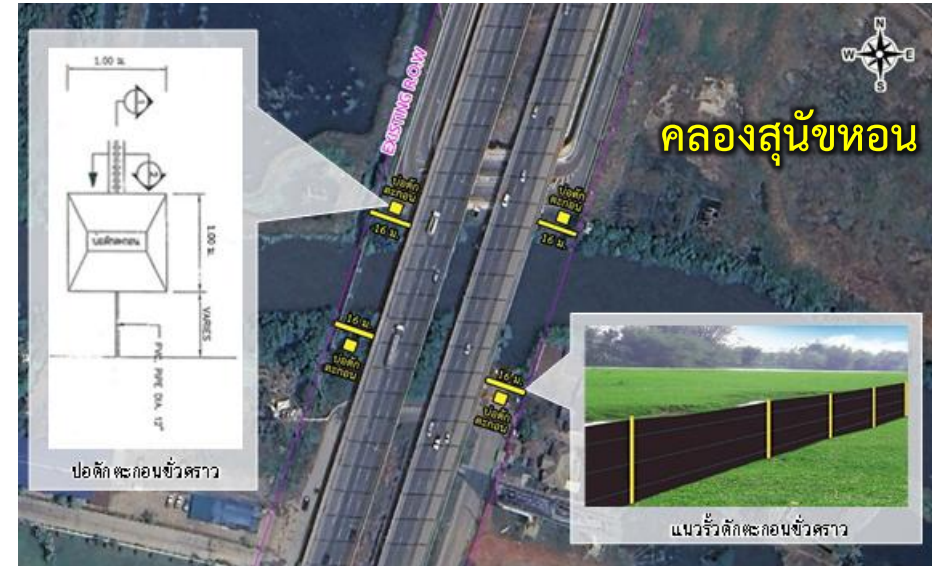
- การฟุ้งกระจายตะกอนดินใต้ท้องน้ำ
- เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ
- การรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างของงานสะพาน

1

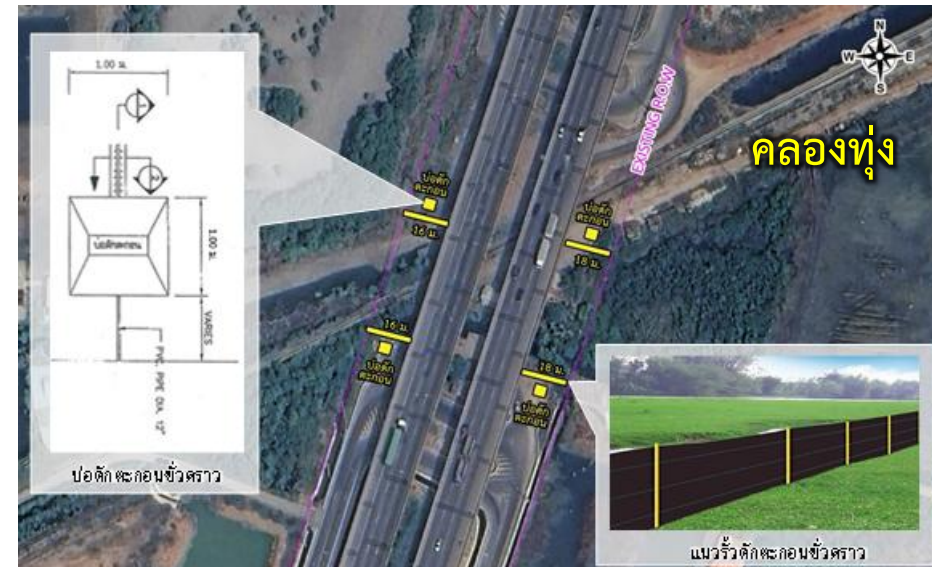
ก่อสร้างปอดักตะกอนขนาด 1x1x1 เมตร
ก่อนถึงแหล่งน้ำ 3 แห่ง

2

การติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ
Temporary Silt Fence ริมตลิ่งแหล่งน้ำ

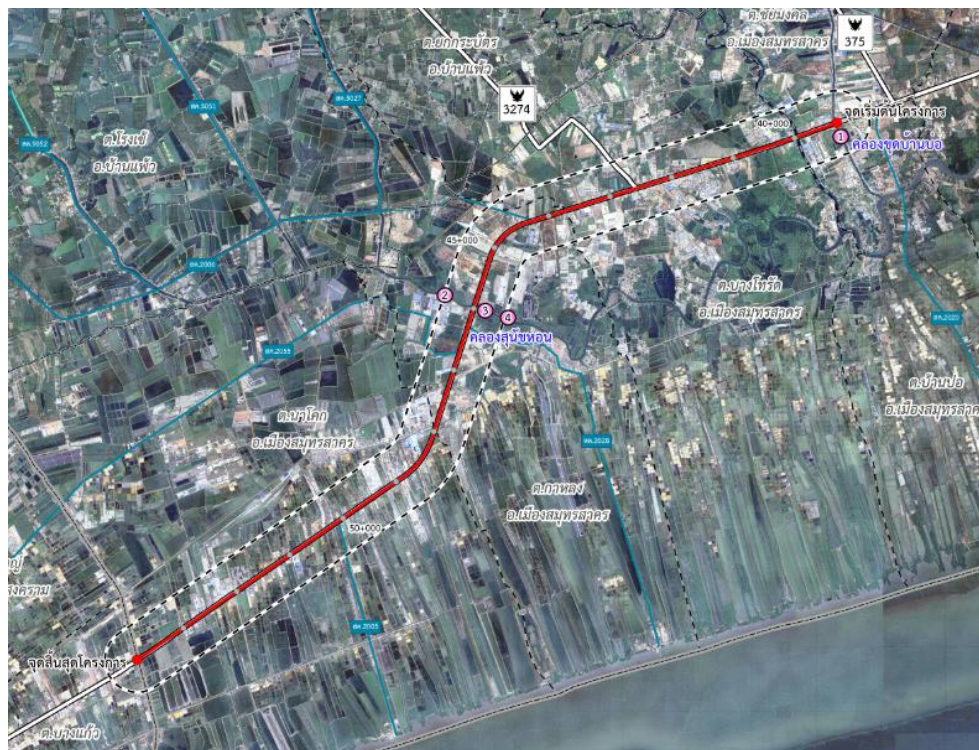


ตัวอย่างรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence





มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำ (ระยะก่อสร้าง)
มาตรการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ (ระยะก่อสร้าง)



ระยะเวลาดำเนินการ

ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง
(ช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง)

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง

สถานีเก็บตัวอย่าง



ดัชนีตรวจวัด

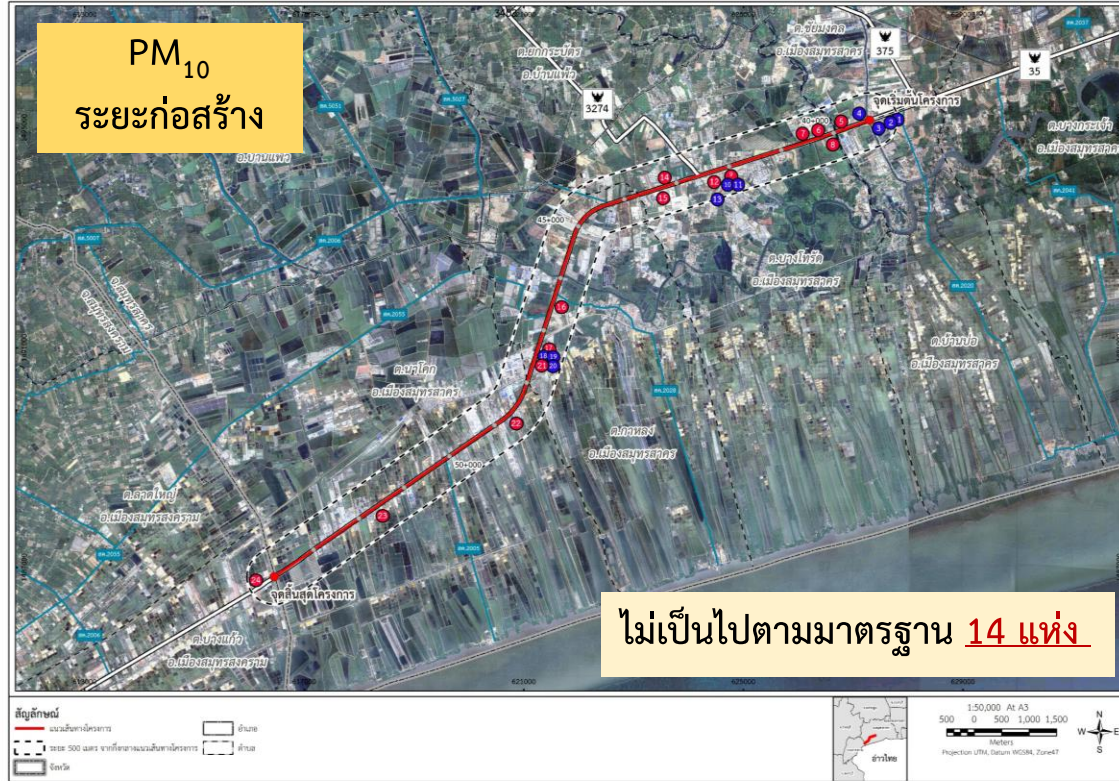
คุณภาพน้ำ

1. อุณหภูมิ
2. ความเค็ม
3. ความโปร่งแสง
4. การนำไฟฟ้า
5. ความเป็นกรด-ด่าง
6. ความขุ่น
7. ออกซิเจนละลายน้ำ
8. ความสกปรกในรูป BOD

9. ของแข็งทั้งหมด
10. ของแข็งแขวนลอย
11. น้ำมันและไขมัน
12. ไนโตรเจน-ไนโตรเจน
13. แอมโมเนีย-ไนโตรเจน
14. ฟอสเฟต
15. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
16. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม

นิเวศวิทยาทางน้ำ

1. แพลงก์ตอน
2. สัตว์หน้าดิน
3. พรรณไม้น้ำ
4. ปลา



ชุมชนหมู่ 2 บ้านท้ายวัดใหญ่



โรงเรียนสารสาสน์วิเทศสมุทรสาคร



ชุมชนหมู่ 3 บ้านวัดใหญ่บ้านอ้อ



ชุมชนหมู่ 2 บ้านคลองหลวง



ชุมชนหมู่ 1 บ้านบางสะแก



ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซื่อ (1)



ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซื่อ (2)



ชุมชนหมู่ 4 บ้านบางน้าว



ชุมชนหมู่ 6 บ้านบางไทร



โรงเรียนวัดกุ่มดคีวราราม



โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติ
สมเด็จพระศรีนครินทร์สมุทรสาคร



วัดกุ่มดคีวราราม



โรงพยาบาลวัดกุ่มดคีวราราม



ชุมชนหมู่ 3 บ้านคลองซื่อ



ชุมชนหมู่ 10 บ้านบางพิ



ชุมชนหมู่ 2 บ้านกลาง



ชุมชนหมู่ 5 บ้านนาขวาง



กศน.กาหลง



วัดนาขวาง



โรงเรียนวัดนาขวาง (สุนทรพัฒน์ภรณ์)



ศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์



สถานประกาศในบ้านคานอันสมุทรสาคร



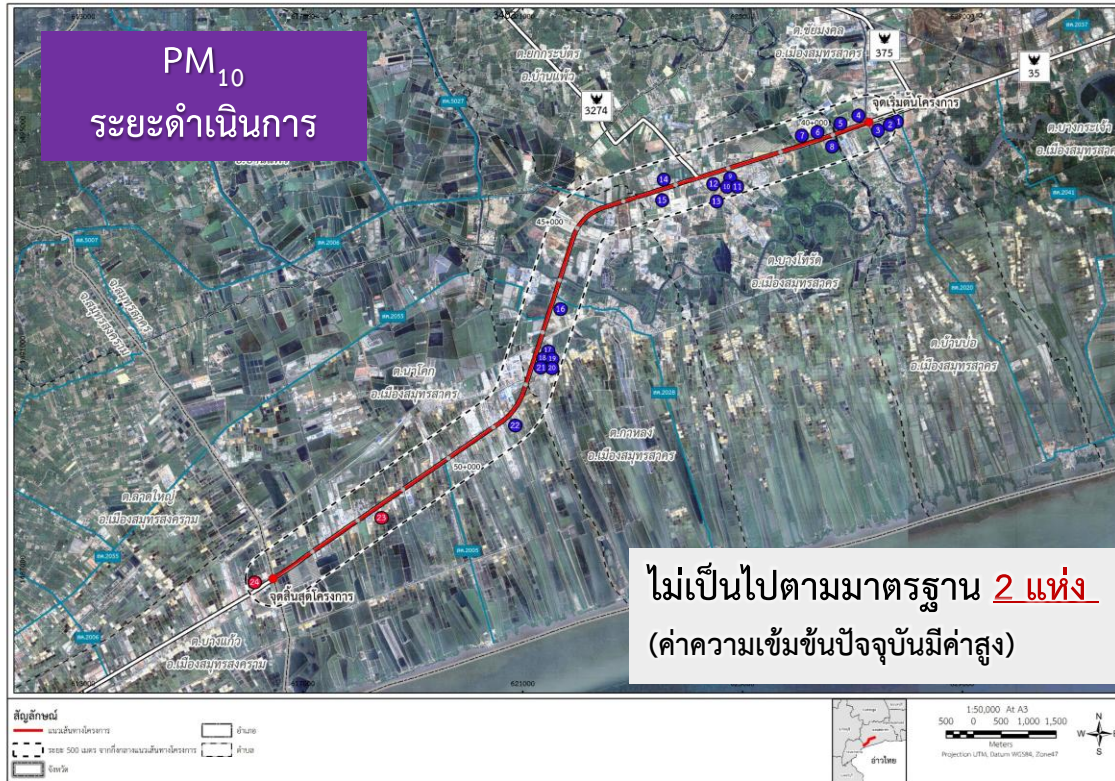
ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก



ชุมชนหมู่ 9 บ้านชายทะเลเขตเมือง

● พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มี PM₁₀ ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

● พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มี PM₁₀ เป็นไปตามมาตรฐาน



ชุมชนหมู่ 2 บ้านท้ายวัดใหญ่



โรงเรียนสาธิตวิเทศสมุทรสาคร



ชุมชนหมู่ 3 บ้านวัดใหญ่บ้านบ่อ



ชุมชนหมู่ 2 บ้านคลองหลวง



ชุมชนหมู่ 1 บ้านบางสะแก



ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซ้อ (1)



ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซ้อ (2)



ชุมชนหมู่ 4 บ้านบางน้าว



ชุมชนหมู่ 6 บ้านบางไทร



โรงเรียนวัดอุดมศิริวราราม



โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติ
สมเด็จพระศรีนครินทร์สมุทรสาคร



วัดอุดมศิริวราราม



โรงพยาบาลวัดอุดมศิริวราราม



ชุมชนหมู่ 3 บ้านคลองซ้อ



ชุมชนหมู่ 10 บ้านบางพิล



ชุมชนหมู่ 2 บ้านกลาง



ชุมชนหมู่ 5 บ้านนาขาว



กศน.กาหลง



วัดนาขาว



โรงเรียนวัดนาขาว (สุนทรพัฒน์)



ศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์



สถานประกาศในบ่านคานาอันสมุทรสาคร



ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก



ชุมชนหมู่ 9 บ้านชายทะเลเขมเมือง

● พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มี PM₁₀ ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

● พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มี PM₁₀ เป็นไปตามมาตรฐาน

มาตรการติดตามตรวจสอบ ด้านคุณภาพอากาศ (ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ)

ดัชนีตรวจวัด

- ฝุ่นละอองรวม (TSP)
- ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10})
- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)
- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2)

ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะก่อสร้าง

5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง
(ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และ
ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)
ตลอดระยะก่อสร้าง

ระยะดำเนินการ

5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง (ช่วงลมมรสุมตะวันตก
เฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)
ดำเนินการตรวจวัด 2 ปีต่อเนื่องนับจากปีเปิดดำเนินการ
หลังจากนั้นตรวจวัดปีที่ 5, 10, 15 และปีที่ 20 (ปีสิ้นสุดการคาดการณ์)

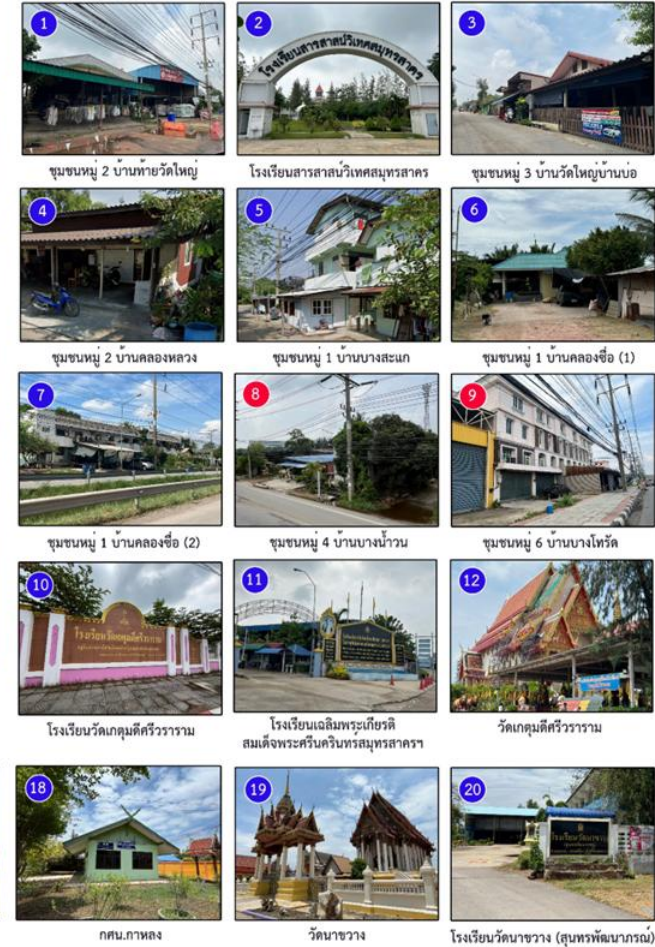
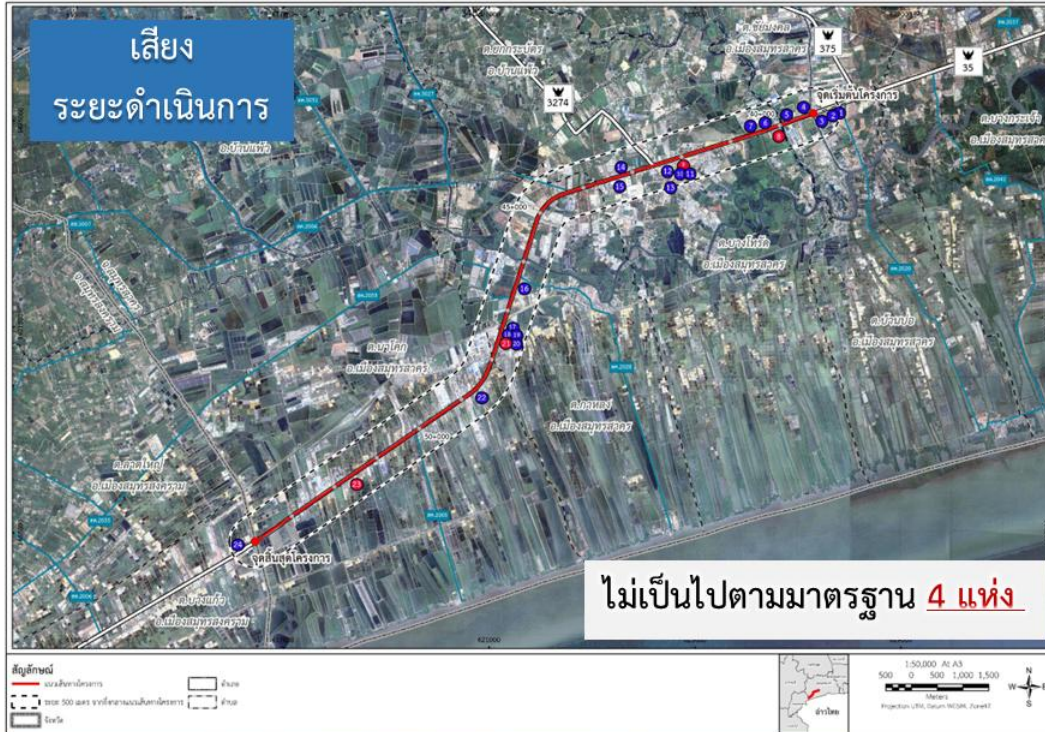
สถานีตรวจวัด

สถานที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซื่อ
สถานที่ 2 ชุมชนหมู่ 5 บ้านนาขวาง
สถานที่ 3 ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก



หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง



- พื้นที่อันตรายด้านสิ่งแวดล้อมที่มีเสี่ยงไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
- พื้นที่อันตรายด้านสิ่งแวดล้อมที่มีเสี่ยงเป็นไปตามมาตรฐาน

แผนปฏิบัติการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

วัตถุประสงค์



เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

พื้นที่ดำเนินการ

ระยะก่อสร้าง : ชุมชนหมู่ 6 บ้านบางโหด วัดเกตุมดีศรีวราราม ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก และชุมชนหมู่ 9 บ้านชายทะเลเขตเมือง

ระยะดำเนินการ : ศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก ชุมชนหมู่ 4 บ้านบางน้าว และชุมชนหมู่ 6 บ้านบางโหด

ระยะเวลาดำเนินการ



ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ



ผู้รับเหมาก่อสร้าง



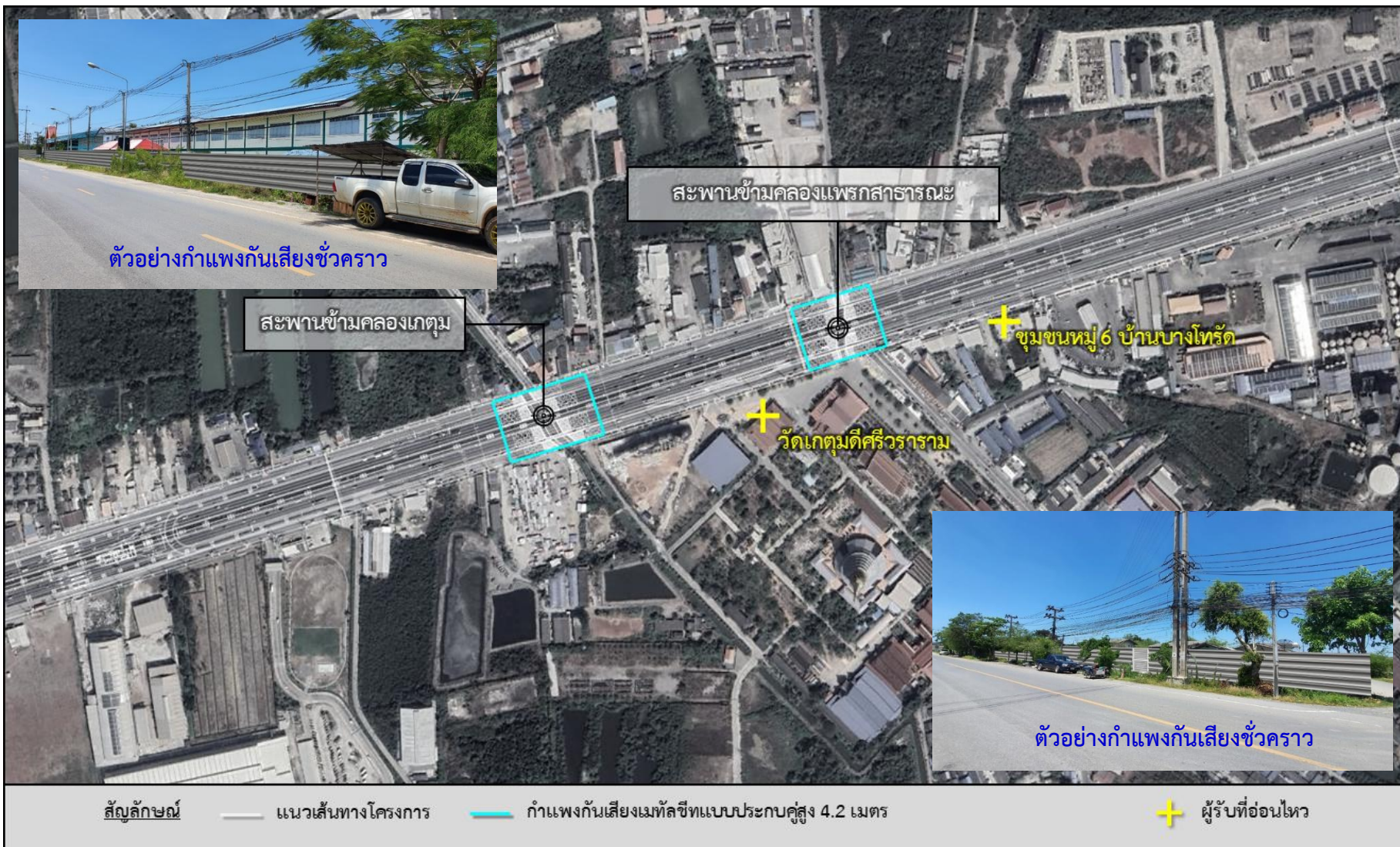
ตัวอย่างกำแพงกันเสียงชั่วคราว ระยะก่อสร้าง



