

# ***การมีส่วนร่วมของประชาชน***

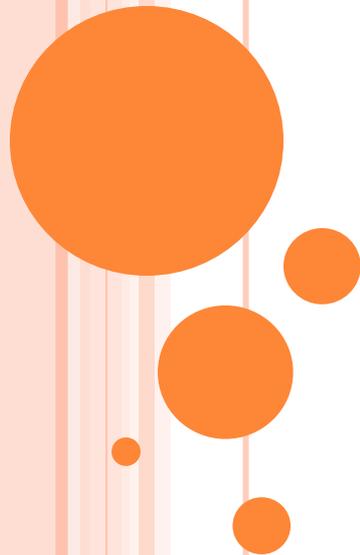
**โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317**

**สาย จันทบุรี – สระแก้ว**

**ตอน อ. โป่งน้ำร้อน – อ. สอยดาว**

**ช่วง กม. 44+200 – กม. 65+350**

**ระยะทางประมาณ 21.150 กิโลเมตร**



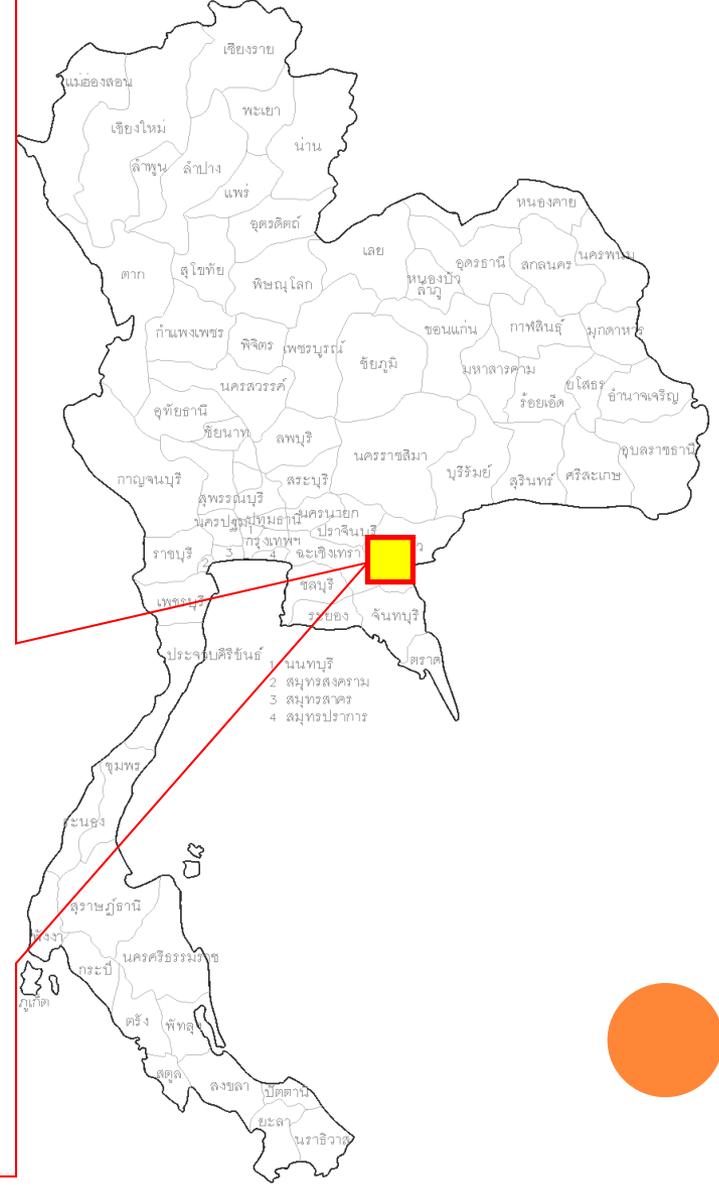
# แผนผังที่ตั้งโครงการ



จุดสิ้นสุดโครงการ  
กม. 65+350.000

จุดเริ่มต้นโครงการ  
กม. 44+200.000

**รายละเอียดโครงการก่อสร้าง**  
- ตอน อ. ปोंงน้ำร้อน - อ. สอยดาว  
กม. 44+200 - กม. 65+350  
ระยะทางประมาณ 21.150  
กิโลเมตร





# ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ระยะทางรวมประมาณ 147.616 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ปัจจุบันมี 2 ช่องจราจรและมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง อีกทั้งยังเป็นถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าทางการเกษตรในช่วงฤดูเก็บเกี่ยว รวมถึงเป็นการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community ; AEC.) รัฐบาลจึงมีแผนในการพัฒนาโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบขยายทางหลวงสาย 317 จันทบุรี—สระแก้ว เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าอย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง



# วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. รองรับปริมาณการจราจรที่สูงขึ้น
2. เพิ่มคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัด
3. ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ
4. พัฒนาศักยภาพโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่อง
5. รองรับการค้าขายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC.)



