



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคารจร บนทางหลวงหมายเลข



ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
ถึงจุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี

ส่วนที่ 1

เอกสารประชาสัมพันธ์ชุดที่ 5
สิงหาคม 2563

ดำเนินการศึกษาโดย :

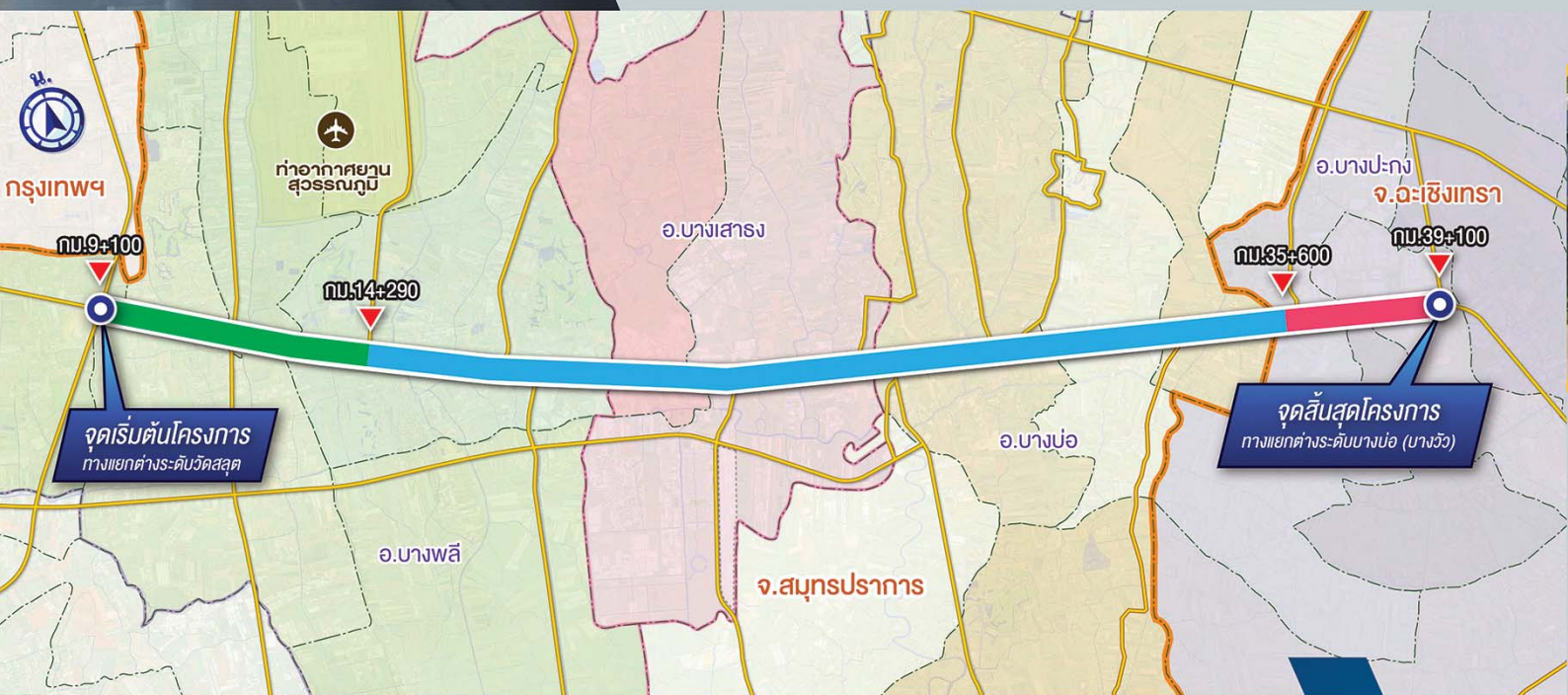
AEC บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรไม่สะดวก ติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบกับทางหลวงสายนี้มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนนเพื่อเพิ่มจำนวนช่องจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าว กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรให้ผู้ใช้งานสามารถเดินทางและขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สามารถแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดให้ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางโครงการทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย

