



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 34



ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**

ออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทาง สร้างความสะดวก ปลอดภัย ให้ผู้ใช้งาน

ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สามารถแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัด ให้ประชาชนและผู้ประกอบการใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงสุด

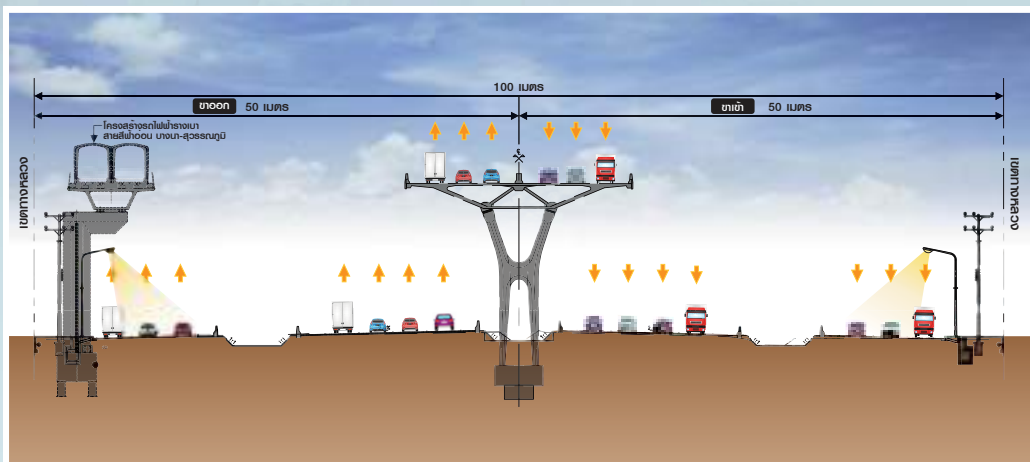




การขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจร เพื่อแก้ปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง

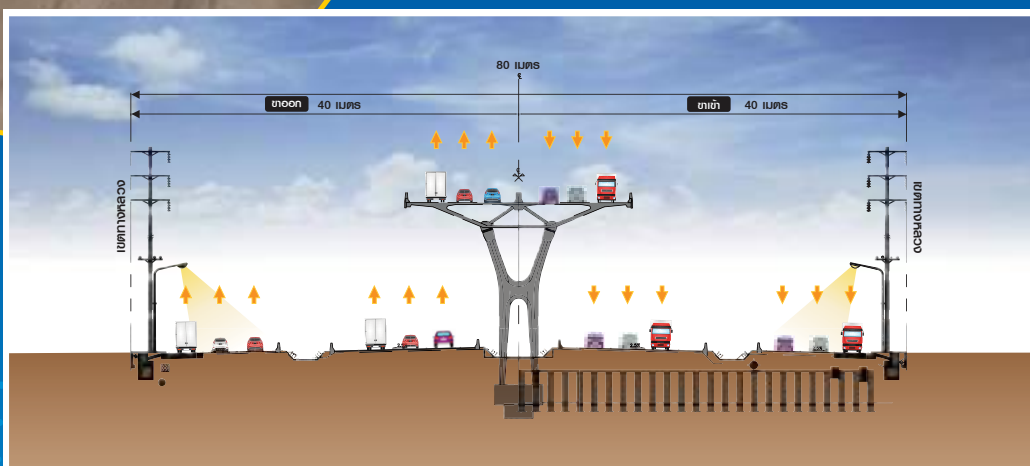
- ถนนช่วง กม.9+100 (บริเวณทางแยกต่างระดับวัดศลุต หรือแยกเมกะบางนา) ถึง กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ)

ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 14 ช่องจราจร อยู่ในเขตทางกว้าง 100 เมตร ซึ่งได้รับการพัฒนาเต็มเขตทางแล้ว ดังนั้น จึงไม่ได้รับการออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจรในเส้นทางช่วงนี้



- ถนนช่วง กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม.39+100 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ)

ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 9-10 ช่องจราจร ซึ่งจะทำการปรับปรุงเพิ่มจำนวนช่องจราจรเต็มเขตทาง 80 เมตร ให้ทางหลักและทางขนานมีจำนวนช่องจราจร รวม 12 ช่องจราจร แบ่งเป็นช่องทางหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง) และช่องทางขนาน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง)





กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

งานสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข



ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี

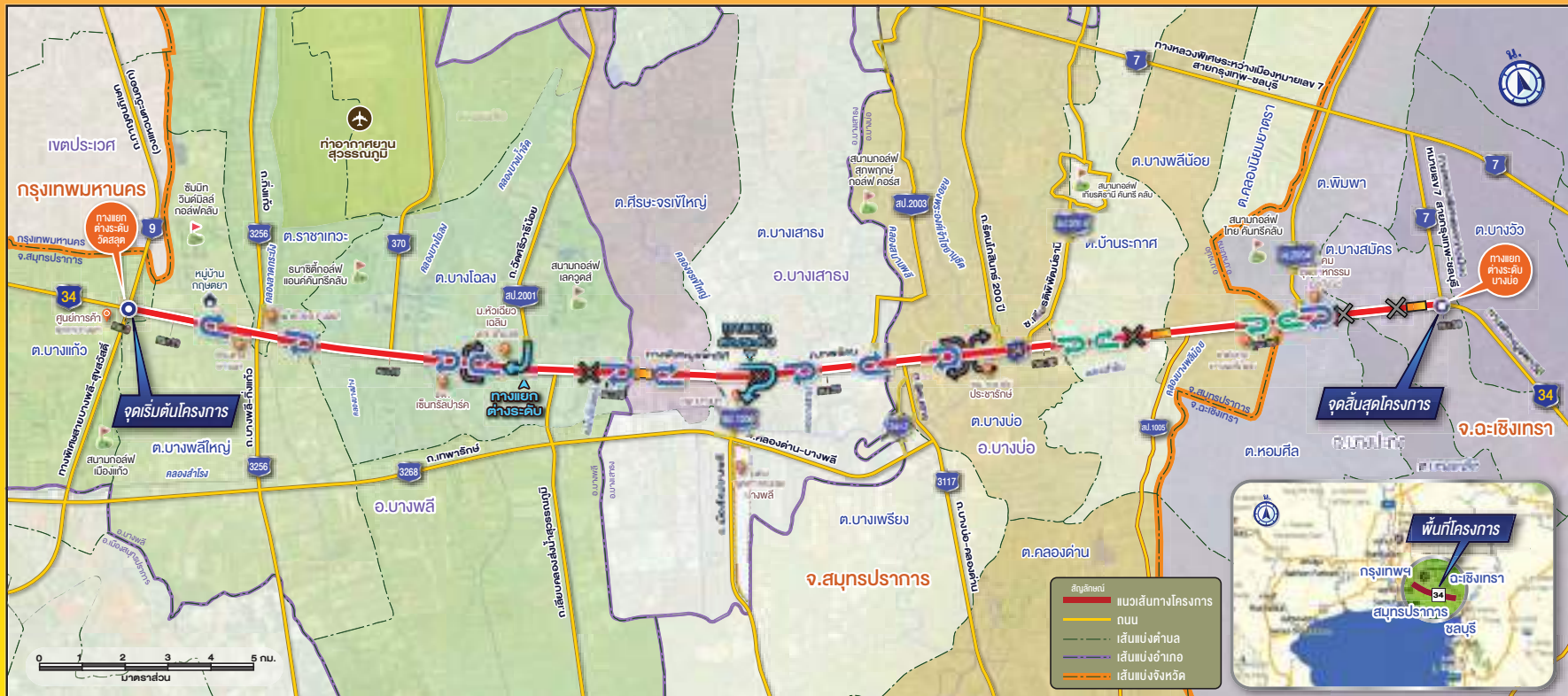
ส่วนที่ 1

จุดเริ่มต้น : ทางหลวงหมายเลข 34 หรือถนนเทพรัตน บริเวณ กม.9+100
ซึ่งเป็นจุดที่ตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (บริเวณทางแยกต่างระดับวัดสุตุ)

จุดสิ้นสุด : บริเวณ กม.39+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
(ทางแยกต่างระดับบางบ่อ)

ระยะทาง

ประมาณ
30 กม.