# ความเป็นมาของโครงการ

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2561  
การมีส่วนร่วมของประชาชน



วันที่ 7 พฤษภาคม 2562  
การประชุมคณะกรรมการการคมนาคม



วันที่ 6 มิถุนายน 2562  
การหารือแนวทางการลดผลกระทบของโครงการ



วันที่ 9 กันยายน 2562  
การประชุมการแก้ปัญหารูปแบบก่อสร้าง



ในช่วงที่ผ่านมากรมทางหลวงได้มีการประสานงานกับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง  
เพื่อลดผลกระทบต่างๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการฯ

วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562  
การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2





# ข้อมูลทั่วไปของโครงการ

- มาตรฐานชั้นทางเดิมผิว AC. (7/9) และ (7/11) เป็นช่วง ๆ
- ปริมาณการจราจรปี 2559 AADT 13,288 คัน/วัน, รถบัสทุก 8.57% Growth Rate 7.4% (ปี 2558)
- เขตทาง 60 เมตร (ซ้าย 30 ม. ขวา 30 ม.)
- ปัญหาการระบายน้ำ
- ปัญหาอุบัติเหตุ





# การดำเนินโครงการ

- ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม (งานจ้างเหมา)
- งบประมาณก่อสร้าง 1,144 ล้านบาท
- ระยะเวลาก่อสร้างรวม 1,050 วัน (35 เดือน)  
เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่วันที่  
10 มีนาคม 2562 ถึงวันที่ 28 มกราคม 2565