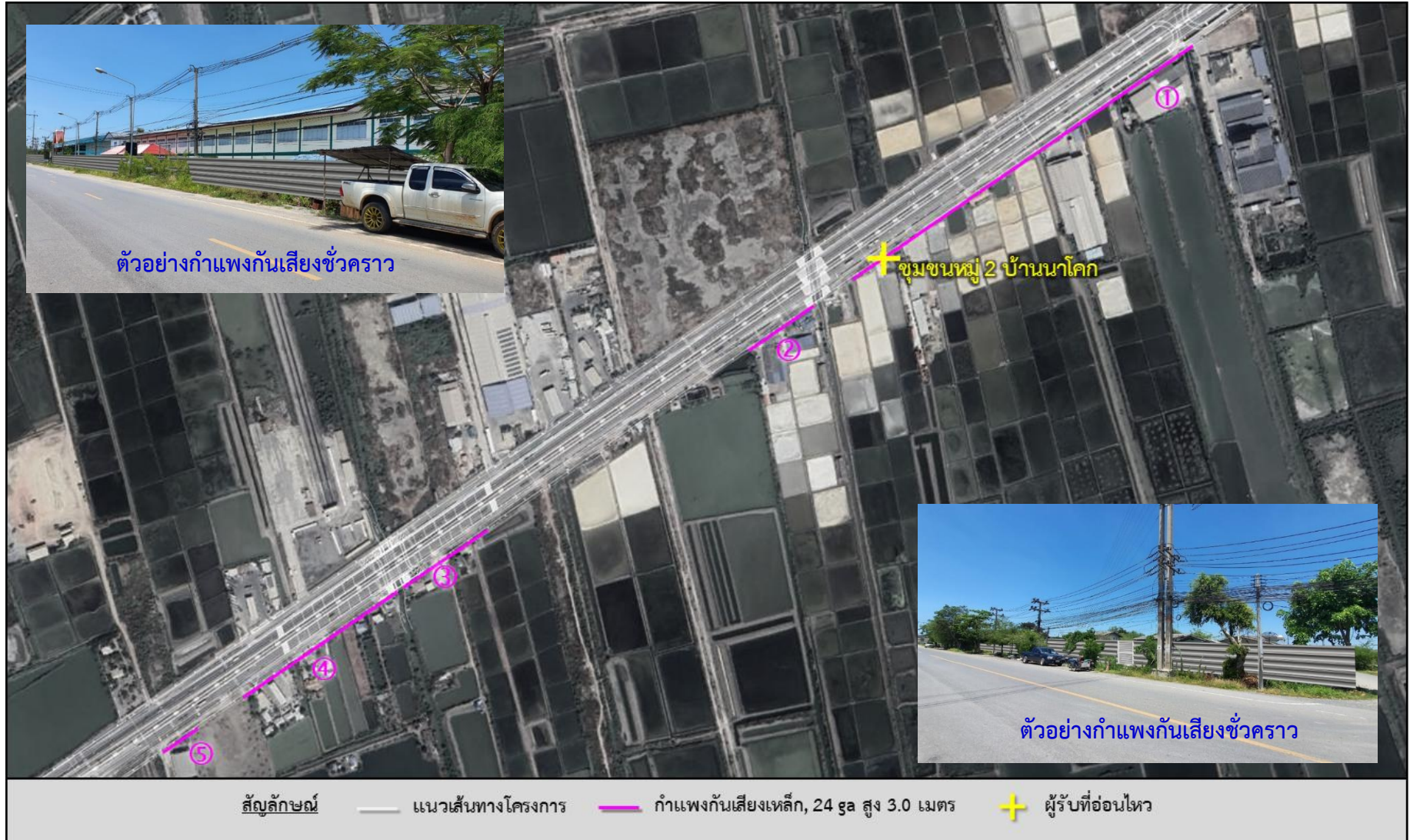
ตัวอย่างกำแพงกันเสียงถาวร ระยะดำเนินการ



ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ระยะก่อสร้าง

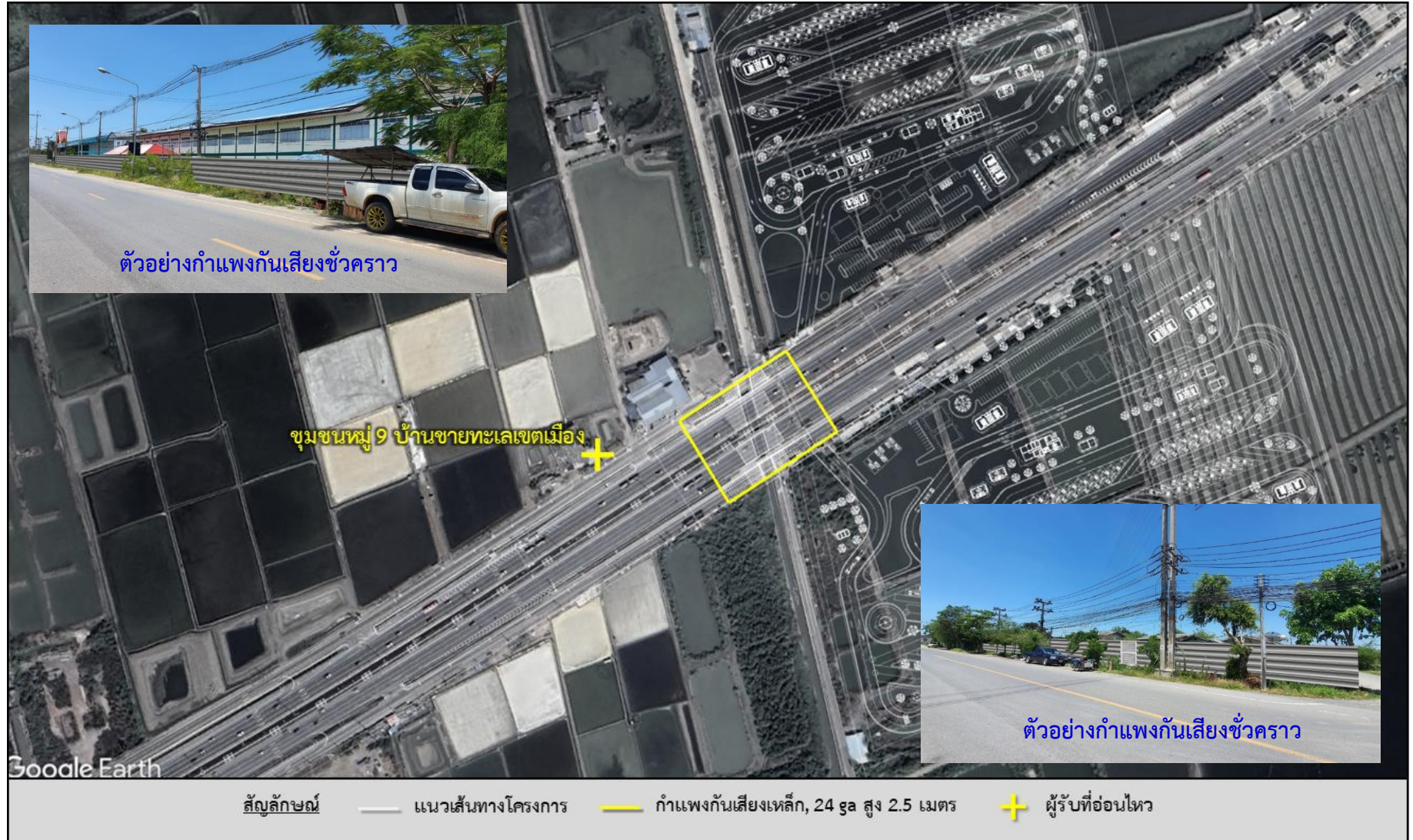


ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ระยะก่อสร้าง





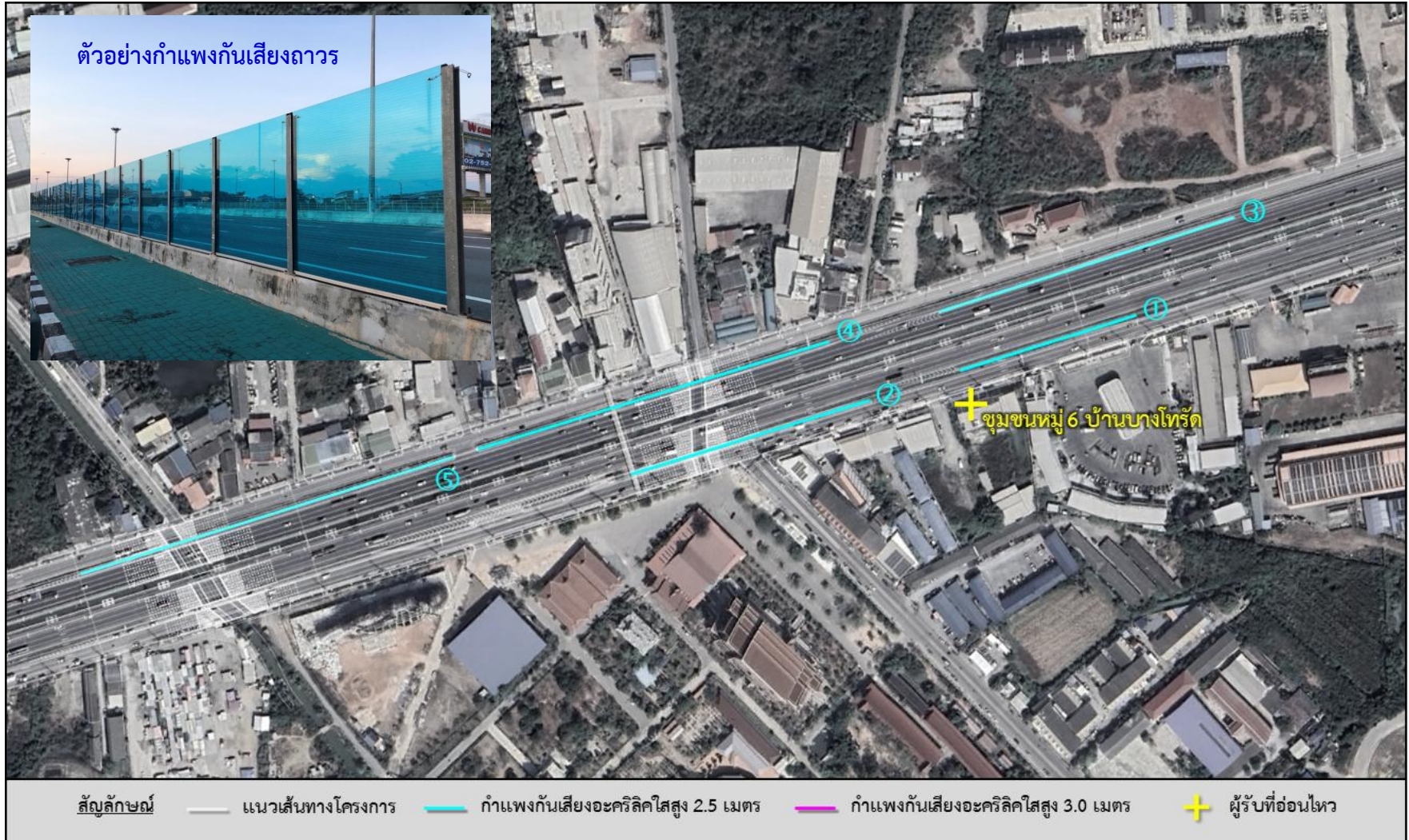
ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ระยะก่อสร้าง



ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ระยะดำเนินการ



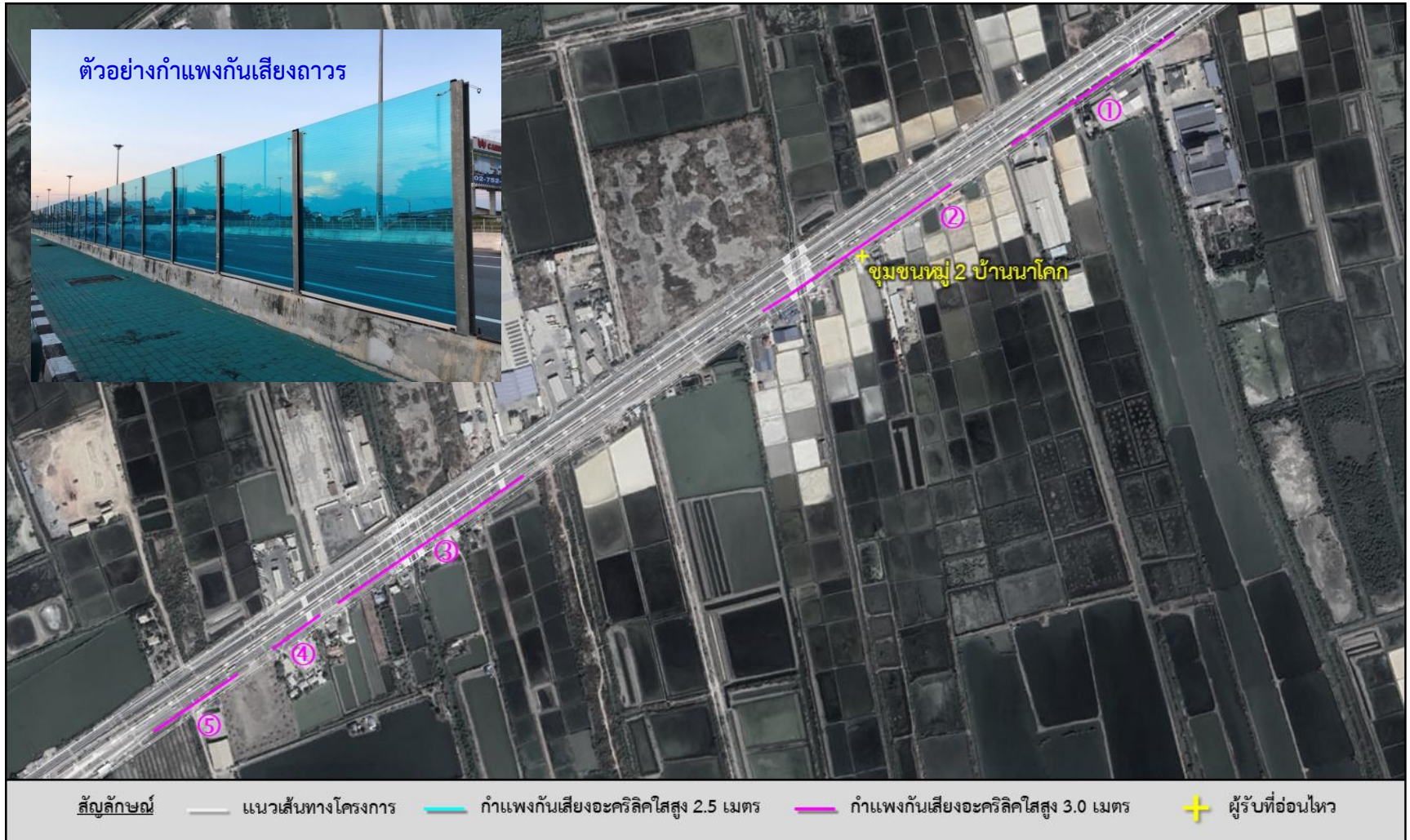
ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรระยะดำเนินการ



ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรระยะดำเนินการ



ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรระยะดำเนินการ



มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียง (ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ)

สถานีตรวจวัด

สถานที่ 1 ชุมชน หมู่ 1 บ้านคลองซื่อ
สถานที่ 2 ชุมชน หมู่ 5 บ้านนาขวาง
สถานที่ 3 ชุมชน หมู่ 2 บ้านนาโคก

ดัชนีตรวจวัด

- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
($L_{eq} 24 \text{ hr}$)
- ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})

ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะก่อสร้าง

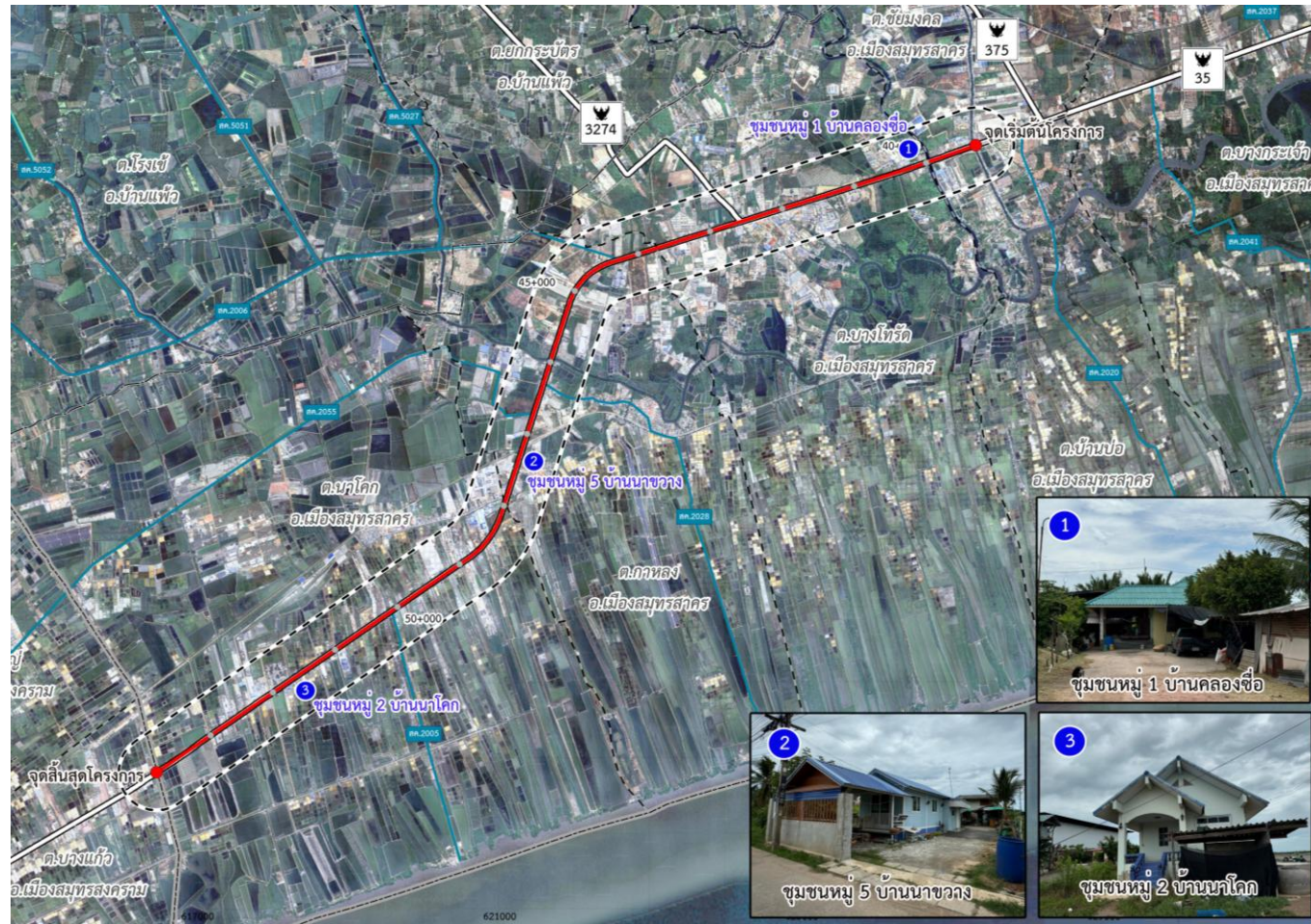
5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง
ตลอดระยะก่อสร้าง

ระยะดำเนินการ

5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง
ดำเนินการตรวจวัด 2 ปีต่อเนื่อง
นับจากปีเปิดดำเนินการ หลังจากนั้น
ตรวจวัดปีที่ 5, 10, 15 และปีที่ 20
(ปีสิ้นสุดการคาดการณ์)

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง



ผลการประเมินความสั่นสะเทือน

ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง
และระยะดำเนินการ อยู่ในระดับเดียวกันกับปัจจุบัน



ก่อสร้างกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเฉพาะช่วงกลางวัน
ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น

มาตรการติดตามตรวจสอบ ความสั่นสะเทือน (ระยะก่อสร้าง)

สถานีตรวจวัด

สถานที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองซื่อ
สถานที่ 2 ชุมชนหมู่ 5 บ้านนาขวาง
สถานที่ 3 ชุมชนหมู่ 2 บ้านนาโคก

ดัชนีตรวจวัด

- ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV)
- ค่าความถี่ (Frequency, Hz)

ระยะเวลาดำเนินการ

5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง
ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง

พืชในระบบนิเวศ

สำรวจระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม 2567

ไม้ในเขตทางทั้งหมด 30 ชนิด 372 ต้น

- ไม้หวงห้ามประเภท ก. จำนวน 11 ชนิด 121 ต้น
- ไม้นอกบัญชีไม้หวงห้ามจำนวน 19 ชนิด 251 ต้น



ตัดฟัน
349 ต้น

- ไม้นอกบัญชี
- ไม้หวงห้ามประเภท ก. เส้นรอบวงน้อยกว่า 31 เซนติเมตร และมากกว่า 80 เซนติเมตรขึ้นไป

ล้อมย้าย
นำไปปลูก
23 ต้น

- ไม้หวงห้ามประเภท ก เส้นรอบวง 31-80 เซนติเมตร จำนวน 8 ชนิด 23 ต้น
- นำไปปลูกที่พื้นที่สงวนนอกเขตทางของแขวงทางหลวงสมุทรสาคร

แผนการล้อมย้ายต้นไม้

วัตถุประสงค์

เพื่อควบคุมการนำไม้ออกจากเขตทาง และป้องกันผลกระทบต่อน้ำมันนอกเขตทาง

พื้นที่ดำเนินการ

ภายในเขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ

ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

ผู้รับเหมาก่อสร้าง

พื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดอยู่ในเขตทางของทางหลวงหมายเลข 35
ซึ่งกรมทางหลวงเป็นผู้จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ในการล้อมย้ายหรือตัดฟันไม้หวงห้ามประเภท ก.
ภายในเขตทางโครงการ ไม่ต้องขออนุญาตจากกรมป่าไม้



การหารือร่างมาตรการด้านพืชในระบบนิเวศ
วันที่ 30 กรกฎาคม 2568
สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 10 เพชรบุรี

สำรวจระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม 2567



นกยางโทนใหญ่



ลิงแสม



นกตีนเทียน



กระแตเหินือ

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

สพ. 2565

- สัตว์ป่าที่ใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นากใหญ่ขนเรียบ
นกระจอกตาล และนกกาบบัว

IUCN (2024)

- สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (EN) จำนวน 1 ชนิด คือ ลิงแสม
- สัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) จำนวน 1 ชนิด คือ นากใหญ่ขนเรียบ
- สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด คือ งูสิงธรรมชาติ

นิเวศวิทยาทางบก : สัตว์ในระบบนิเวศ

ประเภท	จำนวน		
	อันดับ	วงศ์	ชนิด
1. สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	6	9
2. สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	3	6
3. สัตว์เลื้อยคลาน	1	7	13
4. นก	15	34	58
รวม	22	49	86



การหารือร่างมาตรการด้านสัตว์ในระบบนิเวศ

วันที่ 13 สิงหาคม 2568

สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 3 (บ้านโป่ง)

ผลกระทบ

ผลกระทบจากการรื้อย้ายต้นไม้ออกจากเขตทาง

- รบกวนการดำรงชีวิตโดยเฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม
- แหล่งเกาะพักของนกกลดลง



ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักร

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเกิดความตื่นกลัว
- รบกวนการสื่อสารของนก



นกเอี้ยงสาริกา



นกอีเสือสีน้ำตาล



นกยางเปีย

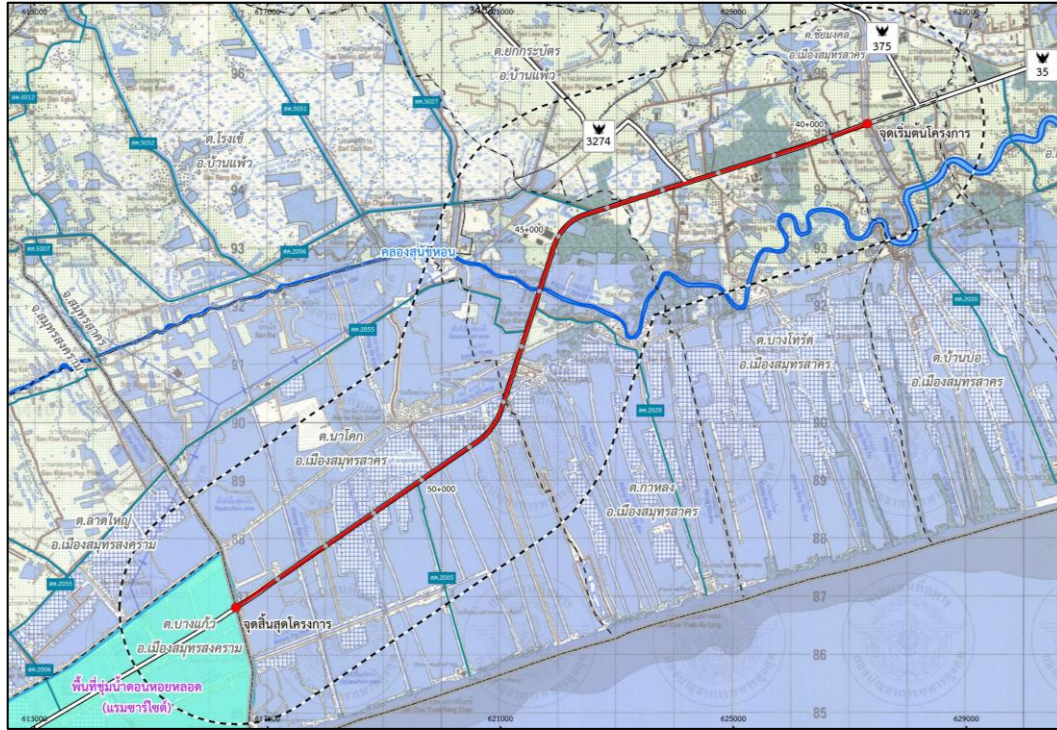


นกยางกรอกพันธุ์จีน

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

1. ออกกฎระเบียบห้ามไม่ให้เกิดการลักลอบล่าสัตว์ป่า
2. ใช้ความระมัดระวังในการใช้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อสัตว์ป่าที่พบในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้หรือดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่พบว่ามีการทำรัง และ/หรือ วางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง หากต้องดำเนินการควรกระทำก่อนการวางไข่หรือหลังจากลูกของสัตว์ป่าโตและออกจากรังแล้ว
4. ผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามตัดฟันต้นไม้นอกเขตทาง
5. หากพบสัตว์ป่าต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่บริเวณนั้นได้อย่างปลอดภัย

นิเวศวิทยาทางบก : พื้นที่ชุ่มน้ำ



ผลกระทบทางด้านชีวภาพ

- การปรับปรุงโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอด
- พื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอด เป็นพื้นที่อยู่ต่อเนื่องกับพื้นที่ก่อสร้างซึ่งมีสภาพนิเวศลักษณะเดียวกัน



การสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง
อาจส่งผลกระทบทางอ้อมต่อสัตว์กลุ่มนกที่บิน
ไปเกาะพักต้นไม้บริเวณเขตทาง

ผลกระทบทางด้านกายภาพ/คุณค่าการใช้ประโยชน์/การจัดการและการคุกคาม

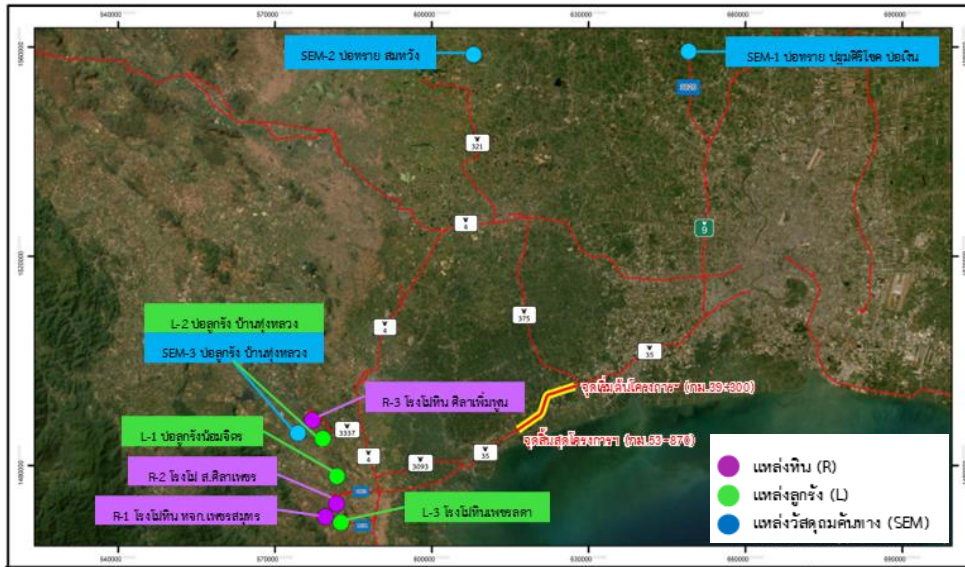
- การปรับปรุงโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอด
- การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอด ส่วนใหญ่เป็นนาเกลือ และพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ โดยไม่พบพื้นที่ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ชายฝั่งหรือหาดเลน หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ



- ไม่ทำให้ลักษณะทางกายภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอดในพื้นที่ศึกษาโครงการเปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน
- ไม่มีการรुकล้ำ บุกรุกหรือทำลายพื้นที่ชุ่มน้ำดอนหอยหลอดในพื้นที่ศึกษาโครงการ

เส้นทางขนส่งวัสดุ

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง



แผนจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

วัตถุประสงค์

เพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคม
ขนส่ง และเพิ่มความปลอดภัยและ
ลดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง

พื้นที่ดำเนินการ

พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ

ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

ผู้รับเหมาก่อสร้าง

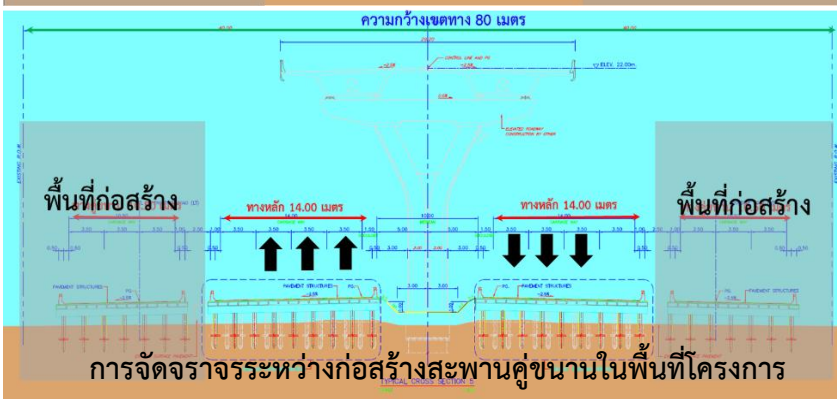
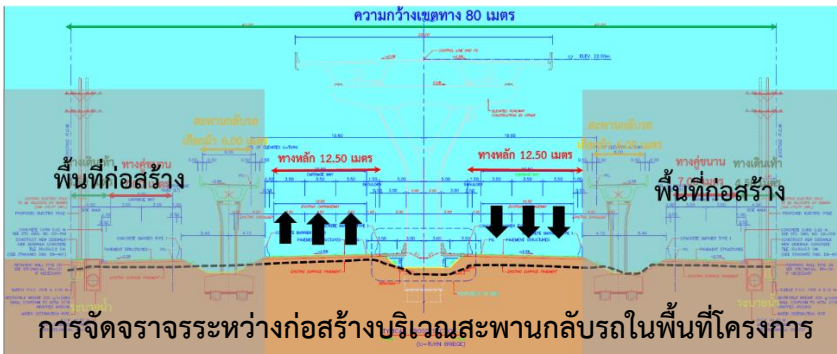
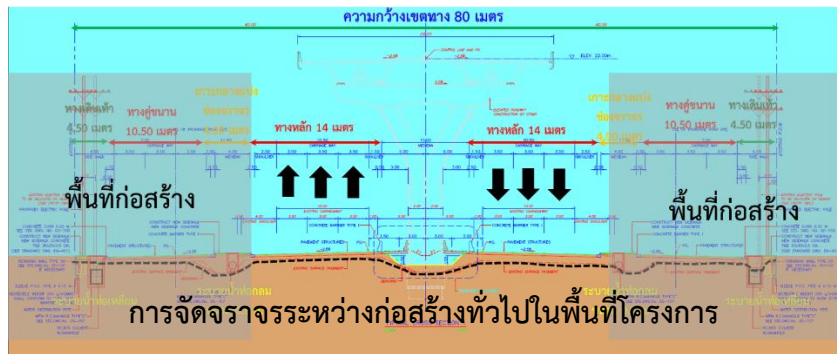
ทางหลวง	สภาพ	ระดับการให้บริการ (LOS)
ทางหลวงหมายเลข 4	ปัจจุบัน	D
	ระยะก่อสร้าง	D
ทางหลวงหมายเลข 9	ปัจจุบัน	D
	ระยะก่อสร้าง	D
ทางหลวงหมายเลข 35	ปัจจุบัน	C
	ระยะก่อสร้าง	C
ทางหลวงหมายเลข 321	ปัจจุบัน	D
	ระยะก่อสร้าง	D
ทางหลวงหมายเลข 375	ปัจจุบัน	D
	ระยะก่อสร้าง	D
ทางหลวงหมายเลข 3337	ปัจจุบัน	B
	ระยะก่อสร้าง	B

งานก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ

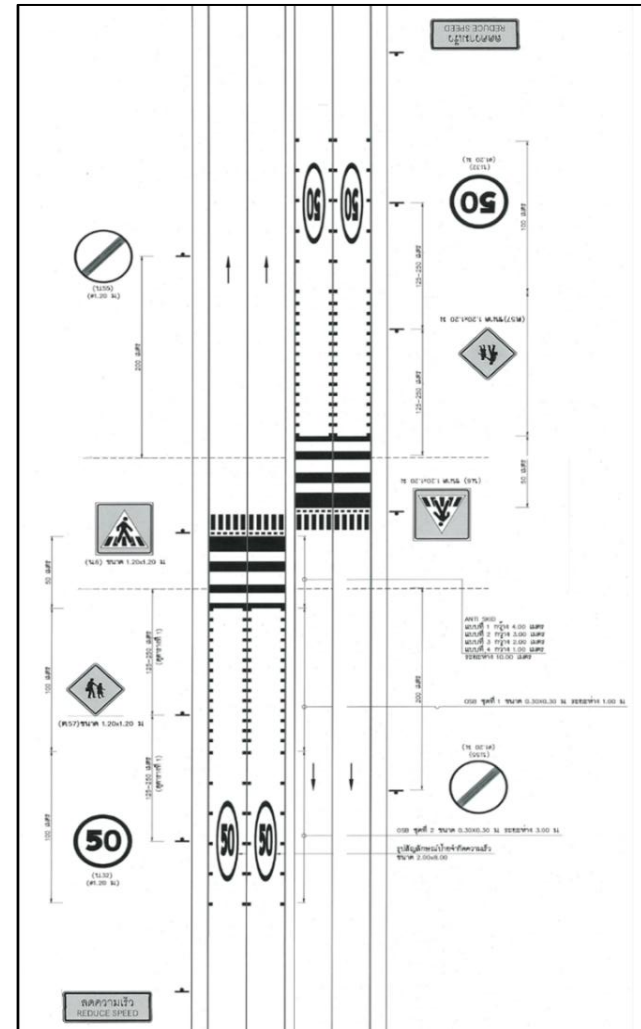
- แนวเส้นทางตัดกับทางรถไฟบริเวณ กม.47+193
- การก่อสร้างบนโครงสร้างสะพานสูง 7.5 เมตร
อาจมีการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้าง
ทำให้เกิดขวางการสัญจรของทางรถไฟ



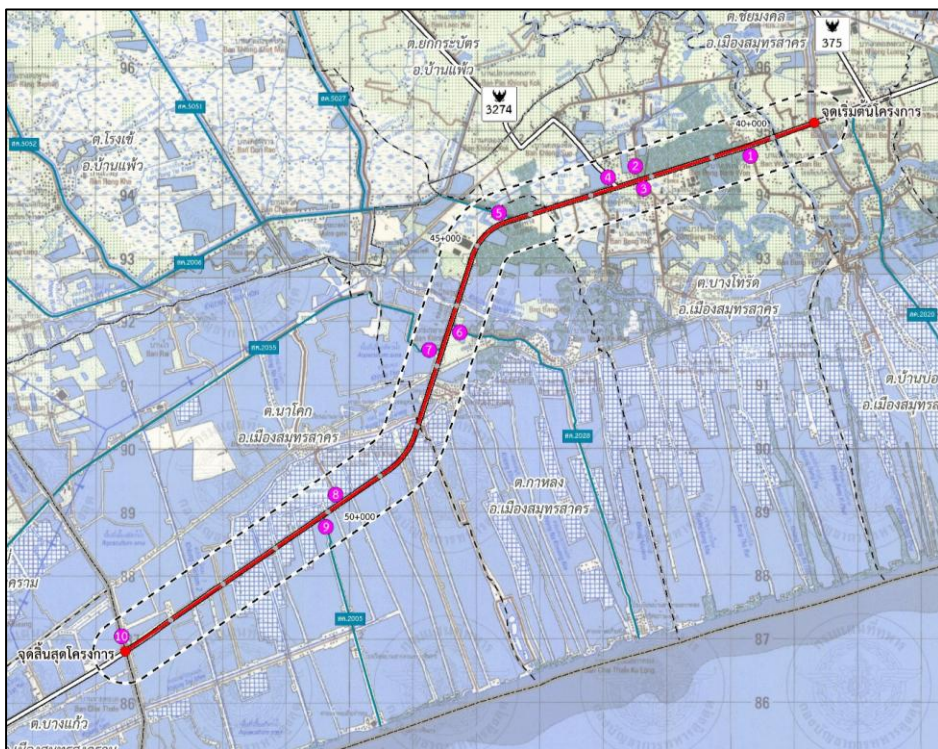
การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง



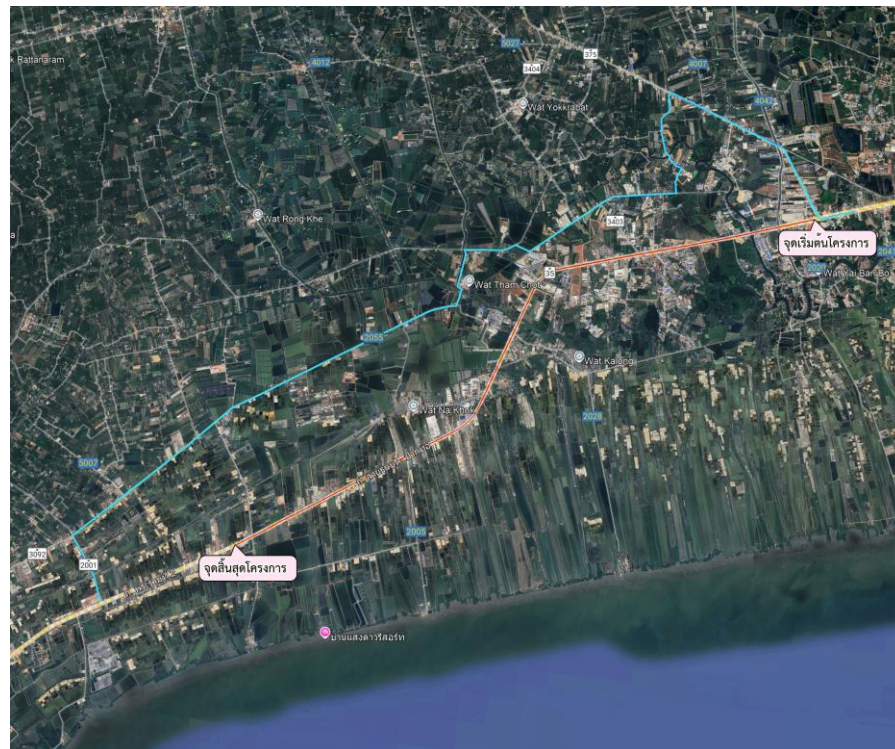
การติดตั้งเครื่องหมายจราจร และป้ายเตือนต่างๆ



- การอำนวยความสะดวกระหว่างการก่อสร้างต่อผู้ใช้ทาง
- ประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง

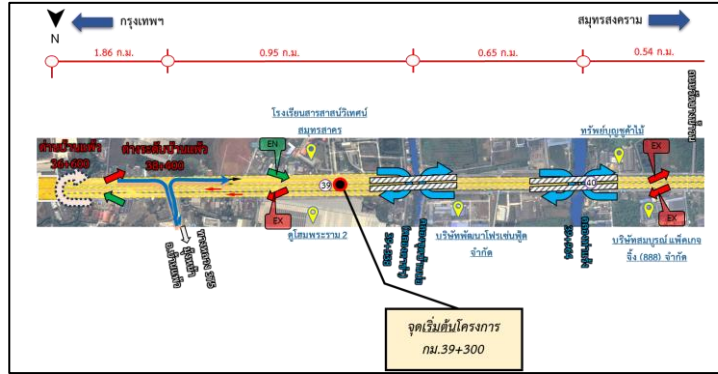


จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ขณะที่มีการก่อสร้าง
บริเวณจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมสายหลัก

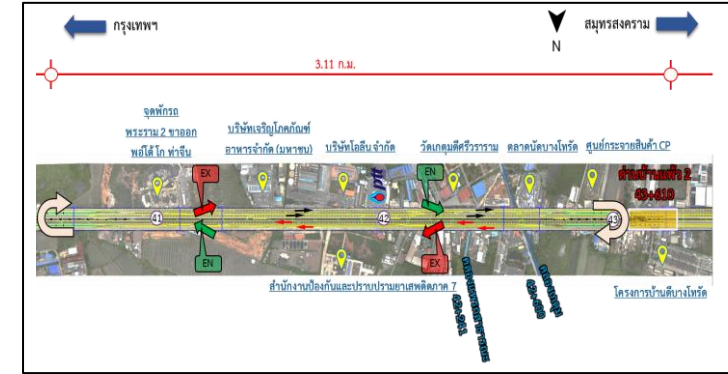


เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง

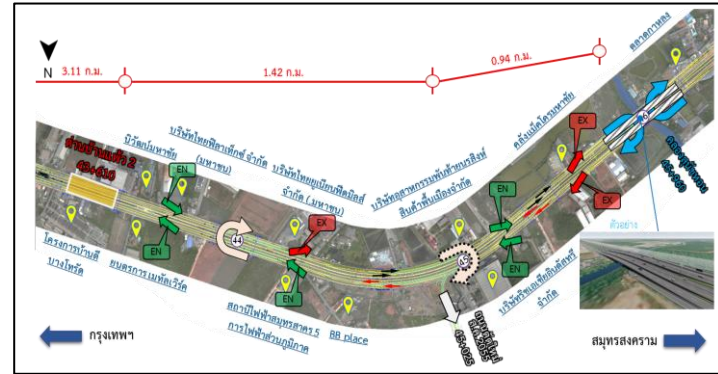
ก่อสร้างจุดกลับรถและ
ทางเข้า-ออก ทางหลัก
และทางขนานตามที่ได้
ออกแบบไว้



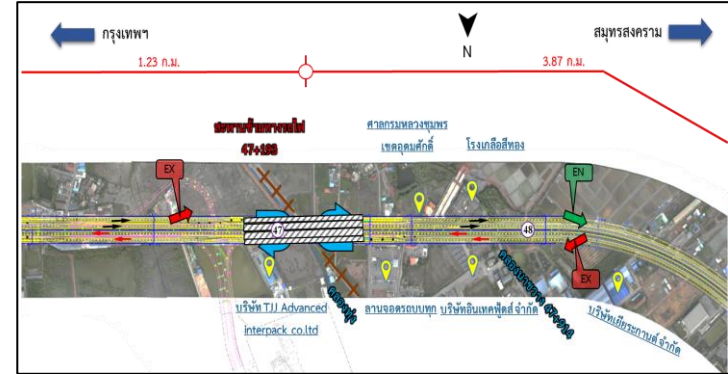
ช่วง จุดเริ่มต้นโครงการ ถึง ถนนวัดบางน่าน



