



กรมทางหลวงชนบท

โครงการสำรวจออกแบบ

โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.309 ทล.3056 และทล.32 กับถนนสาย อย.3046

อ.วังน้อย, บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา



@763isxao
Line Official Account



เว็บไซต์โครงการ
www.ทางต่างระดับ-อย3046.com

แผนพับ
ประชาสัมพันธ์โครงการ
การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3



สิงหาคม 2569



ความเป็นมาของโครงการ

ภายใต้แผนกิจกรรมยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ถนนสาย อย.3046 แยกทางหลวงหมายเลข 309 - บ.ตลิ่งชัน อ.วังน้อย บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ปัจจุบันมีปริมาณจราจรรถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างอำเภอโดยสายทาง อย.3046 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 309 บริเวณอำเภอวังน้อย และจุดสิ้นสุดสายทางเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 3056 บริเวณอำเภอบางปะอิน ซึ่งมีศักยภาพที่จะยกระดับมาตรฐานทางหลวง และสามารถที่จะพัฒนาเป็นทางลัด ทางเลี่ยงระหว่างอำเภอ โดยจะต้องปรับปรุงขยายผิวจราจรถนนสายดังกล่าว และคัดเลือกส่วนขยายต่อเติมบริเวณจุดบรรจบสายทางให้เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับถนนทางหลวงหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 309 ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคต และการสัญจรให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย ตลอดจนบรรเทาปริมาณจราจรบนถนนทางหลวง

ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุงและขยายถนนสาย อย.3046 แยกทางหลวงหมายเลข 309 - บ.ตลิ่งชัน อ.วังน้อย,บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร ซึ่งผลการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร วิศวกรรมงานทาง วิศวกรรมอำนวยความปลอดภัย และด้านอื่น ๆ ได้เสนอแนวคิดเชิงหลักการเบื้องต้น (Conceptual Design) ของงานออกแบบจุดเชื่อมทางแยกกับถนนสายหลักของกรมทางหลวงเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 หมายเลข 3056 และหมายเลข 32 ดังนั้นเพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคต และการสัญจรได้รับความสะดวกและปลอดภัย กรมทางหลวงชนบทจึงจำเป็นต้องสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.309 ทล.3056 และทล.32 กับถนนสาย อย.3046 อ.วังน้อย,บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการจราจร โดยออกแบบให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล มีประสิทธิภาพและบรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการ



วัตถุประสงค์ของโครงการ



ศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือรูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ



สำรวจออกแบบ และประมาณราคาของโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.309 ทล.3056 และ ทล.32 กับถนนสาย อย.3046 อ.วังน้อย, บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา



ประโยชน์ของโครงการ

- 1 เพื่อเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่โดยรอบ ให้มีความปลอดภัยในการสัญจร
- 2 บรรเทาและแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 จุดตัดถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 กับถนนทางหลวงชนบท อย.3046 อ.วังน้อย,บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
- 3 เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งระหว่างทางหลวงหมายเลข 3056 และทางหลวงหมายเลข 309 ไปยังย่านนิคมอุตสาหกรรม และย่านที่พักอาศัย ให้เป็นระบบเกิดความสมบูรณ์
- 4 รองรับการพัฒนาและขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน

ระยะเวลาดำเนินการ

วันเริ่มงาน : วันที่ 9 ธันวาคม 2569 วันสิ้นสุดสัญญา : วันที่ 4 กันยายน 2569 รวมระยะเวลา 270 วัน

[illegible]



รูปแบบทางต่างระดับ (Interchange) ที่เหมาะสม

จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร และการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงการฯ รวมถึงการออกแบบด้านวิศวกรรม และความปลอดภัยพบว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับ (Interchange) มีความเหมาะสมกับปริมาณจราจรในทิศทางที่สำคัญ โดยรูปแบบที่สามารถแก้ปัญหาการติดขัดบริเวณทางแยก แสดงดังนี้

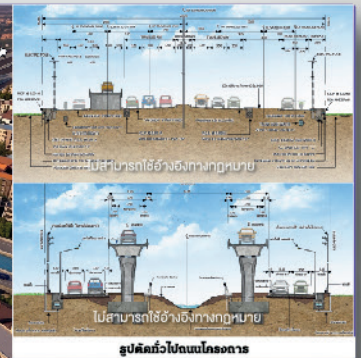
รูปแบบทางแยกต่างระดับ

บริเวณจุดตัด ถนน อย.3046

(ถนนเลียบคลอง 4 ขวา)

กับถนน ทล.309

(ถนนวงน้อย-โรจนะ)