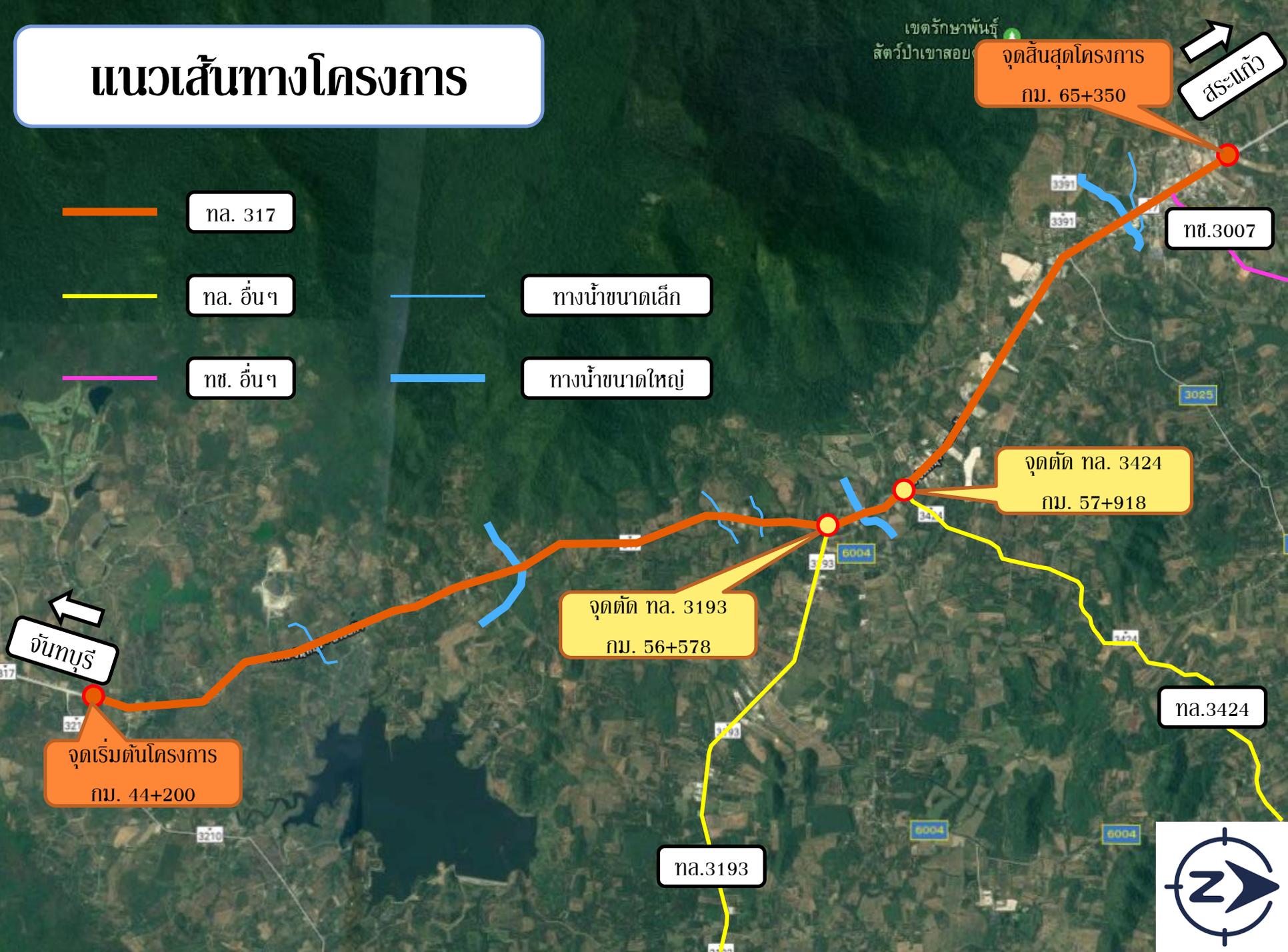
# ข้อมูลที่ใช้ประกอบการออกแบบ

1. สภาพภูมิประเทศ แนวเส้นทางโครงการ
2. ปริมาณการจราจร / ลักษณะการเดินทาง
3. ข้อมูลอุบัติเหตุ
4. ข้อมูลน้ำท่วม
5. พื้นที่ย่านชุมชน
6. รูปแบบโครงการฯ ช่วงอื่น