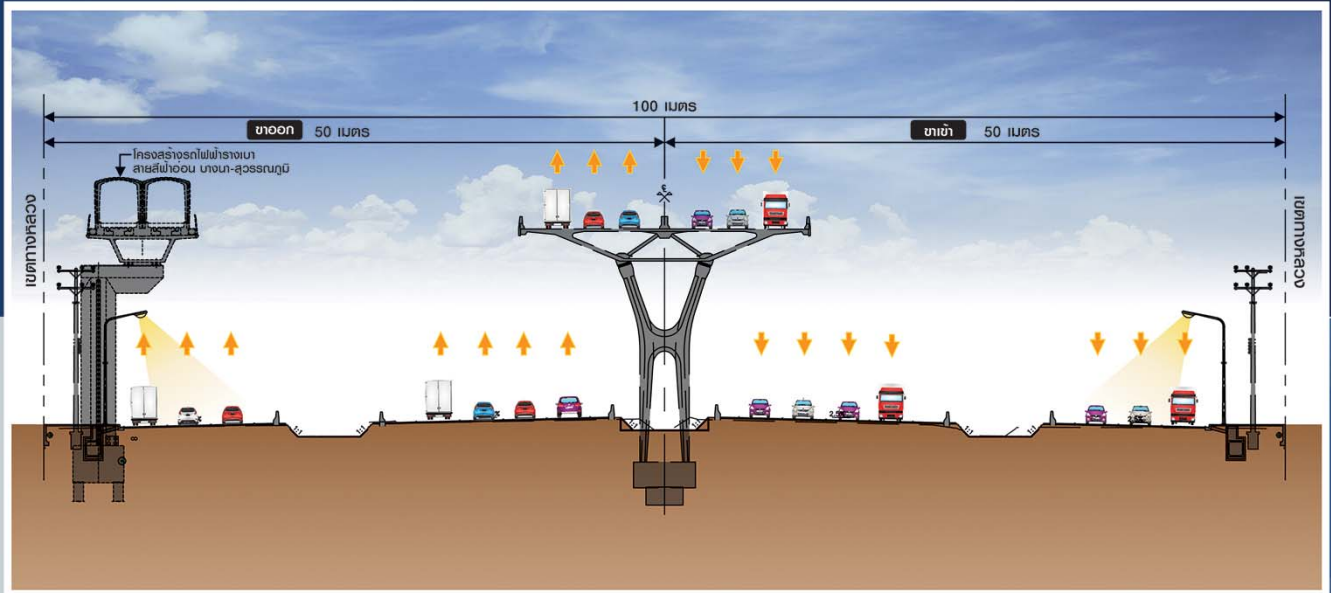


แนวเส้นทางโครงการ
และจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน

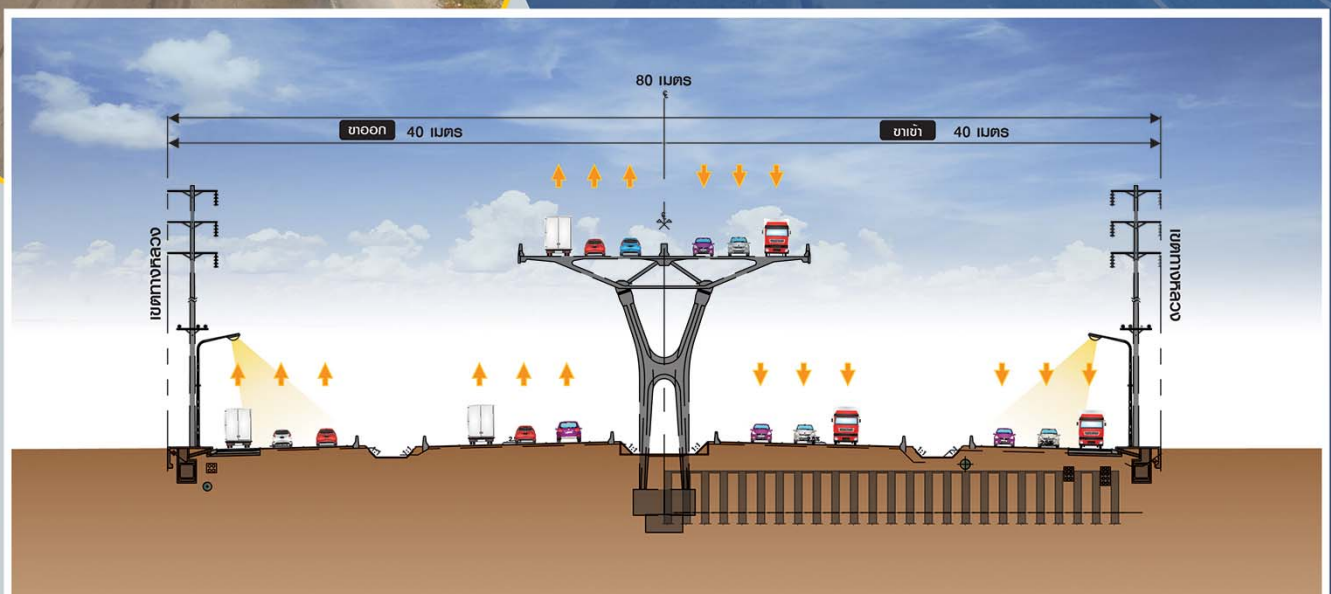
ความกว้างเขตทาง	บริเวณ	จำนวนช่องจราจร
100 เมตร	กม.9+100 - กม.14+290	14 ช่องจราจร
80 เมตร	กม.14+290 - กม.35+600	10 ช่องจราจร
80 เมตร	กม.35+600 - กม.39+100	9 ช่องจราจร

การขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจรเพื่อแก้ปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง

- ถนนช่วง กม.9+100 (บริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด หรือแยกเมกะบางนา) ถึง กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 14 ช่องจราจร อยู่ในเขตทางกว้าง 100 เมตร ซึ่งได้รับการพัฒนาเต็มเขตทางแล้ว ดังนั้นจึงไม่มีการออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจรในเส้นทางช่วงนี้



- ถนนช่วง กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม.39+100 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 9-10 ช่องจราจร ซึ่งจะทำให้การปรับปรุงเพิ่มจำนวนช่องจราจรเต็มเขตทาง 80 เมตร ให้ทางหลักและทางขนานมีจำนวนช่องจราจรรวม 12 ช่องจราจร แบ่งเป็นช่องทางหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง) และช่องทางขนาน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง)



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

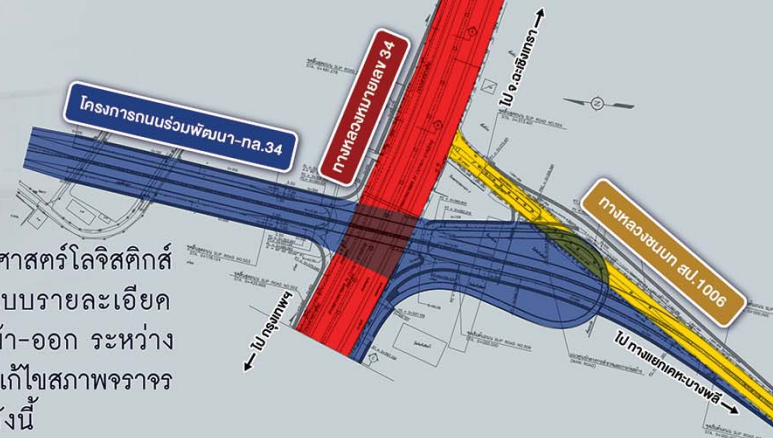
➤ ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)



- ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปตัวซี (C Ramp) ขนาด 1 ช่องจราจร สำหรับให้รถจากถนนวัดศรีวารีน้อยวิ่งขึ้นทางยกระดับเพื่อเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ
- ออกแบบถนนระดับพื้น ขนาด 2 ช่องจราจร รองรับรถจากทางหลวงหมายเลข 34 ที่ต้องการเลี้ยวเข้าถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)
- ออกแบบถนนระดับพื้น ขนาด 1 ช่องจราจร สำหรับรองรับรถจากถนนวัดศรีวารีน้อย ที่ต้องการเลี้ยวซ้ายออกสู่ทางหลวงหมายเลข 34

โดยออกแบบให้มีรูปแบบเรขาคณิตของทางเลี้ยวที่เหมาะสม สร้างความปลอดภัยในการขับที่แก่ผู้ใช้ทาง มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย และสามารถก่อสร้างภายในพื้นที่เขตทางหลวงได้โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินบริเวณข้างเคียง

จุดตัดกับถนนเคหะบางพลี มีโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ไว้แล้ว แต่ยังขาดทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออก ระหว่างทล.34 กับถนนเคหะบางพลี (ทางหลวงชนบท สป.1006) ที่จะช่วยแก้ไขสภาพจราจรติดขัดบริเวณนี้ได้ จึงออกแบบเพิ่มเติมในทิศทางที่ยังขาด ดังนี้



➤ ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)