สะพานเลี้ยวขวา (Directional Ramp) เชื่อมกระแสดูจราจรที่ต้องการเลี้ยวขวาจากถนน อย.3046 (ถนนเลียบคลอง 4 ขวา) ไปยังถนน ทล.309 (ถนนวงน้อย-โรจนะ) : ออกแบบเป็นสะพานขนาด 1 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 4.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 1.00 เมตร รวมความกว้างของผิวสะพานกว้าง 6.00 เมตร สะพานมีความยาวประมาณ 270.00 เมตร ช่วงสะพานยาวช่วงละ 35.00 - 40.00 เมตร

สะพานเลี้ยวขวา (Directional Ramp)) เชื่อมกระแสดูจราจรที่ต้องการเลี้ยวขวาจากถนน ทล.309 (ถนนวงน้อย-โรจนะ) ไปยังถนน อย.3046 (ถนนเลียบคลอง 4 ขวา): ออกแบบเป็นสะพานขนาด 1 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 4.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 1.00 เมตร รวมความกว้างของผิวสะพานกว้าง 6.00 เมตร สะพานมีความยาวประมาณ 590.00 เมตร ช่วงสะพานยาวช่วงละ 35.00-40.00 เมตร

ทั้งนี้เสาดม่อของ Directional Ramp ที่อยู่บริเวณเกาะกลางถนน ทล.309 จะทำให้ช่องจราจรเลี้ยวขวา จากถนน ทล.309 ไปยังถนน อย.3010 หายไป อาจส่งผลให้ลดความคล่องตัวของรถวิ่งทางตรงเล็กน้อย ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ จึงออกแบบโครงสร้างส่วนล่างของ Directional Ramp เป็นโครงสร้างแบบคร่อม (Portal Frame) ในบางจุดอีกรูปแบบหนึ่ง โดยตำแหน่งของเสา Portal Frame จะตั้งอยู่บน Separator โดย อยู่ห่างจากเขตทางประมาณ 12.00 เมตร



รูปแบบทางแยกต่างระดับ

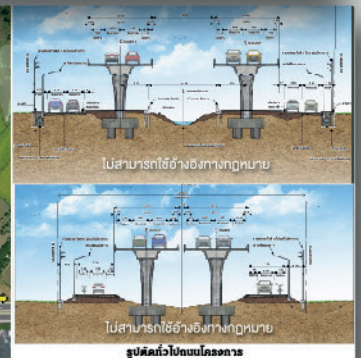
บริเวณจุดตัด ถนน อย.3046

(ถนนเลียบคลอง 4 ขวา)

กับถนน ทล.3056

(ถนนจอมพล ป.) และ ทล.32

(ถนนสายเอเชีย)



รูปแบบสะพานข้ามทางแยกจากถนน อย.3046 (ถนนเลียบคลอง 4 ขวา)ข้ามถนน ทล.3056 ร่วมกับทางต่างระดับเลี้ยวขวา เชื่อมกระแสดูจราจรกับถนน ทล.32 ออกแบบเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 4.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร รวมความกว้างของผิวสะพานกว้าง 12.00 เมตร สะพานมีความยาวประมาณ 800.00 เมตร ช่วงสะพานยาวช่วงละ 35.00-45.00 เมตร

รูปแบบสะพานข้ามทางแยกจากถนน ทล.32 เชื่อมกระแสดูจราจรไปยังถนน อย.3046 (ถนนเลียบคลอง 4 ขวา) ออกแบบเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 4.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร รวมความกว้างของผิวสะพานกว้าง 12.00 เมตร สะพานมีความยาวประมาณ 270.00 เมตร ช่วงสะพานยาวช่วงละ 35.00-45.00 เมตร

ถนนบริการ (Service Road) ขนาด 1-2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50-2.50 เมตร ขนานกับสะพานต่างระดับ เพื่อเชื่อมการเดินทางของพื้นที่รอบสะพานต่างระดับ



การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะคาดการณ์ผลกระทบต่อบังคับสิ่งแวดลอมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม



คุณภาพอากาศ
และบรรยากาศ

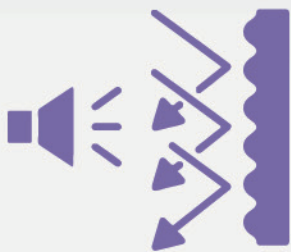
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

การพัฒนาแนวเส้นทางโครงการอาจก่อผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เช่น การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การเปิดหน้าดิน และมลพิษจากไอเสียเครื่องจักร เป็นต้น ซึ่งทำให้มีปริมาณ ฝุ่นละอองในบรรยากาศเพิ่มขึ้น

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ฉีดพรมน้ำบริเวณที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย เช่น บริเวณที่มีการเปิดหรือขุดเจาะหน้าดินบนทางเดินรถชั่วคราว กองวัสดุก่อสร้าง อย่างน้อย 2 ครั้ง/วัน เป็นต้น
2. ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ ให้มิดชิดขณะขนส่งด้วยรถบรรทุก
3. หากมีการร้องเรียนจากผลกระทบด้านฝุ่นละออง อันเนื่องจากการดำเนินงานโครงการ ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้น