# แนวเส้นทางโครงการ

- na. 317
- na. อื่นๆ
- ทช. อื่นๆ
- ทางน้ำขนาดเล็ก
- ทางน้ำขนาดใหญ่



จุดสิ้นสุดโครงการ  
กม. 65+350

สระแก้ว

ทช.3007

จุดตัด ทล. 3424  
กม. 57+918

จุดตัด ทล. 3193  
กม. 56+578

จุดเริ่มต้นโครงการ  
กม. 44+200

จันทบุรี

na.3424

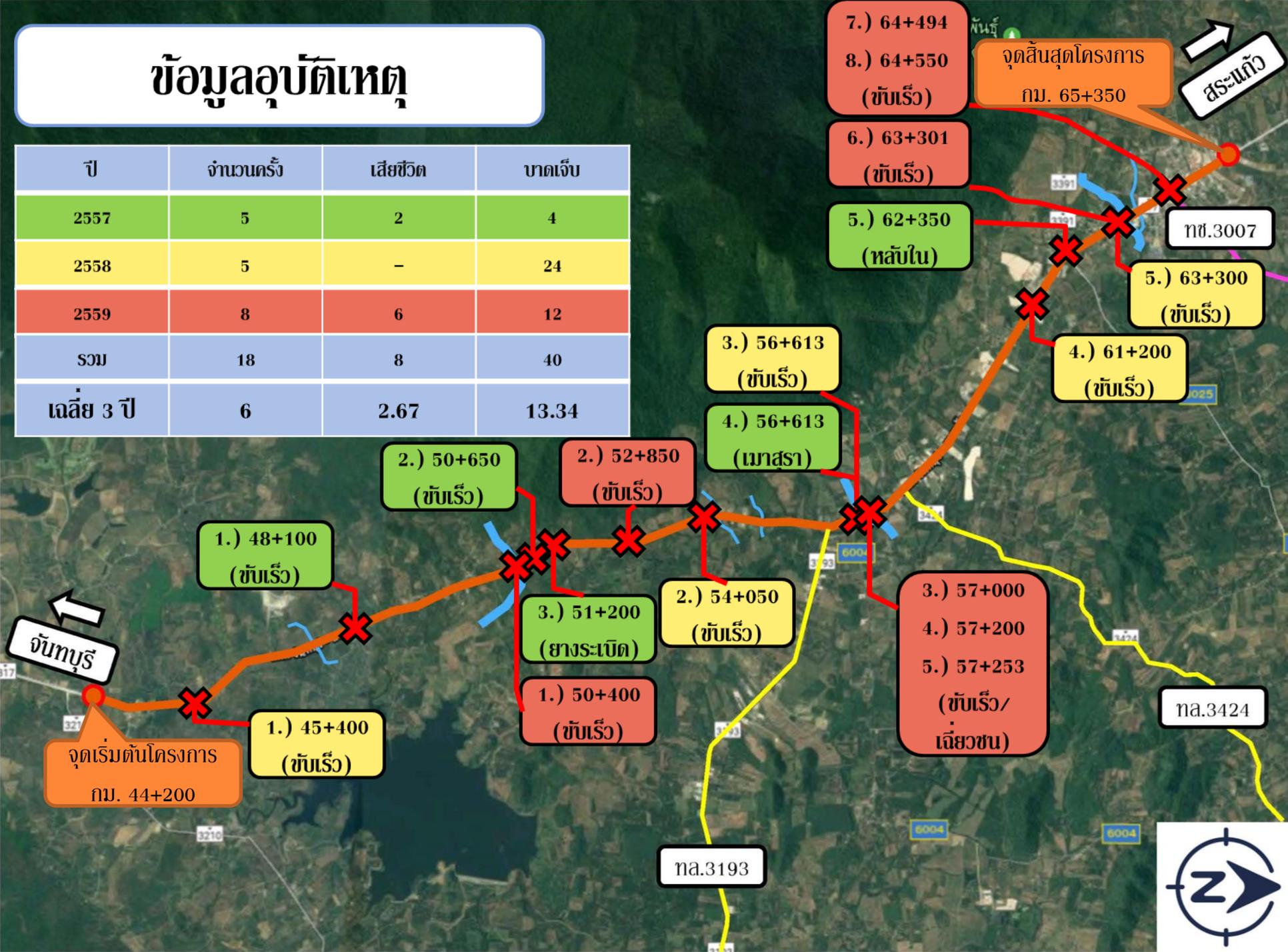
na.3193





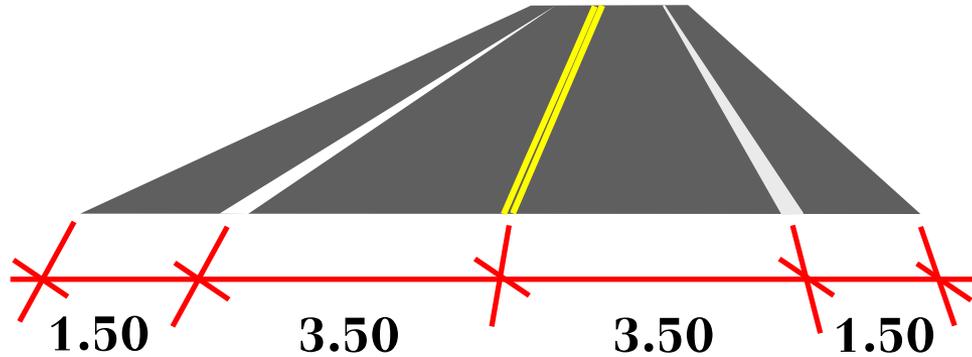
# ข้อมูลอุบัติเหตุ

ปี	จำนวนครั้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ
2557	5	2	4
2558	5	-	24
2559	8	6	12
รวม	18	8	40
เฉลี่ย 3 ปี	6	2.67	13.34

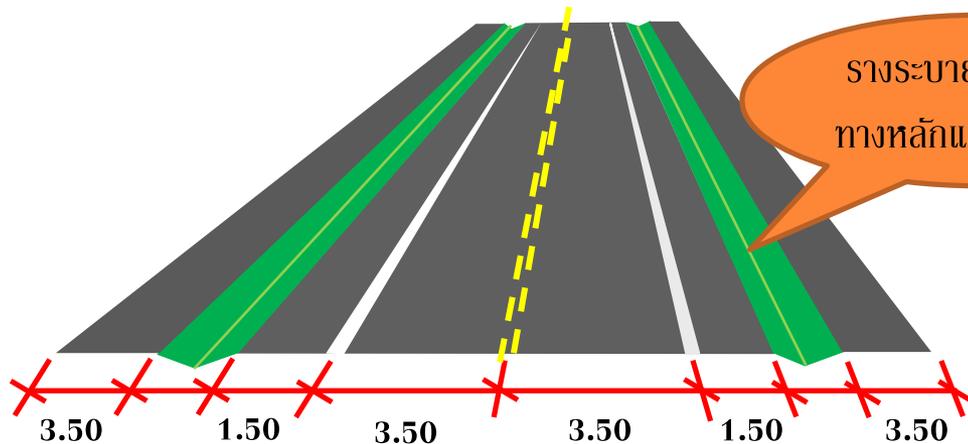


# สภาพทั่วไปของโครงการ

สภาพทั่วไปของโครงการ กม. 44+200 – 63+500



สภาพทั่วไปของโครงการ กม. 63+500 – 65+350 (ช่วงชุมชน)