▶ ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี

ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปตัวยู (U Ramp) ขนาด 1 ช่องจราจร ยกยกระดับจากช่องทางขนานของทางหลวงหมายเลข 34 แล้วกลับรถลอดใต้โครงสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี

▶ ทิศทางจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา

ให้รถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 34 เพื่อไปขึ้นสะพานกลับรถเกือบกิโลเมตรข้างหน้าออก กม.21+200 (บริเวณหน้า บริษัท วอลโว่ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด) มุ่งหน้าไป จ.ฉะเชิงเทรา

โดยการออกแบบก่อสร้างทางยกระดับทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินบริเวณปากทางแยกถนนเคหะบางพลี เพื่อก่อสร้างทางยกระดับช่วงที่ลดระดับลงเชื่อมกับถนนเคหะบางพลี โดยพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างแต่อย่างใด

การออกแบบปรับปรุงตามแนวเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร

การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่างๆ พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุงภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชน อาคารถาวร และสถานประกอบการที่อยู่สองข้างทาง

1 ปรับปรุงจุดกลับรถ

ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด

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

ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า 4 จุด

- 1 บริเวณ กม.31+245 (บริเวณปากซอยบางกระยาง หรือทางหลวงชนบท สป.3012) สำหรับกลับรถเข้า กำหนดก่อสร้างในปี พ.ศ.2563
- 2 บริเวณ กม.31+285 (บริเวณปากซอยบางกระยาง หรือทางหลวงชนบท สป.3012) สำหรับกลับรถออก กำหนดก่อสร้างในปี พ.ศ.2563
- 3 บริเวณ กม.35+400 (บริเวณคลองหอมหวน) สำหรับกลับรถเข้า
- 4 บริเวณ กม.35+600 (บริเวณคลองหอมหวน) สำหรับกลับรถออก



ออกแบบสะพานสำหรับกลับรถขนาดเล็ก 3 จุด

ออกแบบสะพานสำหรับกลับรถขนาดเล็กที่วิ่งในทางขนาน ใช้ลดกลับรถไปสู่ทางขนานของอีกฝั่งถนนได้ (กลับรถได้ทั้งขาเข้าและขาออก) โดยมีความสูงของช่องลอดไม่เกิน 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 (บริเวณคูโอม สาขาบางสมัคร)

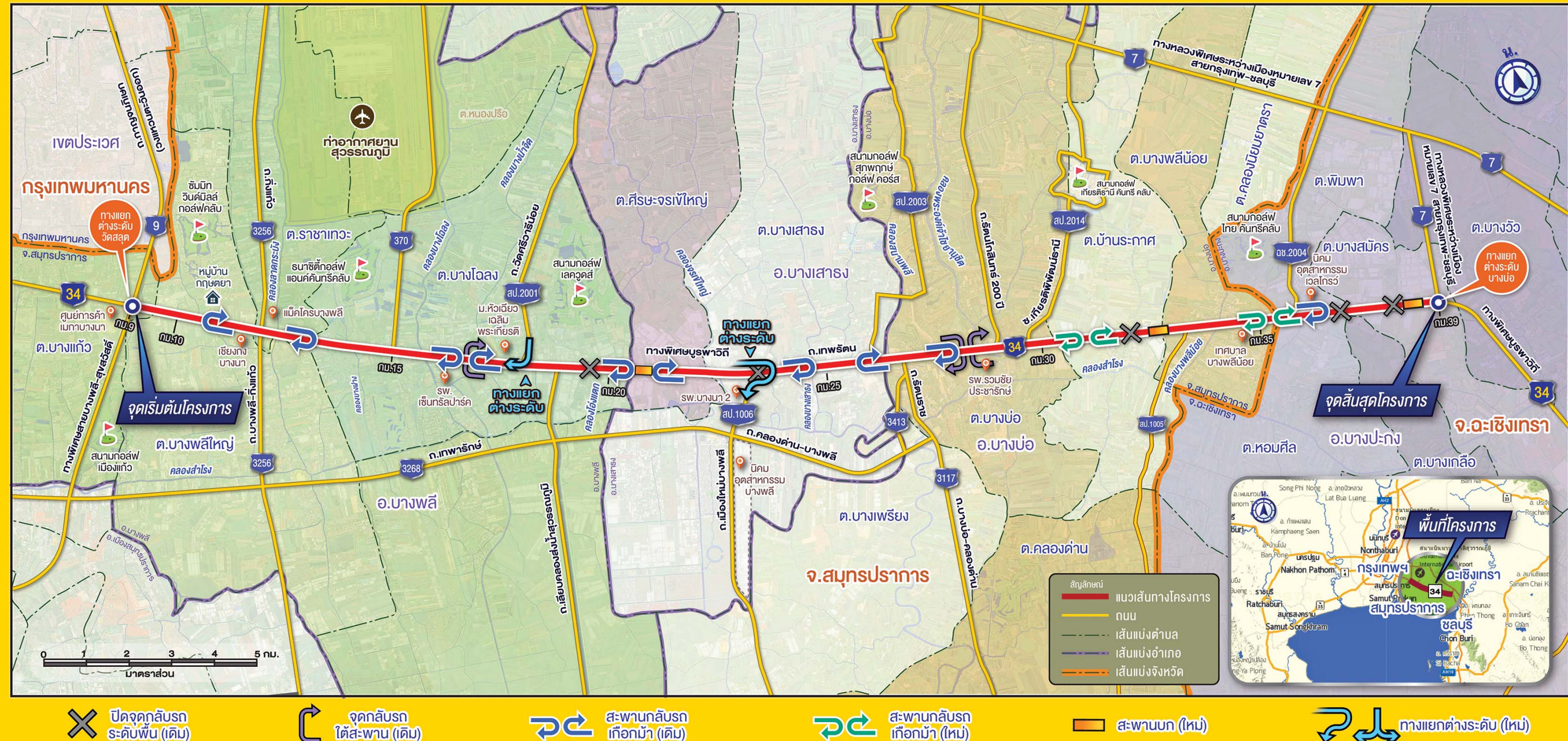
งานสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