เสียง
และความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่มีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรในการก่อสร้าง อาจทำให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนรบกวนต่อประชาชนและบริเวณพื้นที่อ่อนไหว เช่น วัด โรงเรียน และแหล่งชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและตามเส้นทางขนส่ง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ และความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น
2. ผู้รับเหมาจะต้องมีการบันทึกสภาพสิ่งแวดล้อมก่อนเริ่มก่อสร้าง และกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคาร/บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง จากกิจกรรมโครงการ จะต้องเข้าไปตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไข
3. ดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีและใช้งานได้ดีตลอดเวลา เพื่อให้ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด
4. ควบคุมน้ำหนัก ความเร็ว และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของยานพาหนะในโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด



คุณภาพน้ำผิวดิน
และนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ซึ่งจะมีการก่อสร้างฐานราก และเสาตอม่อสะพานในลำน้ำ เป็นสาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนใต้ท้องน้ำ และอาจมีการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง ซึ่งเป็นผลกระทบต่อแหล่งน้ำ และรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในน้ำ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. การสร้างที่พักคนงานและสำนักงานก่อสร้างต่าง ๆ ควรสร้างให้ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร
2. ห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรและ/หรือระบายน้ำทิ้ง น้ำปนเปื้อน น้ำมันเครื่องใช้แล้ว และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ ลงแหล่งน้ำโดยเด็ดขาด



**การกบดานขบสง
อุบัติเหตุและความปลอดภัย
ต่อผู้ใช้ทาง**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างซึ่งจะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยผลกระทบมักเกิดจากตัวรถที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมาก ทำให้มีระยะการหักเลี้ยวและหยุดรถมาก เมื่อสัญจรผ่านชุมชนที่มีรถจักรยานยนต์ขับด้วยความเร็วสูง โดยเฉพาะในช่วงทางร่วม-ทางแยก อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการเฉี่ยวชนกีดขวางการจราจรได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. รั้วมัตระวังมิให้มีการกีดขวางทางเข้า-ออก ชุมชน หรือทางสัญจรท้องถิ่น ในกรณีที่ ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม ต้องจัดทำทางเบี่ยงหรือทางเข้าออกให้สัญจรได้ตามปกติ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือนให้เห็นชัดเจนทั้งเวลากลางวันและกลางคืน
2. ติดตั้งป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจน
3. ผู้รับจ้างก่อสร้าง ต้องจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เพื่ออำนวยความสะดวก ต่อผู้ใช้ทางที่สัญจรไป-มา บริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงแนะนำเส้นทางเลี้ยว



**การโยกย้าย
และการเวนคืน**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

โครงการเป็นการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ จึงจำเป็นที่จะต้องทำการเวนคืนเพื่อก่อสร้างถนนโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบในการสูญเสียที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างอย่างถาวร รวมทั้งยังกระทบต่อการประกอบอาชีพและการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคต นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อสภาพจิตใจ ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบระดับสูง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ พร้อมรายละเอียดขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน
2. การจ่ายค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้พิจารณาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ในส่วนของสถานประกอบการ ร้านค้า ให้พิจารณาจ่ายค่าเสียโอกาสที่เกิดจากการเวนคืนอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง และดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จก่อนการโยกย้าย
3. การสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากกรมทางหลวงชนบท ในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน



**การดำเนินงาน
ด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชนและ
การประชาสัมพันธ์โครงการ**

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ
การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1
วันพุธที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ
การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 2
วันอาทิตย์ที่ 17 พฤษภาคม 2569



เริ่มต้นโครงการ



**การพบปะ
ประชาสัมพันธ์โครงการ**

วันอังคารที่ 4 สิงหาคม 2569
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ
การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 3

สิ้นสุดโครงการ

ส.ค. 69
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ
การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 4



กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์: 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร: 0 2551 5420

สายด่วน พช. 1146

แขวงทางหลวงชนบทพระนครศรีอยุธยา

โทรศัพท์: 0 3532 8712

โทรสาร: 0 3532 8712

e-mail : ayutthaya.drr.go.th



กลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ

บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์: 0 2066 6595 , 08 6666 9595

โทรสาร: 0 2066 6595

e-mail : Hybrid.en.consultant@gmail.com

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

ติดต่อ : คุณวิภาส ทิพย์ประสงค์ โทรศัพท์ : 089-779-9397 หรือ คุณพรณิภา นวนา โทรศัพท์ 06 5645 1971

E-Mail : midippr@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2942 3570

โทรสาร : 0 2942 3562

e-mail : pvs95consultants@yahoo.com