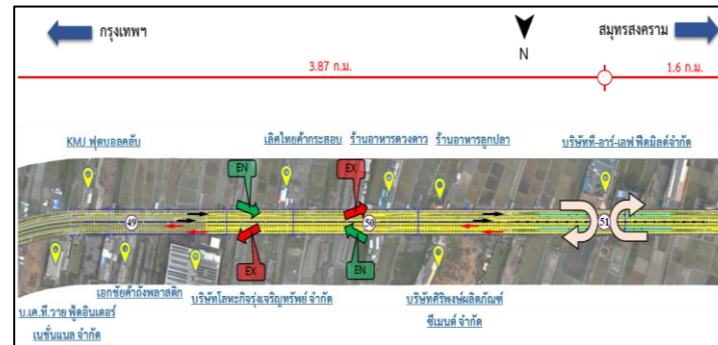
ช่วง ถนนวัดบางน่าน ถึงจุดกลับระดับดิน กม.43+600



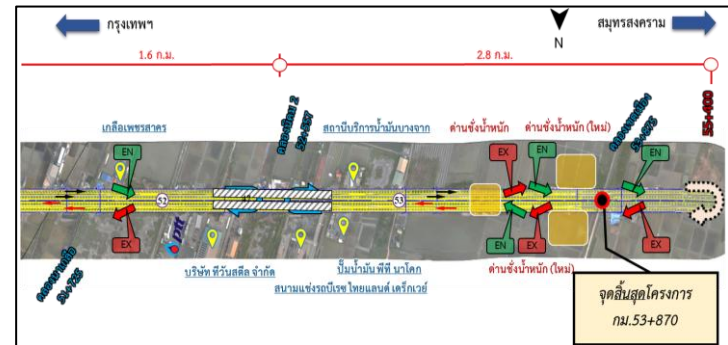
ช่วง จุดกลับระดับดินกม.43+600 ถึงบริเวณสะพานข้ามคลองสุนัขหอน



ช่วง บริเวณสะพานข้ามคลองสุนัขหอน ถึง ช่วงบริเวณทางโค้ง กม.49



ช่วง บริเวณทางโค้ง กม.49 ถึง จุดกลับระดับดิน กม.51+000 (หน้า TRF)



ช่วง จุดกลับระดับดิน กม.51+000 (หน้า TRF) ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ กม.53+870

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง (ระยะก่อสร้าง)

วิธีดำเนินงาน

1

- สำรวจสภาพการชำรุดเสียหาย
ของทางหลวงหมายเลข 35
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

เดือนละ 1 ครั้ง
ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

2

บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ
อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ

ทุกครั้งที่เกิดเหตุ
ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ระยะเวลาดำเนินการ

รวบรวมข้อมูลปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ประเภท	จำนวน	ตำแหน่ง กม.	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
เสาไฟฟ้า	127 ต้น	กม.39+300 ถึง กม.53+870	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดสมุทรสาคร
ท่อประปา	-	กม.39+300 ถึง กม.53+870	การประปาส่วนภูมิภาค สาขาสมุทรสาคร
เสาไฟฟ้า แสงสว่าง	525 ต้น	กม.39+300 ถึง กม.53+870	กรมทางหลวง
เสาไฟถนน แบบสูง (High Mast)	6 ต้น	กม.53+100 ถึง กม.53+700	
กล่องวงจรปิดติดบน สะพานลอย	2 ตัว	กม.40+400 และ กม.42+300	

- การรื้อย้ายเสาไฟฟ้าและท่อประปา
ส่งผลให้มีการงดใช้บริการชั่วคราว
ไม่เกิน 6 ชั่วโมง/ครั้ง
- การรื้อย้ายไฟส่องสว่าง
ส่งผลให้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
มีแสงสว่างไม่เพียงพอช่วงกลางคืน



การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- การขุดดิน ถมดิน หากดำเนินการในช่วงฝนตกจะเกิดการ
ชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำและระบบระบายน้ำริมถนน
- เศษวัสดุจากงานสะพาน ตกลงสู่แหล่งน้ำ



หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก



จัดหาเครื่องสูบน้ำ

พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร

จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการ

วิธีดำเนินการ

- ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ
- สำรวจสภาพปัญหาน้ำท่วมขัง
ตลอดแนวก่อสร้างโครงการ

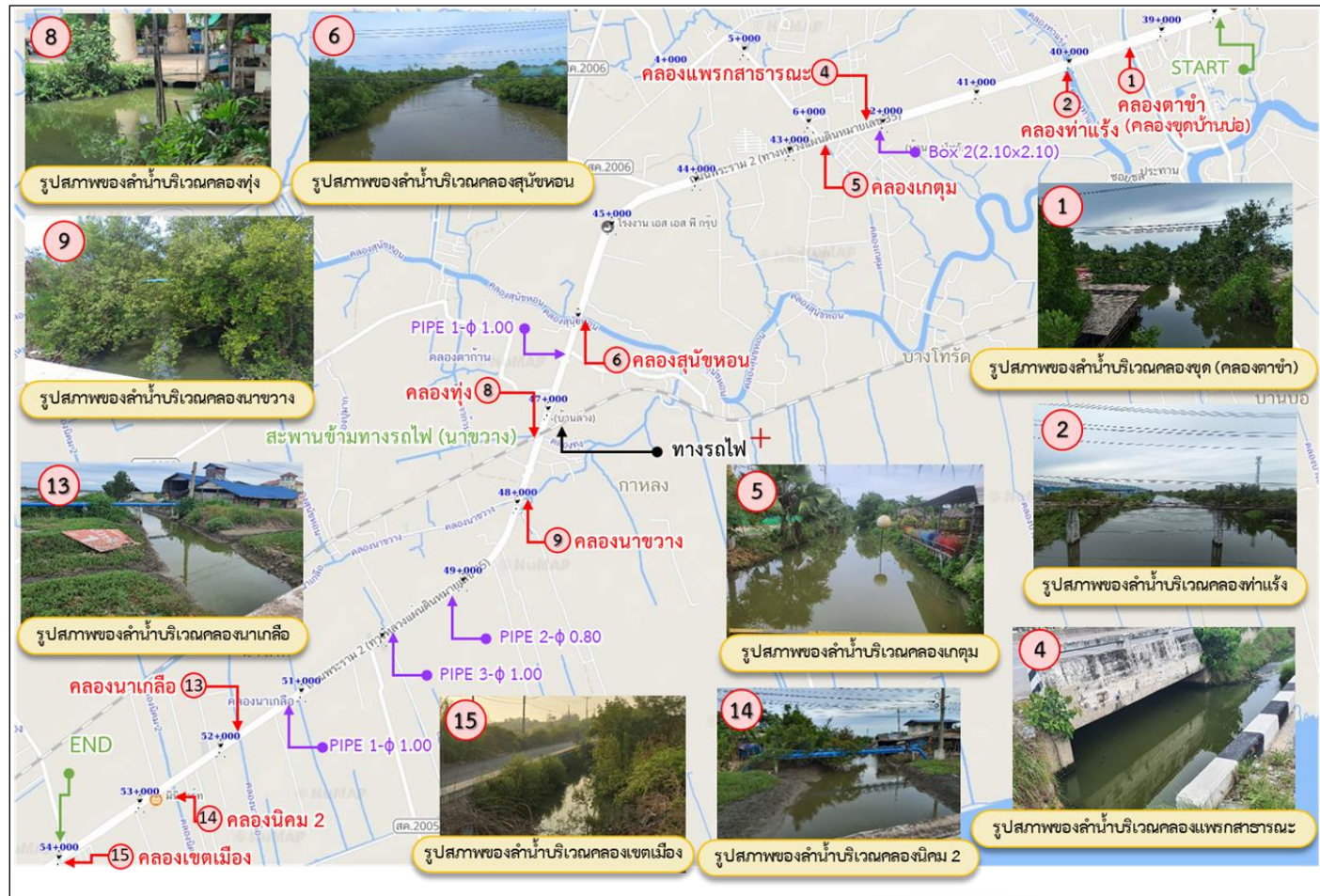
ระยะเวลาดำเนินการ

- ติดตามตรวจสอบทุกเดือน
หากฝนตกหนักต้องไป
ตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง
- รวบรวมข้อมูลปีละ 2 ครั้ง
ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง

**มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วม
และการระบายน้ำ (ระยะก่อสร้าง)**



การเกษตรกรรม



ผลกระทบด้านการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ก่อสร้างภายในเขตทาง จึงไม่มีการเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรม

ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามในลำน้ำ

- กีดขวางการลำเลียงของน้ำเข้าสู่พื้นที่นาเกลือ/บ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- คุณภาพน้ำในคลองส่งน้ำเข้าพื้นที่นาเกลือ/บ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ มีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าปัจจุบัน

ผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่เกษตรกรรม

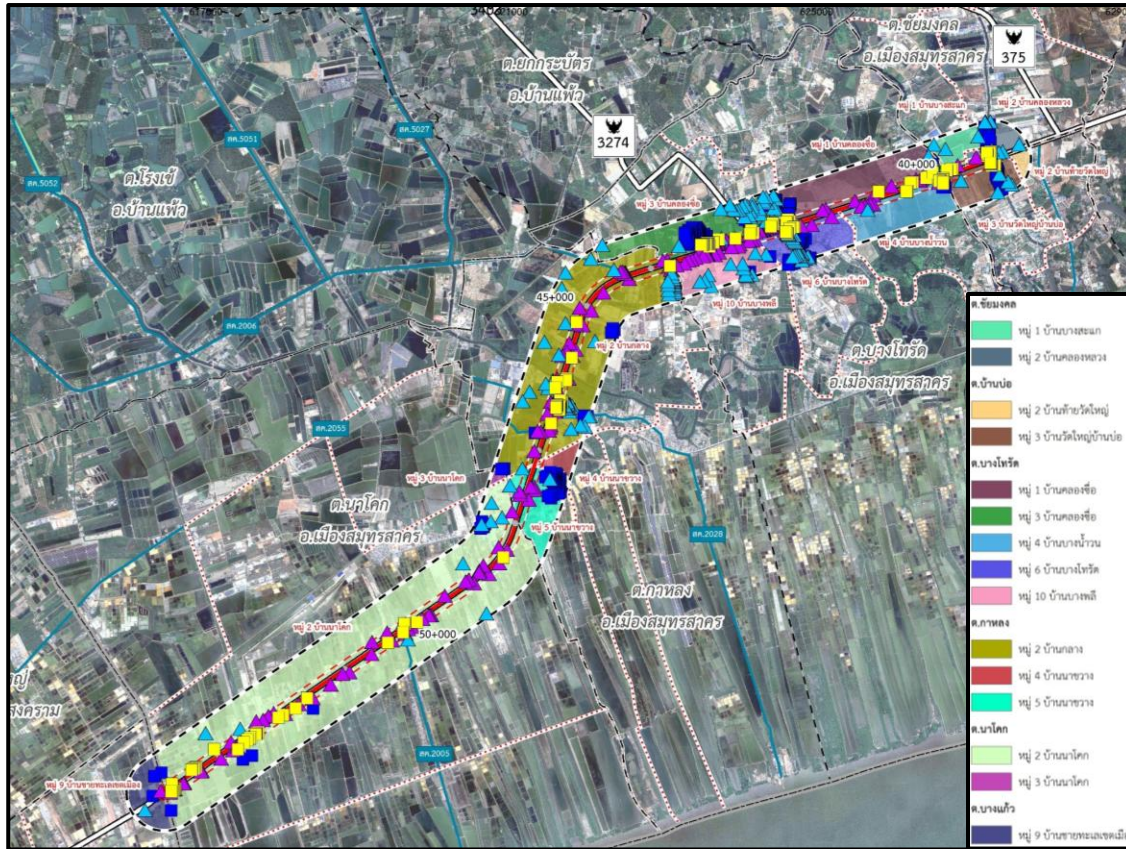
ความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมในระหว่างการก่อสร้าง

ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ด้านน้ำผิวดินและการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด



เศรษฐกิจ-สังคม

กลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่ม 827 ตัวอย่าง



1. ผู้นำชุมชน 23 ตัวอย่าง
2. พื้นที่อ่อนไหว 9 ตัวอย่าง
3. คราวเรือน ทั้งหมด 432 ตัวอย่าง
 - ระยะ 0-100 เมตร 122 ตัวอย่าง
 - ระยะมากกว่า 100-500 เมตร 310 ตัวอย่าง
4. สถานประกอบการ ทั้งหมด 363 ตัวอย่าง
 - ▲ ระยะ 0-100 เมตร 214 ตัวอย่าง
 - ▲ ระยะมากกว่า 100-500 เมตร 149 ตัวอย่าง



สรุปข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุ/ผู้ใช้ทาง

- ความไม่สะดวกในการเดินทางการเข้า-ออกชุมชน/สถานประกอบการ
- วัสดุก่อสร้างกีดขวางเส้นทางคมนาคม
- การเกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง
- ถนนชำรุดเสียหายจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ



เสี่ยงรบกวน
ฝุ่นละอองฟุ้ง
กระจาย
ควาลั่นสะเทือน

การใช้เครื่องจักร
การเปิดหน้าดิน
การขนส่ง

น้ำท่วม/การระบายน้ำ



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

- ความเหมาะสมของตำแหน่งจุดกลับรถ
- จุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกหมู่บ้าน ชุมชน หรือเส้นทางหลัก ควรออกแบบให้มีระยะเปลี่ยนช่องจราจรให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
- ควรออกแบบให้ทางคู่ขนานมีการเดินทางแบบสองทิศทาง (Two Way)



ความปลอดภัยในสังคม

- ความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับแรงงานต่างถิ่น
- ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน



ผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม

คนงานก่อสร้างซื้อสินค้า
จากร้านค้ารายย่อยในชุมชน



ร้านค้าจำหน่ายสินค้า/บริการได้เพิ่มขึ้น



ผลกระทบทางบวก
ต่อเศรษฐกิจของชุมชน



ผลกระทบการคมนาคมไม่สะดวก

ผลกระทบด้านสังคม

โอกาสในการพบปะกันน้อยลง

ความร่วมมือช่วยเหลือกันลดลง

ผลกระทบด้านการค้าขาย

เดินทางไปยังสถานประกอบการไม่สะดวก

ฝุ่น/เสียง/ความสั่นสะเทือน
รบกวนผู้ใช้บริการในสถานประกอบการ

แผนการจัดการเรื่องร้องเรียน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและผู้เกี่ยวข้องทราบ
2. เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและภาพลักษณ์ที่ดีของกรมทางหลวงนำไปสู่การให้ความร่วมมือและความเชื่อถือจากประชาชน
3. เพื่อให้ประชาชนสามารถร้องเรียน ในกรณีได้รับความเดือดร้อนหรือความเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ

พื้นที่ดำเนินการ

ผู้นำชุมชน ประชาชน พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และสถานประกอบการ
ในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง

ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

ผู้รับเหมาก่อสร้าง



กรมทางหลวง
(สถานีที่ติดต่อและโทรศัทพ์)

โครงการ: _____
ลักษณะงานก่อสร้าง: _____

ผู้รับจ้าง: _____ ที่อยู่: _____
โทร: _____ โทรสาร: _____

สัญญาเลขที่: _____ วันที่: _____
วันเริ่มก่อสร้าง: _____ วันสิ้นสุด: _____ ระยะเวลาก่อสร้าง: _____ วัน

วันเริ่มก่อสร้าง: 1. _____ 2. _____
วันสิ้นสุด: 1. _____ 2. _____

สำนักงาน: _____ โทร: _____
เจ้าหน้าที่ติดต่อ/วิศวกรผู้รับจ้าง: 1. _____ 2. _____ โทร: _____

งานก่อสร้างรายวันสร้างด้วยเงินภาษีของท่าน

ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์



ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนก่อนการก่อสร้าง



แจกใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ

- ก่อนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค
- แจ้งวัน-เวลาในกรณีที่ต้องมีกิจกรรมก่อสร้างที่มีเสียงดังนอกช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.)

จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน/ กล่องรับเรื่องร้องเรียน



สำนักงานควบคุมโครงการ

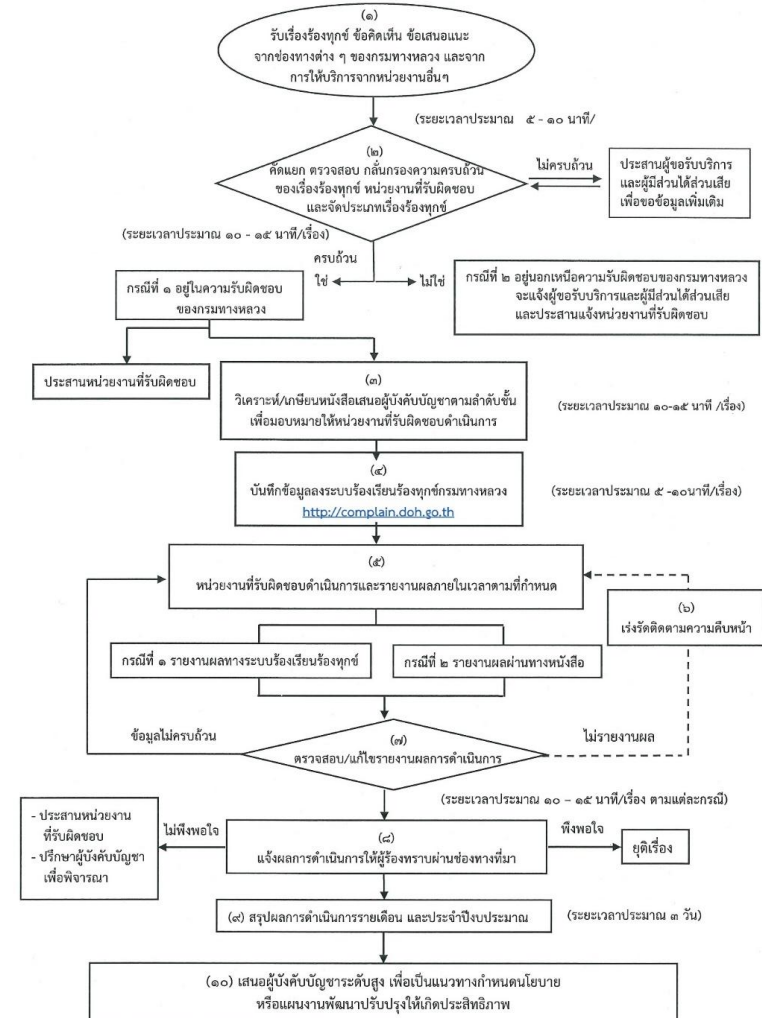
- ตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน

- สำนักงานควบคุมโครงการ
- แขวงทางหลวงสมุทรสาคร
- อบต.บ้านบ่อ
- อบต.ชัยมงคล

- อบต.บางไทร
- อบต.กาหลง
- อบต.นาโคก
- อบต.บางแก้ว



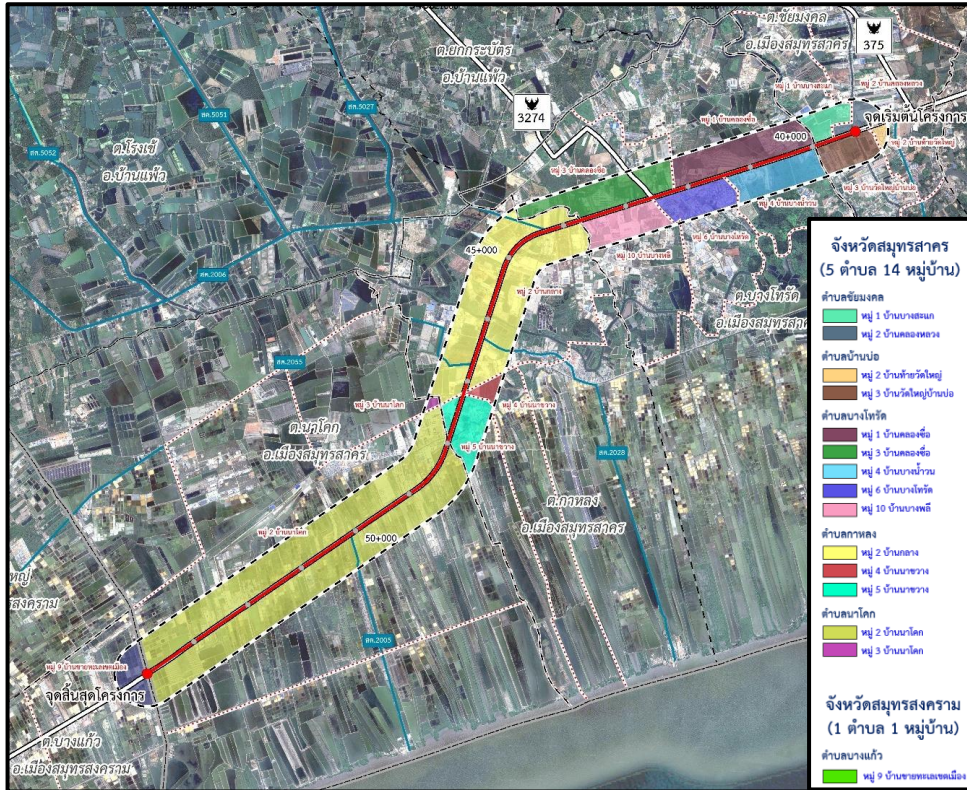
ขั้นตอนการดำเนินการเรื่องร้องทุกข์ของกรมทางหลวง



ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ สำนักงานเลขานุการกรม



มาตรการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจ-สังคม (ระยะก่อสร้าง)



กลุ่มเป้าหมาย

1. กลุ่มผู้นำชุมชน 2. ครั้วเรือน 3. สถานประกอบการ 4. พื้นที่อ่อนไหว

พื้นที่ศึกษา

จังหวัดสมุทรสงคราม
อำเภอเมืองสมุทรสงคราม

จังหวัดสมุทรสาคร
อำเภอเมืองสมุทรสาคร

ต.ชัยมงคล

หมู่ 1 บ้านบางสะแก
หมู่ 2 บ้านคลองหลวง

ตำบลบางแก้ว

หมู่ 9 บ้านชายทะเลเขตเมือง

ตำบลบางไทร

หมู่ 1 บ้านคลองซื่อ
หมู่ 3 บ้านคลองซื่อ
หมู่ 4 บ้านบางน้ำวน
หมู่ 6 บ้านบางไทร
หมู่ 10 บ้านบางพลี

6 ตำบล
2 อำเภอ
2 จังหวัด

ตำบลบ้านบ่อ

หมู่ 2 บ้านท้ายวัดใหญ่
หมู่ 3 บ้านวัดใหญ่บ้านบ่อ

ตำบลกาหลง

หมู่ 2 บ้านกลาง
หมู่ 4 บ้านนาขวาง
หมู่ 5 บ้านนาขวาง

ตำบลนาโคก

หมู่ 2 บ้านนาโคก
หมู่ 3 บ้านนาโคก

วิธีดำเนินการ

- สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป
- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง
- ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันฯ
- ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ

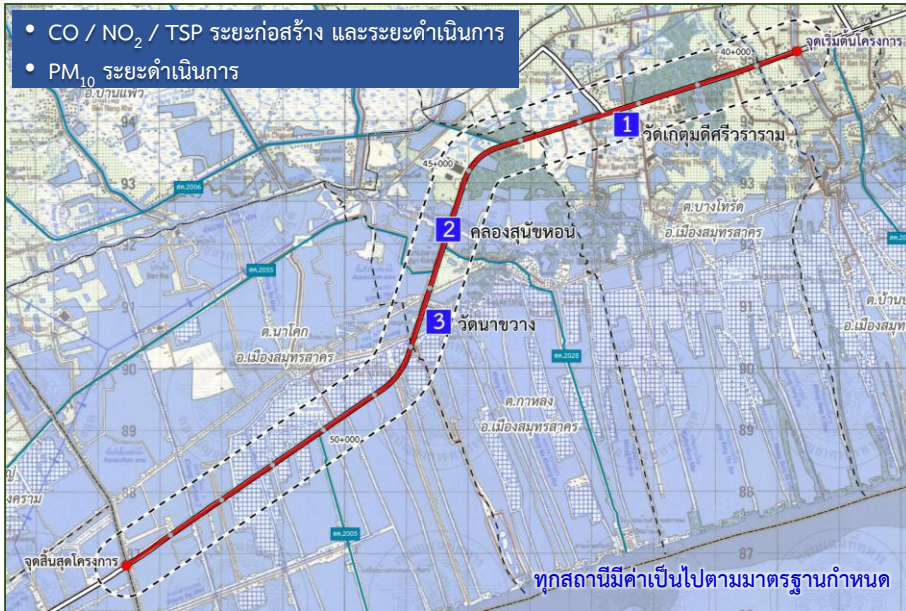
ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวง

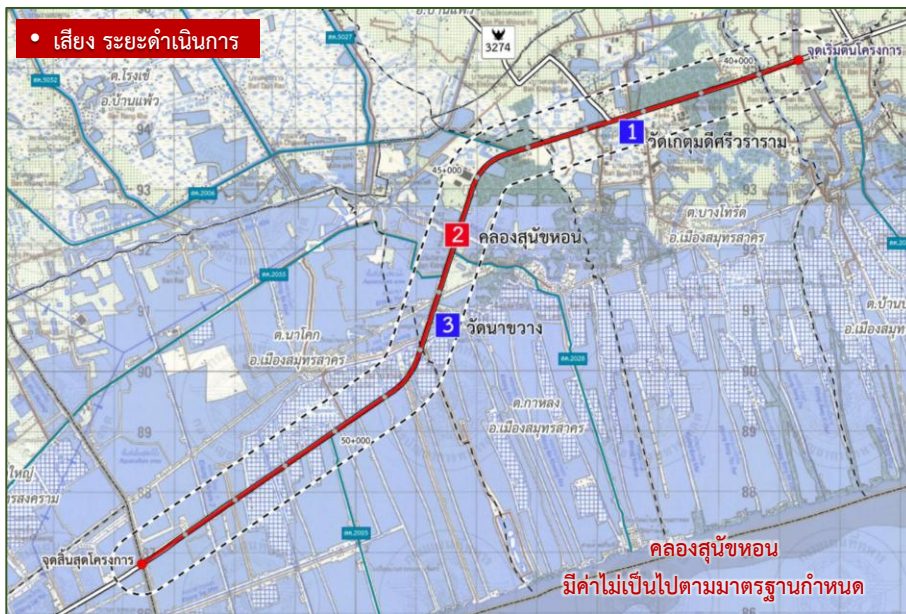


- CO / NO₂ / TSP ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- PM₁₀ ระยะดำเนินการ

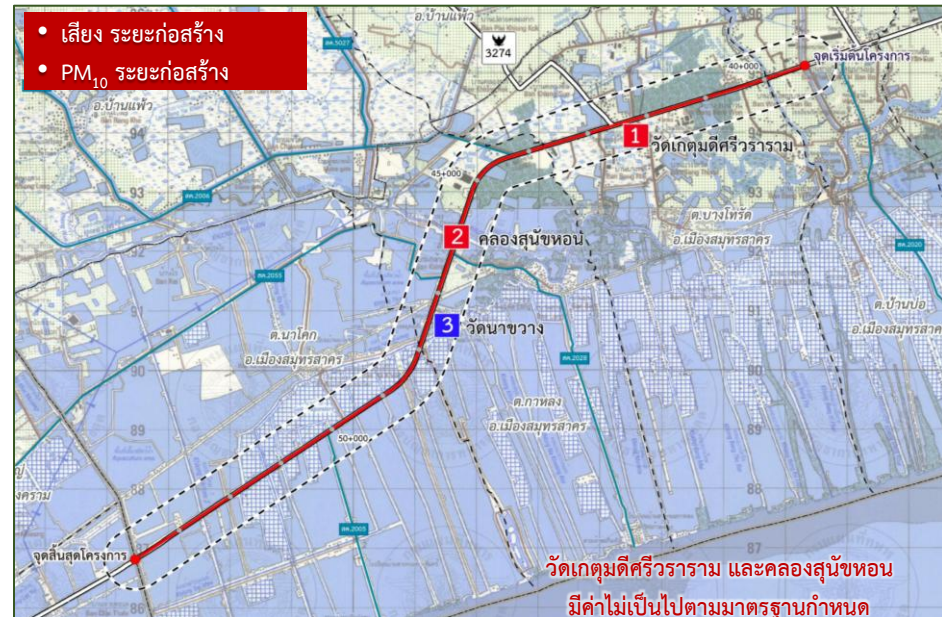


โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม

- เสียง ระยะดำเนินการ



- เสียง ระยะก่อสร้าง
- PM₁₀ ระยะก่อสร้าง





หารือร่างมาตรการด้านโบราณสถานฯ
วันที่ 31 กรกฎาคม 2568 สำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี





การมีส่วนร่วมของประชาชน





แผนการจัดประชุม



การประชาสัมพันธ์โครงการ





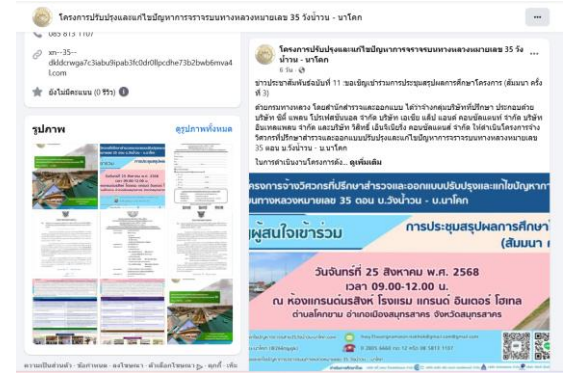
การประชาสัมพันธ์โครงการ



การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ



LINE VOOM Explore Following



www.แก้ไขปัญหาราจรสาย35
วังน้ำวน-นาโคก.com

ทล.35 วังน้ำวน-นาโคก
(@266tqjgk)

โครงการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบน
ทางหลวงหมายเลข 35 วังน้ำวน - นาโคก





การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์โครงการ



หมู่ 4 บ้านบางน้ำวน ตำบลบางไทร
กม.40+400

หมู่ 5 บ้านนาขวาง ตำบลกาหลง
กม.47+550

หมู่ 2 บ้านนาโคก ตำบลนาโคก
กม.52+000



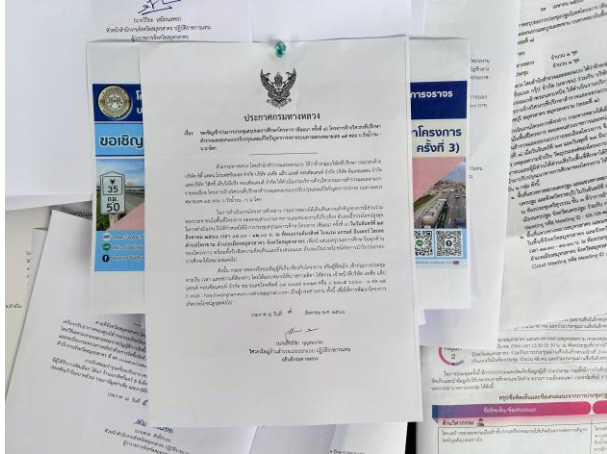
องค์การบริหารส่วนตำบลนาโคก

องค์การบริหารส่วนตำบลชัยมงคล

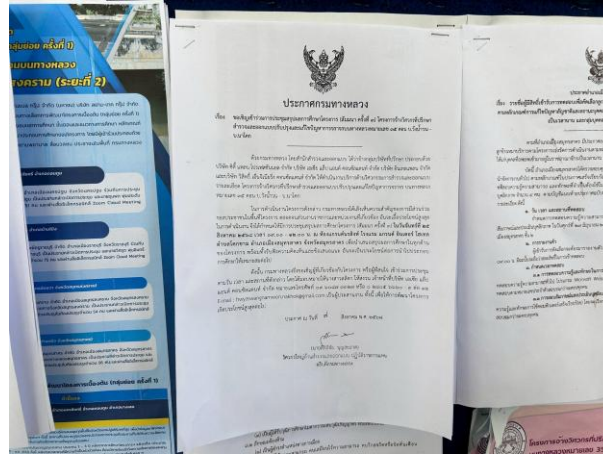
องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว



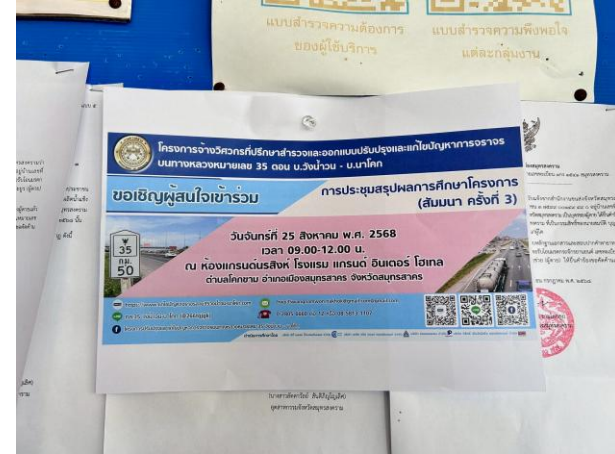
การประชาสัมพันธ์ผ่านการปิดประกาศ



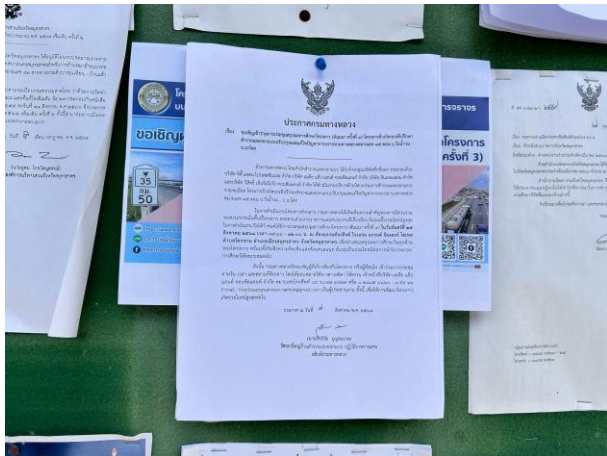
ศาลากลางจังหวัดสมุทรสาคร



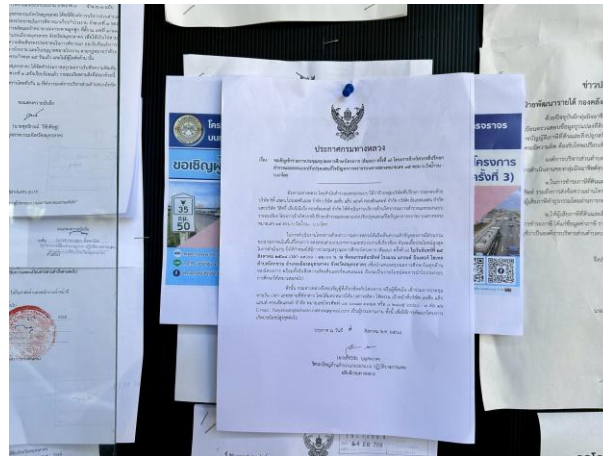
ที่ว่าการอำเภอเมืองสมุทรสาคร



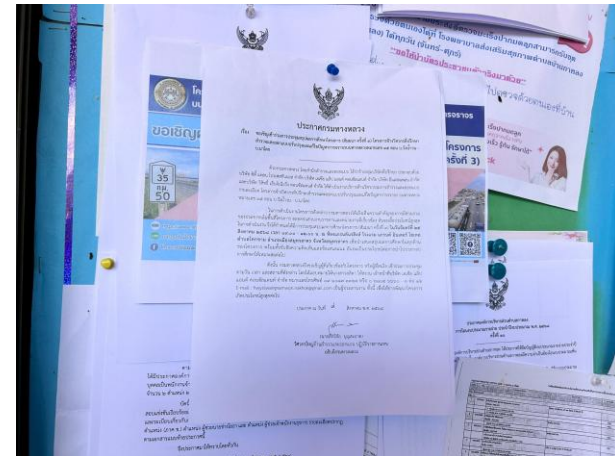
ที่ว่าการอำเภอเมืองสมุทรสงคราม



องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านบ่อ



องค์การบริหารส่วนตำบลบางทร้อ



องค์การบริหารส่วนตำบลปากหลง



การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียง



โรงเรียนสารสาสน์วิเทศสมุทรสาคร



โรงเรียนวัดเกตุมดีศรีวราราม



วัดนาขวาง



สถานีตำรวจภูธรตำบลบางไทร



ตลาดลอนดอน



ตำบลนาโคก



การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว





การประชาสัมพันธ์ร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Draft EIA Report)



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสาคร



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม



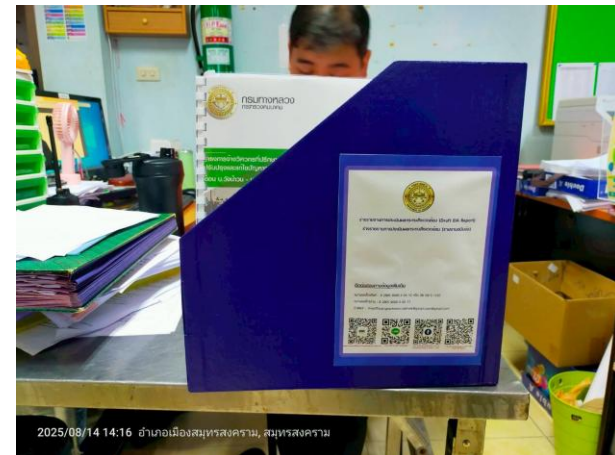
องค์การบริหารส่วนตำบลกาหลง



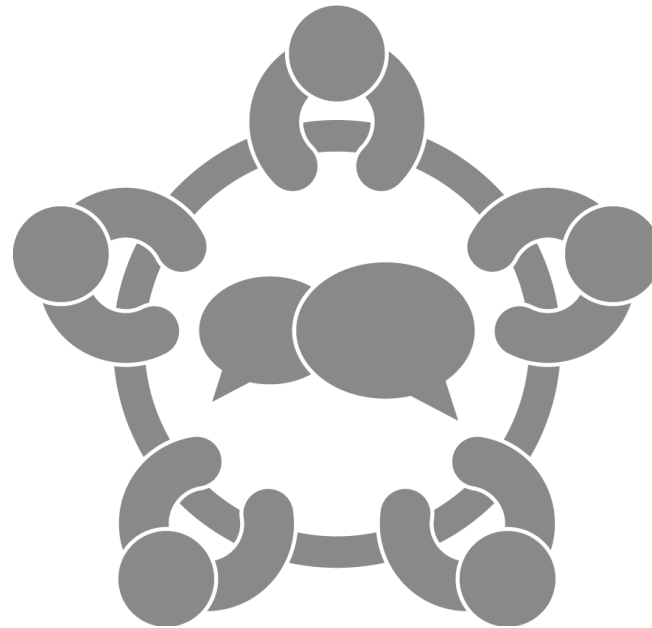
แขวงทางหลวงสมุทรสาคร



องค์การบริหารส่วนตำบลนาโคก



องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว



ผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม



วันพฤหัสบดีที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ศาลาการเปรียญ วัดบันฑูรสิงห์ ตำบลบางไทรไร่ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 71 คน
นายคณิง ทองเทียะ ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองสมุทรสาคร ประธานการประชุม



วันพฤหัสบดีที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30-16.30 น.

ณ ศาลาอเนกประสงค์ วัดนาโคก ตำบลนาโคก อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 128 คน
นายคณิง ทองเทียะ ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองสมุทรสาคร ประธานการประชุม



ประมวลภาพการประชุม

กลุ่มที่ 1



นายณิง ทองเที่ยง
ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองสมุทรสาคร
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพ
เป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ด
นิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟัง
รายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความ
ความเห็น

กลุ่มที่ 2



นายณิง ทองเที่ยง
ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองสมุทรสาคร
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพ
เป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ด
นิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียด
โครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



สรุปประเด็นข้อดีเห็นและข้อเสนอแนะ:
ที่สำคัญจากการประชุม



ด้านวิศวกรรม

ให้ปรับตำแหน่งสะพานกลับรถ
เกือกม้าไปบริเวณสถานีบริการ
น้ำมัน Caltex กม.41+100

1

กังวลว่าระดับผิวจราจรที่จะ
ก่อสร้างใหม่จะมีระดับความสูง
มากกว่าเดิม

2

ให้ออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
แบบเสาสูง (High Mast)

3

ให้ปรับตำแหน่งจุดออกทาง
ขนานบริเวณ กม.49+950
ไปบริเวณ กม.49+750

4

ให้ประสานงานกับหน่วยงาน
ระบบสาธารณูปโภค
เพื่อวางแผนการรื้อย้ายร่วมกัน

5

ให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้
เหมาะสมและเพียงพอ
โดยสามารถระบายลงสู่
คลองสุนัขหอน เพื่อป้องกัน
ปัญหาน้ำท่วมขัง

6

ให้เปิดทางเข้าจากทางคู่ขนานเข้า
ทางหลักประมาณ กม.49+000
เพื่อรองรับการเดินทางเข้า-ออกของ
ชุมชนนาโคก

7

ให้พิจารณาปรับตำแหน่งทางออกจากถนนทางหลักเข้าสู่ทางคู่ขนาน
บริเวณ กม.49+500 เป็น กม.49+200 ผังขาเข้ากรุงเทพฯ
และให้เพิ่มทางออกจากถนนทางหลักเข้าสู่ทางคู่ขนานบริเวณ กม.48+200
ผังขาออกไปจังหวัดสมุทรสงคราม

8



ด้านระยะเวลา

ขอให้แจ้งระยะเวลาก่อสร้าง
อย่างต่อเนื่อง
เพื่อให้สถานประกอบการ
บริเวณแนวเส้นทางโครงการ
โดยเฉพาะผู้ประกอบการอาชีพขายเกลือ
ที่มีร้านค้าตั้งอยู่ริมถนนได้เตรียม
วางแผนการประกอบอาชีพ

จบการนำเสนอ

ขอบคุณคะ/ครับ



การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