จุดเริ่มต้น : บริเวณ กม.9+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสุตุ)

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

ระยะทาง : ประมาณ 30 กิโลเมตร



ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม) สะพานกลับรถเกือกม้า (เดิม) สะพานกลับรถเกือกม้า (ใหม่) สะพานบก (ใหม่) ทางแยกต่างระดับ (ใหม่)

พื้นที่ศึกษา : ครอบคลุม 4 อำเภอ 2 จังหวัด ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน

จ.สมุทรปราการ

อ.บางพลี : ต.บางแก้ว ต.บางพลีใหญ่ ต.ราชาเทวะ และ ต.บางไผ่

อ.บางเสาธง : ต.ศีรษะจรเข้ใหญ่ และ ต.บางเสาธง

อ.บางบ่อ : ต.บางบ่อ ต.บ้านระกาศ และ ต.บางพลีน้อย

จ.ฉะเชิงเทรา

อ.บางปะกง : ต.หอมศีล ต.บางสมัคร ต.บางเกลือ

อ.บางพลี : ต.พิมพา และ ต.บางวัว

2 ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด

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

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็ว เพื่อไม่ให้อุปกรณ์กระแสน้ำในช่องจราจรทางตรง

เพิ่มจุดออกทางขนาน 3 จุด

- 1 ฝั่งขาเข้า กม.19+600 บริเวณ บริษัท รุ่งขจรกลการ
- 2 ฝั่งขาเข้า กม.30+700 บริเวณโกดังเอสเคเอส (SKH)
- 3 ฝั่งขาเข้า กม.31+900 ถัดจากสะพานข้ามคลองบ้านระกาศ

3 การปรับปรุงพื้นที่ได้สะพานข้ามคลองเพื่อการสัญจร

ออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณใต้สะพานข้ามคลองต่างๆ ในแนวเส้นทาง สำหรับใช้ประโยชน์เป็นทางลอดเชื่อมการสัญจรระหว่างพื้นที่สองฝั่งของทางหลวงหมายเลข 34 ทั้งผู้สัญจรบนรถ จักรยานยนต์ และคนเดินเท้า



ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองสำหรับรถยนต์ จักรยานยนต์ และคนเดินเท้า

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

ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองสำหรับรถยนต์ จักรยานยนต์ และคนเดินเท้า

- 1 คลองชวลลภาขาว (กม.11+949.758)
- 2 คลองลาดกระบัง (กม.12+461.758)
- 3 คลองบางฝาง (กม.14+150.000)
- 4 คลองบางไผ่ (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

ออกแบบปรับปรุงให้ทางเท้าเป็นทางเท้า พร้อมมีระบบระบายน้ำยาวตลอดต่อเนื่องตามแนวถนนโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชน และแก้ไขปัญหาพื้นที่ท่วมขังบริเวณข้างทาง