วางระบายน้ำระหว่าง  
ทางหลักและทางขนาน



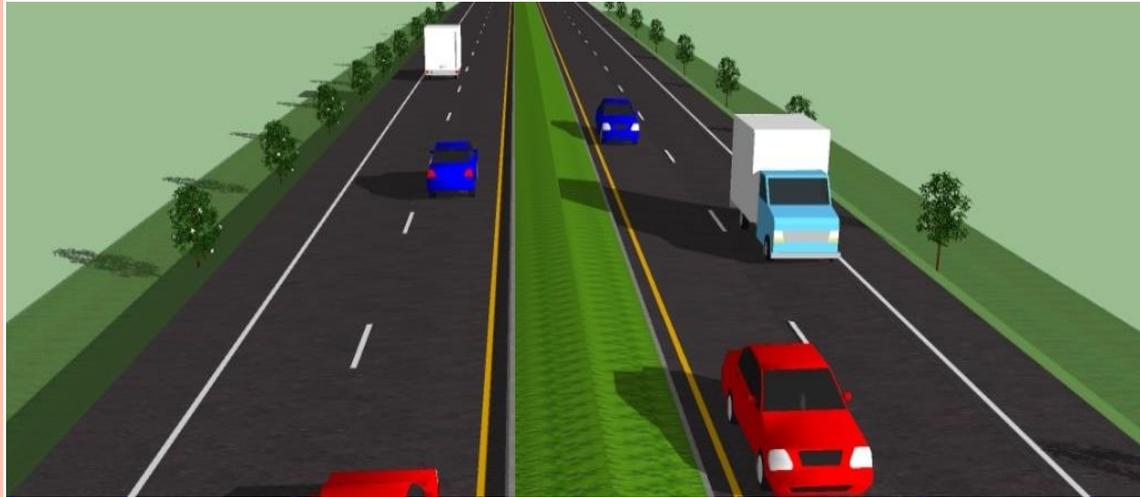
# แนวทางการพิจารณาปรับปรุงรูปแบบ

- รูปแบบโดยทั่วไปเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า เกาะกลางเป็นแบบยก (RAISED MEDIAN) โดยขยายคันทาง เดิมออกไปทั้ง 2 ข้างทาง โดยให้สอดคล้องกับรูปแบบเต็มเขตทาง 60 เมตร ในอนาคต
- รูปแบบเต็มเขตทาง 60 เมตร เกาะกลางเป็นแบบแผงกั้นคอนกรีต (MEDIAN BARRIER) ในบริเวณย่านชุมชนเขาสอยดาว กม. 63+500.000 – กม. 65+350.000
- ปรับปรุงทางแยกเพื่อลดอุบัติเหตุ
- ปรับปรุงทางหลวงที่ผ่านย่านชุมชน / ระบบระบายน้ำ





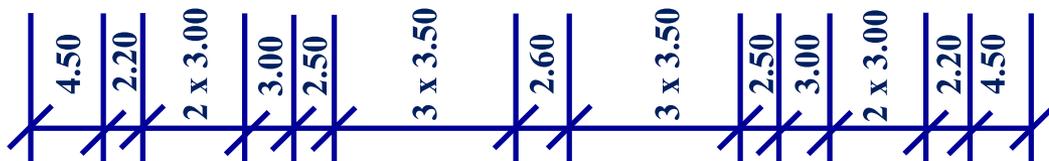
# รูปแบบทั่วไปของโครงการ (หลังดำเนินโครงการ)



- มาตรฐานทางชั้นพิเศษ  
4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจรช่องละ  
3.50 เมตร
- เกาะกลางแบบยก กว้าง  
5.10 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ  
2.50 เมตร
- ผิวทางเป็น  
ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต
- ขยายคันทางจาก 2 ช่องเป็น 4  
ช่องจราจรตลอดช่วง



# รูปแบบทั่วไปของโครงการ (หลังดำเนินโครงการ)



- รูปแบบเต็มเขตทาง (Ultimate Stage) 10 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- เกาะกลางแบบแบ่งกันคอนกรีต กว้าง 2.60 เมตร
- ทางหลักไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร
- ทางขนาน 2 ช่องจราจร ซ้าย - ขวา ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.00 เมตร
- ทางเท้ากว้าง 4.50 เมตร
- ไหล่ทางทางขนานกว้าง 2.20 เมตร
- ผิวทางเป็นผิว แอสฟัลต์คอนกรีต

# จุดกลับรถ

ระยะทางทั้งโครงการ **21.15 km.**

จุดกลับรถระดับดิน **5 จุด**

จุดกลับรถใต้สะพาน **5 จุด**

4.) 53+290

- กลับรถใต้สะพาน **4 ม.**
- เชื่อมจุด U-TURN (เป็นสะพาน)

3.) 50+917

- กลับรถใต้สะพาน **4.5 ม.**
- เชื่อมจุด U-TURN

1.) 45+600

- จุดกลับรถระดับดิน

5.) 55+793

- กลับรถใต้สะพาน **3 ม.**
- เชื่อมจุด U-TURN

2.) 48+200

- จุดกลับรถระดับดิน

6.) 57+918

- ทางแยก 3424
- จุดกลับรถระดับดิน

9.) 63+470

- กลับรถใต้สะพาน **5 ม.**
- เพิ่มสะพานทางขนาน

10.) 64+931 (ชุมชนซอยดาว)

- กลับรถใต้สะพาน **4.5 ม.**
- ใต้สะพานเป็นสัญญาณไฟจราจร

8.) 61+870

- จุดกลับรถระดับดิน

7.) 60+000

- จุดกลับรถระดับดิน

จุดตัด ทล. 3424

กม. 57+918

ทล.3424

จุดตัด ทล. 3193

กม. 56+578

ทล.3193

จุดสิ้นสุดโครงการ

กม. 65+350

สระแก้ว

ทช.3007

จันทบุรี

จุดเริ่มต้นโครงการ

กม. 44+200



# รูปแบบจุดกลับรถระดับดินจุดที่ 1 กม. 45+600

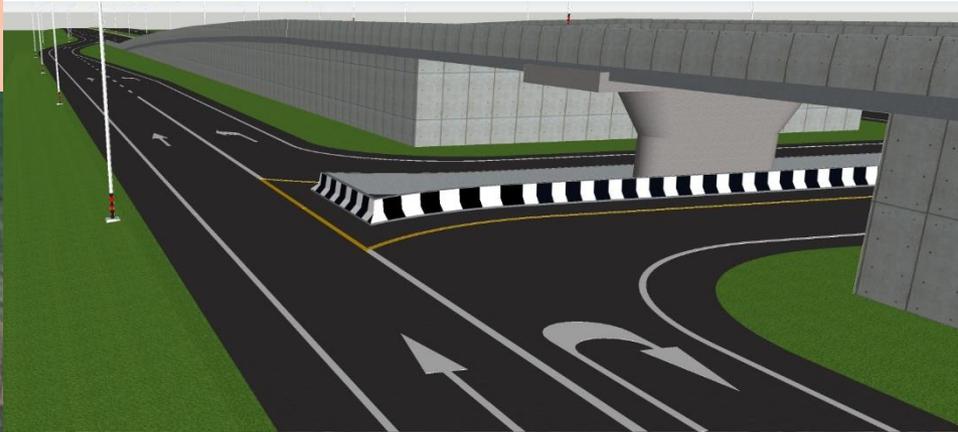
สวนผลิตเมล็ดผลไม้  
ป่าเขาซอยดาว

ศูนย์เพาะชำ  
กล้าไม้ จันทบุรี

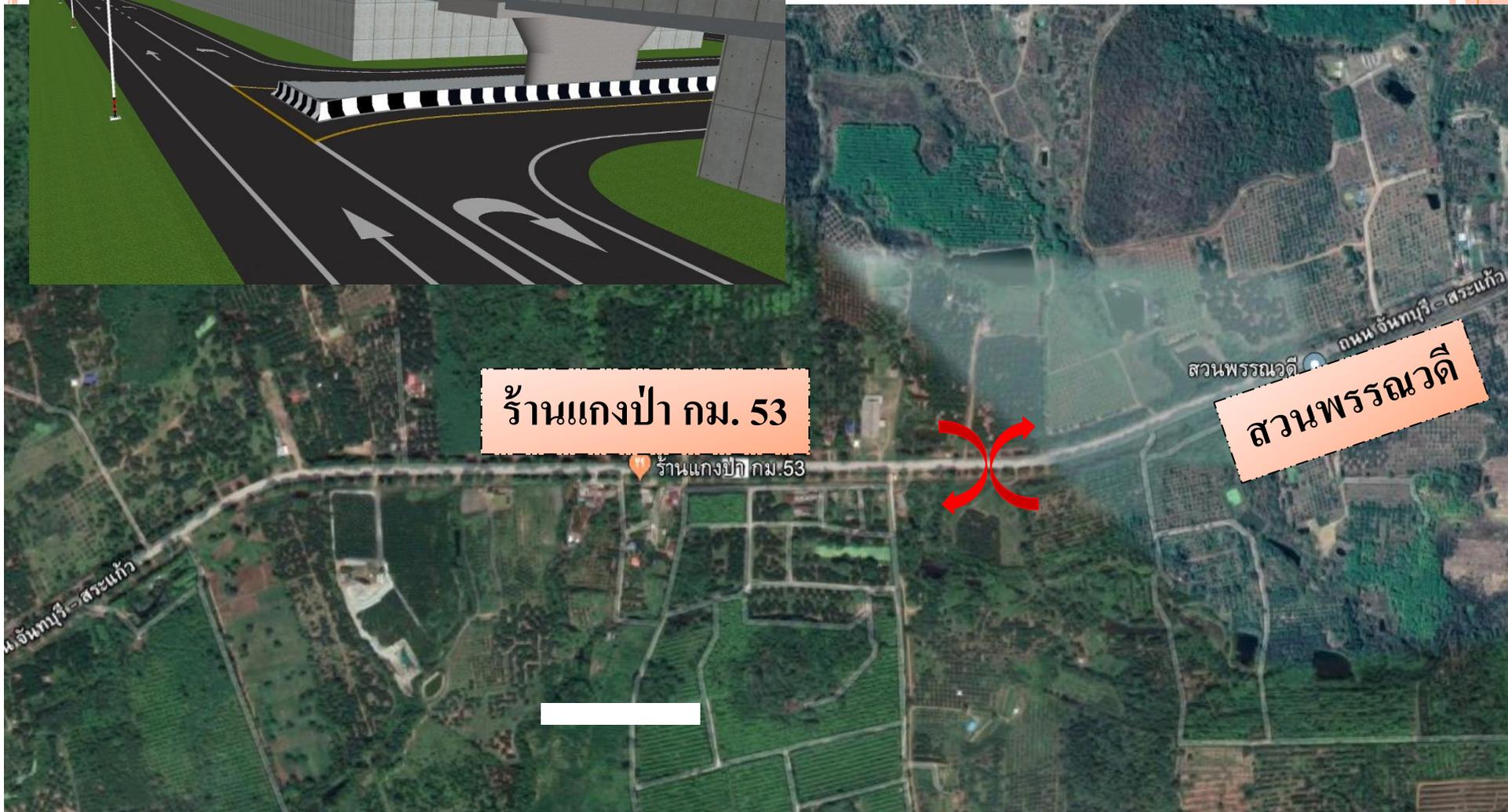
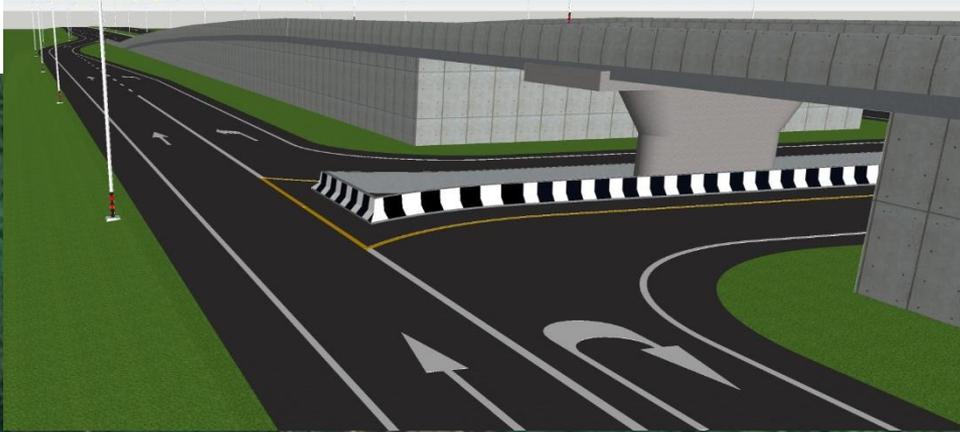




# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 3 กม. 50+917



# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 4 กม. 53+288



ร้านแกงป่า กม. 53

สวนพรรณวดี

ถนนจันทบุรี-สระแก้ว

ร้านแกงป่า กม.53

# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 5 กม. 55+788



# รูปแบบจุดกลับรถระดับดินจุดที่ 6 กม. 57+918 (แยกสัญญาณไฟจราจร)



# รูปแบบจุดกลับรถระดับดินจุดที่ 7 กม. 60+000



# รูปแบบจุดกลับรถระดับดินจุดที่ 8 กม. 61+870

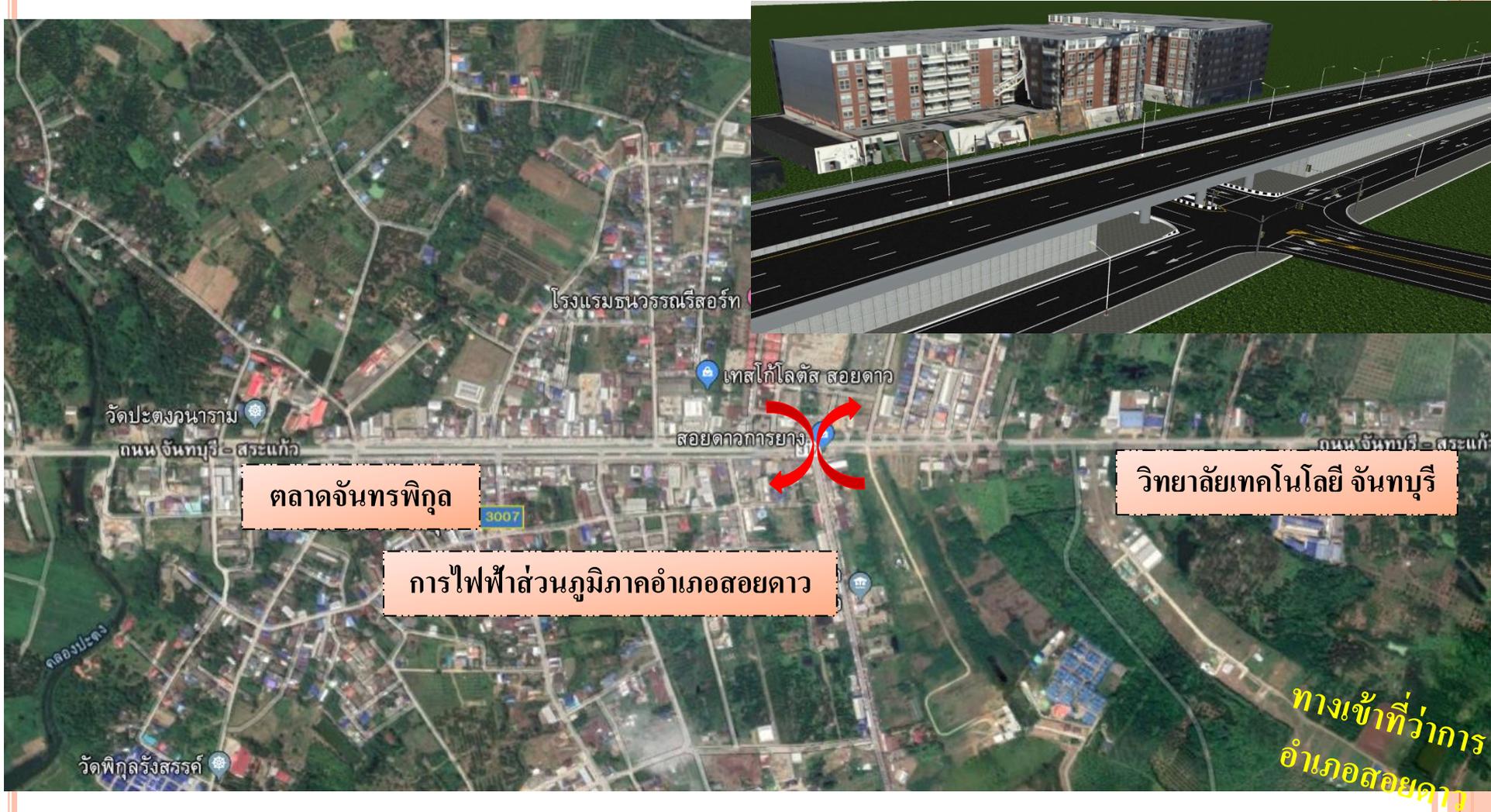


# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 9 กม. 63+649



# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 10 กม. 64+931

## จุดตัดทางเข้าที่ว่าการอำเภอสอยดาว (ใต้สะพานติดตั้งสัญญาณไฟจราจร)



# รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานจุดที่ 10 กม. 64+931

จุดตัดทางเข้าที่ว่าการอำเภอสอยดาว  
(ใต้สะพานติดตั้งสัญญาณไฟจราจร)



# ตำแหน่งสะพานลอย



- บริเวณโรงเรียนวัดพังอน  
กม. 45+000

- บริเวณโรงเรียนบ้านทุ่งกร่าง  
และวัดทุ่งกร่าง กม. 49+800

- บริเวณโรงเรียนบ้านตามูล และสถานี  
อนามัยตำบลทรายขาว กม. 56+872



## ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. การคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
2. เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร
3. ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัด
4. รองรับการพัฒนาตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC.)



# ผลกระทบที่เกิดขึ้นและมาตรการ เพื่อลดผลกระทบโครงการก่อสร้าง

ผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ
<p><u>ขณะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เกิดผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการเดินทาง</li><li>- เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่น เสียง การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง</li><li>- ต้นไม้ข้างทาง</li></ul>	<p><u>ขณะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- จัดให้มีมาตรการการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวกระหว่างก่อสร้าง</li><li>- จัดให้มีมาตรการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้น</li></ul>
<p><u>โครงการแล้วเสร็จ</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เกิดผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการเดินทางระหว่างชุมชน 2 ฝ่าย</li><li>- ด้านการระบายน้ำด้านข้าง</li></ul>	<p><u>โครงการแล้วเสร็จ</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้มีระยะห่างไม่มาก ทำให้การสัญจรระหว่างสองข้างมีความสะดวกและปลอดภัย</li><li>- จัดให้มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำให้ดีขึ้น</li><li>- ติดตั้งป้ายจราจรให้เพียงพอ เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง</li></ul>

# Thank You !