ปิดจุดกลับรถ
ระดับพื้น (เดิม)

จุดกลับรถ
ใต้สะพาน (เดิม)

สะพานกลับรถ
เกือกม้า (เดิม)

สะพานกลับรถ
เกือกม้า (ใหม่)

สะพานบก (ใหม่)

ทางแยกต่างระดับ (ใหม่)



ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) 5 จุด

- | | |
|-------------|-------------|
| 1 กม.19+000 | 4 กม.35+850 |
| 2 กม.23+000 | 5 กม.38+600 |
| 3 กม.31+750 | |



จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม) 2 จุด

- | |
|-------------|
| 1 กม.17+150 |
| 2 กม.28+600 |



สะพานกลับรถเกือกม้า (เดิม) 10 จุด

- | | |
|-------------|--------------|
| 1 กม.11+050 | 6 กม.21+200 |
| 2 กม.13+150 | 7 กม.24+700 |
| 3 กม.17+050 | 8 กม.26+150 |
| 4 กม.17+225 | 9 กม.28+400 |
| 5 กม.21+100 | 10 กม.37+275 |



ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า 4 จุด

- | |
|--------------------|
| 1 บริเวณ กม.31+245 |
| 2 บริเวณ กม.31+285 |
| 3 บริเวณ กม.35+400 |
| 4 บริเวณ กม.35+600 |



ก่อสร้างสะพานบกสำหรับกลับรถขนาดเล็ก (ใหม่) 3 จุด

- | |
|-------------|
| 1 กม.20+265 |
| 2 กม.32+600 |
| 3 กม.38+860 |



ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (ใหม่) 2 จุด

- | |
|-------------|
| 1 กม.18+200 |
| 2 กม.23+400 |



การออกแบบปรับปรุงตามแนวเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหารถ

1

ปรับปรุงจุดกลับรถ

ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด

- 1 กม.19+000 (บริเวณถนนเลียบคลองสุวรรณภูมิ)
- 2 กม.23+000 (บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว)
- 3 กม.31+750 (บริเวณก่อนถึงบริษัท ซูโอโคติ (ประเทศไทย) จำกัด)
- 4 กม.35+850 (บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรี่คลับ)
- 5 กม.38+600 (บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ไทคอน)



ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบ 4 จุด

- 1 บริเวณ กม.31+245 (บริเวณปากซอยบางกระชาย หรือทางหลวงชนบท สป.3012) สำหรับกลับรถขาเข้า กำหนดก่อสร้างในปี พ.ศ.2563
- 2 บริเวณ กม.31+285 (บริเวณปากซอยบางกระชาย หรือทางหลวงชนบท สป.3012) สำหรับกลับรถขาออก กำหนดก่อสร้างในปี พ.ศ.2563
- 3 บริเวณ กม.35+400 (บริเวณคลองหอมศีล) สำหรับกลับรถขาเข้า
- 4 บริเวณ กม.35+600 (บริเวณคลองหอมศีล) สำหรับกลับรถขาออก

ออกแบบสะพานบกสำหรับกลับรถขนาดเล็ก 3 จุด

ออกแบบสะพานบกให้รถขนาดเล็กที่วิ่งในทางขนาน ใช้ลอคกลับรถไปสู่วางขนานของอีกฝั่งถนนได้ (กลับรถได้ทั้งขาเข้าและขาออก) โดยมีความสูงของช่องลอคไม่เกิน 2.50 เมตร

- 1 กม.20+265 (บริเวณ บริษัท บางกอกเจน จำกัด)
- 2 กม.32+600 (บริเวณ บริษัท ไทย-เยอรมัน สเปเชียลตี้ กลาส จำกัด)
- 3 กม.38+860 (บริเวณคูโสม สาขาบางสมัคร)



2

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพออยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อแก้ปัญหาการติดกระแสนจราจร

เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด

- 1 ฝั่งขาออก กม.30+600 ถัดจาก บริษัท เอ็นเอสที โปรเฟสชั่นแนล จำกัด
- 2 ฝั่งขาออก กม.34+900 ถัดจากปากซอยทางเข้าวัดหอมศีล

เพิ่มจุดออกทางขนาน 2 จุด

- 1 ฝั่งขาเข้า กม.30+700 บริเวณโกดังเอสเคเอส (SKH)
- 2 ฝั่งขาเข้า กม.31+900 ถัดจากสะพานข้ามคลองบ้านระกาศ