5 ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร

สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกันตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมในการพัฒนาโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด ซึ่งผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการป้องกัน 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 :

- กำหนดระยะเวลาดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างสะพานซึ่งมีการใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง ในวันทำงานช่วงเวลากลางวัน 08:00-17:00 น. และต้องหลีกเลี่ยงการทำงานในช่วงกลางคืน เพื่อไม่ให้รบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชน
- หากได้รับการร้องเรียนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างโครงการว่าส่งผลกระทบต่อประชาชน ได้รับความเดือดร้อนรำคาญ โครงการจะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงและหาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติม เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง

4. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

ผลกระทบที่สำคัญ :

การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยจราจรในแนวเส้นทาง ทั้งเกิดความล่าช้าและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจรอย่างเหมาะสมและเพียงพอ
- ประชาสัมพันธ์แผนดำเนินการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็น เพื่อป้องกันปัญหาด้านจราจร

3. น้ำผิวดิน/ระบบนิเวศน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ :

กิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำ 17 แห่ง งานเปลี่ยนจากท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 3 แห่ง ปรับปรุงรถกลับรถใต้สะพานข้ามแหล่งน้ำ 17 แห่ง เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ ซึ่งในกรณีที่มีฝนตกอาจเกิดการชะล้างดินไหลลงสู่ลำน้ำ อาจทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังสิ่งมีชีวิตในน้ำ และค้ำชี้นความหลากหลายทางชีวภาพลดลง

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- เร่งดำเนินการกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูแล้งเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน สำหรับในกรณีที่จำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนจะต้องหยุดการก่อสร้างในขณะที่มีฝนตกหนัก
- ในช่วงที่มีงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามลำน้ำ 17 แห่ง และงานเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 3 แห่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งค้ำยันใต้สะพานเพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ

5. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำ เมื่อฝนตกน้ำจะชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปในแหล่งน้ำ/ทางระบายน้ำ ส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและเกิดการอุดตันภายในท่อระบายน้ำซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วมได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างในฤดูฝนต้องระมัดระวังการเกิดน้ำท่วมขัง หากพบการท่วมขังเกิดขึ้นต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน
- ในระหว่างทำการก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำภายในพื้นที่ว่ามีการอุดตันหรือไม่ หากพบว่ามีอาการอุดตันให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที
- ออกแบบระบบระบายน้ำบนทางแยกต่างระดับ สะพานกลับรถเกือบทุกแห่ง วางระบายน้ำและท่อระบายน้ำใต้ถนนโครงการทั้งที่ความยาวและความขวาง ให้รองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) ส่งผลให้มีการเวนคืนที่ดินเนื้อที่ 448 ตารางวา

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินบริเวณที่ดินเวนคืนตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

7. ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบที่สำคัญ :

งานเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและงานชั้นทาง งานทางแยกต่างระดับ งานขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำ งานเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน มีการใช้เครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ซึ่งอยู่ในระดับที่ไม่ได้ที่ระบุไว้ แต่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคารจึงกำหนดให้เป็นผลกระทบระดับต่ำ

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
- กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวันเท่านั้น (08:00-17:00 น.)
- ในกรณีที่ได้รับความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน กรมทางหลวงต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว

งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ จึงกำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

สอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน

การประชาสัมพันธ์
ตลอดระยะเวลาศึกษา
โครงการ (ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์
วีดิทัศน์โครงการ และ
เว็บไซต์โครงการ)

1

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

2

การเข้าพบเพื่อปรึกษา
หารือผู้บริหารหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
วันที่ 10-19 ก.ค. 2562
ณ ศาลากลางจังหวัด และ
ที่ว่าการอำเภอ ในแนวเส้นทาง

3

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

4

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

5

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

6

การสัมมนา
สรุปผลการศึกษาโครงการ
(การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3)
วันที่ 5 ส.ค. 2563
ณ โรงแรมเพาว์ ลักซ์วารี เรซิเดนซ์
อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

7





สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 1027



สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม :

บริษัทที่ปรึกษา

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นายศราวุธ เกียรติพานิชย์

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวมยุรี ภัทรชัยยาคุปต์

โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2236 6094

ด้านสิ่งแวดล้อม : นายนคร ศรีธวัช

โทรศัพท์ : 0 2003 5230



ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com