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็วเพื่อไม่ให้รบกวนกระแสนจราจรในช่องรถวิ่งทางตรง

3

การปรับปรุงพื้นที่ใต้สะพานข้ามคลองเพื่อการสัญจร

ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองสำหรับรถยกและรถจักรยานยนต์

- 1 คลองบางน้ำจืด (กม.17+152.300)
- 2 คลองจระเข้ใหญ่ (กม.22+440.700)
- 3 คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต (กม.28+600.000)



ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองสำหรับรถจักรยานยนต์

- 1 คลองชวลลภางข้าว (กม.11+949.758)
- 2 คลองลาคกระบัง (กม.12+461.758)
- 3 คลองบางฝาง (กม.14+150.000)
- 4 คลองบางโกลง (กม.15+872.365)
- 5 คลองบางกระเทียม (กม.23+872.000)
- 6 คลองบางเสาธง (กม.24+766.000)
- 7 คลองสนามพลี (กม.26+543.000)
- 8 คลองบ้านระกาศ (กม.32+124.000)
- 9 คลองบางพลีน้อย (กม.34+180.700)
- 10 คลองหอมศีล (กม.35+478.000)



4

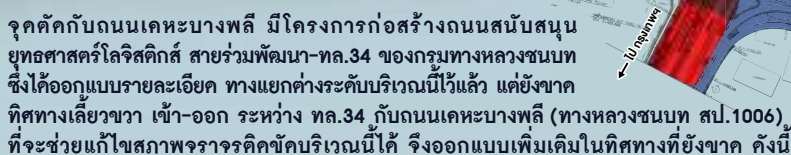
การออกแบบทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ

ออกแบบปรับปรุงไหล่ทางให้เป็นทางเท้า พร้อมมีระบบระบายน้ำยาวตลอดต่อเนื่องตามแนวนถนนโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชนและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณข้างทาง

5

ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร

สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกันตลอดแนวเส้นทางโครงการตามมาตรฐานของกรมทางหลวง



ให้รถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 34 เพื่อไปขึ้นสะพานกัลปพฤกษ์กม.1+200 (บริเวณหน้า บริษัท วอลโว่ ทรัคส์ (ประเทศไทย) จำกัด) มุ่งหน้าไป จ.ฉะเชิงเทรา

โดยการออกแบบก่อสร้างทางยกระดับทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินบริเวณปากทางแยกถนนเคหะบางพลี เพื่อก่อสร้างทางยกระดับช่วงที่ลดระดับลงเชื่อมกับถนนเคหะบางพลี โดยพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างแต่อย่างใด



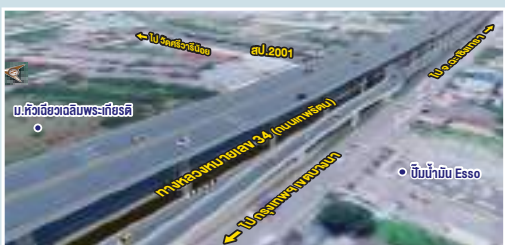
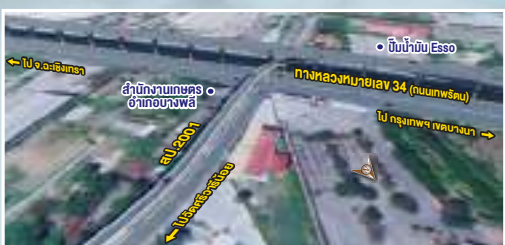


การออกแบบทางแยกต่างระดับ

เพื่อแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่าจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก และสภาพพื้นที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับเพื่อช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ประกอบด้วย 2 จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (ทางหลวงชนบท สป.2001) และบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (ทางหลวงชนบท สป.1006) โดยมีรายละเอียดของการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้

➤ ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)



➤ ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปตัวซี (C Ramp)

ขนาด 1 ช่องจราจร สำหรับให้รถจากถนนวัดศรีวารีน้อยวิ่งขึ้นทางยกระดับเพื่อเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ

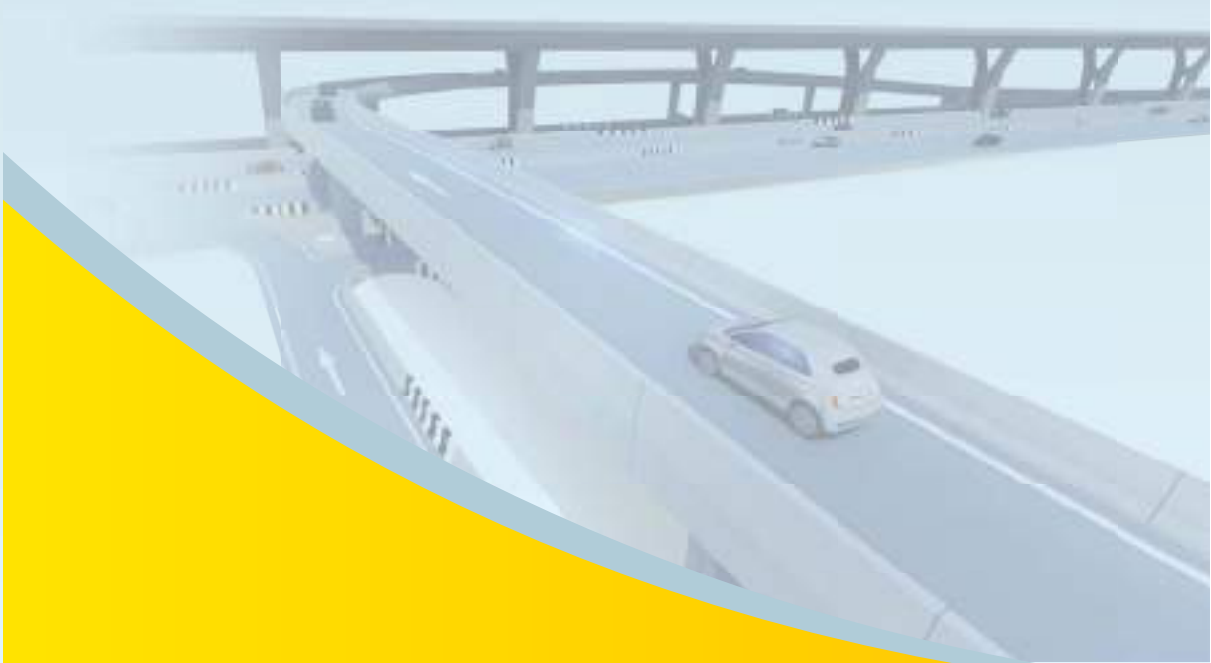
➤ ออกแบบถนนระดับพื้น ขนาด 2 ช่องจราจร

รองรับรถจากทางหลวงหมายเลข 34 ที่ต้องการเลี้ยวเข้าถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)

➤ ออกแบบถนนระดับพื้น ขนาด 1 ช่องจราจร

สำหรับรองรับรถจากถนนวัดศรีวารีน้อย ที่ต้องการเลี้ยวซ้ายออกสู่ทางหลวงหมายเลข 34

โดยออกแบบให้มีรูปแบบเรขาคณิตของทางเลี้ยวที่เหมาะสม สร้างความปลอดภัยในการขับขี่แก่ผู้ใช้ทาง มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย และสามารถก่อสร้างภายในพื้นที่เขตทางหลวงได้โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินบริเวณข้างเคียง





การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมในการพัฒนาโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด ซึ่งผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบที่สำคัญ :

การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการเปิดหน้าดินและการเผาไหม้เชื้อเพลิงของอุปกรณ์ก่อสร้าง จากกิจกรรมการก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- บริเวณที่มีการเปิดหน้าดินใกล้กับพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และให้เพิ่มเติมในช่วงเวลาที่มีฝุ่นละอองมากกว่าปกติ
- ใช้ผ้าใบคลุมส่วนกระเบื้องรถบรรทุกอย่างมิดชิด

2. เสียง

ผลกระทบที่สำคัญ :

ระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่างและส่วนบน จะรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- กำหนดระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างสะพานซึ่งมีการใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง ในวันทำงานช่วงเวลากลางวัน 08:00-17:00 น. และต้องหลีกเลี่ยงการทำงานในช่วงกลางคืน เพื่อไม่ให้รบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชน
- หากได้รับการร้องเรียนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างโครงการว่าส่งผลกระทบต่อประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ โครงการจะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงและหาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติม เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง

3. น้ำผิวดิน/ระบบนิเวศน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ :

กิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำ 13 แห่ง งานเปลี่ยนจากท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 4 แห่ง ปรับปรุงอุโมงค์ลอดใต้สะพานข้ามแหล่งน้ำ 13 แห่ง เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ ซึ่งในกรณีที่มีฝนตกอาจเกิดการชะล้างดินโคลนลงสู่ลำน้ำ อาจทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ และค้ำชี้น้ำความหลากหลายทางชีวภาพลดลง

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- เร่งดำเนินการกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูแล้งเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน สำหรับในกรณีที่จำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนจะต้องหยุดการก่อสร้างในขณะที่มีฝนตกหนัก
- ในช่วงที่มีงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามลำน้ำ 13 แห่ง และงานเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 4 แห่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายใต้สะพานเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ

5. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำ เมื่อฝนตกน้ำจะชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปในพื้นที่ /ทางระบายน้ำ ส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและเกิดการอุดตันภายในท่อระบายน้ำซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วมได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างในฤดูฝนต้องระมัดระวังการเกิดน้ำท่วมขัง หากพบการท่วมขังเกิดขึ้นต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำเพื่อให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน
- ในระหว่างก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำภายในพื้นที่ว่ามีการอุดตันหรือไม่ หากพบว่ามีการอุดตันให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที
- ออกแบบระบบระบายน้ำบนทางแยกต่างระดับ สะพานลอดใต้รางรถไฟ และรางระบายน้ำใต้ถนนโครงการทั้งที่ตามยาวและตามขวาง ให้รองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

ผลกระทบที่สำคัญ :

การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจรในแนวเส้นทาง ทั้งเกิดความล่าช้าและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างป้ายและเครื่องหมายจราจรอย่างเหมาะสมและเพียงพอ
- ประชาสัมพันธ์แผนดำเนินการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็น เพื่อป้องกันปัญหาด้านจราจร

6. การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) ส่งผลให้มีการเวนคืนที่ดินเนื้อที่ 448 ตารางวา

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินบริเวณที่โดนเวนคืนตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

7. ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบที่สำคัญ :

งานเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและงานชั้นทาง งานทางแยกต่างระดับงานขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำ งานเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน มีการใช้เครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ซึ่งอยู่ในระดับเป็นไปไม่ได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคารจึงกำหนดให้เป็นผลกระทบระดับต่ำ

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จำกัดน้ำหนักบรรทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
- กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวันเท่านั้น (08:00-17:00 น.)
- ในกรณีที่ได้รับความร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว



งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ จึงกำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนสอดคล้อง กับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน

การเข้าพบเพื่อปรึกษา
หารือผู้บริหารหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
วันที่ 10-19 ก.ค. 2562
ณ ที่ว่าการอำเภอในแนวเส้นทาง

การประชุมเพื่อพิจารณา
รูปแบบทางเลือกในการ
แก้ไขปัญหารถราของโครงการ
(การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)
วันที่ 27-29 พ.ย. และ 12 ธ.ค. 2562
ณ อบต./เทศบาล ในแนวเส้นทาง

การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อ
มาตรการป้องกัน แก้ไข และ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)
วันที่ 15-16 และ 20 ก.ค. 2563
ณ อบต./เทศบาล ในแนวเส้นทาง

1

2

3

4

5

6

7

การประชาสัมพันธ์
ตลอดระยะเวลาศึกษา
โครงการ (ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์
วิดิทัศน์โครงการ และ
เว็บไซต์โครงการ)

การสัมมนา
ประชุมเทคโนโลยีโครงการ
(การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1)
วันที่ 7 ส.ค. 2562
ณ อบต.บางเสาธง
จ.สมุทรปราการ

การสัมมนาสรุปผล
การคัดเลือกทางเลือก
ที่เหมาะสมของโครงการ
(การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2)
วันที่ 10 มี.ค. 2563
ณ อบต.บางเสาธง
จ.สมุทรปราการ

การสัมมนา
สรุปผลการศึกษาโครงการ
(การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3)



ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com

ดำเนินการศึกษาโดย : **AEC**
บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด