

โครงการ สำรวจและ ออกแบบ ปรับปรุง



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



และ
แก้ไขปัญห
การจราจร
บนทางหลวง
หมายเลข 

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
ถึงจุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

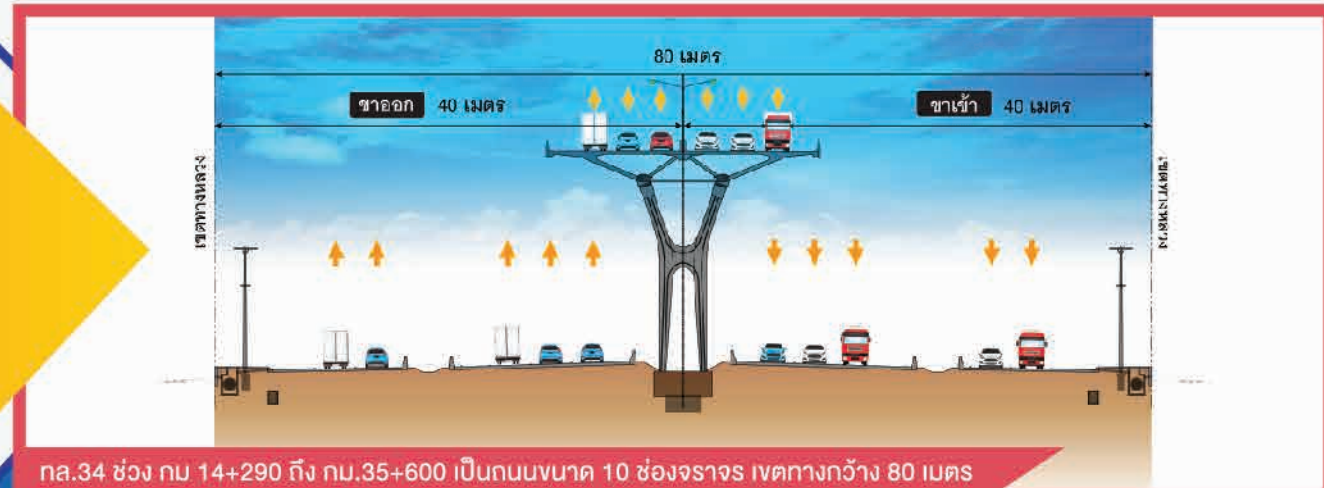
เอกสารประชาสัมพันธ์ชุดที่ 2
พฤศจิกายน 2562

ที่มาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชย์กรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลังไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรไม่สะดวก ติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบกับทางหลวงสายนี้มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนนเพื่อเพิ่มจำนวนช่องจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าวกรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงดังกล่าว และโครงการทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางและขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคาสำหรับ โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สามารถแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดให้ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน

สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง



ถนนช่วงคันโครงการฯ เริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 หรือบริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด (กม.9+100) อยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นถนนขนาด 12-14 ช่องจราจร (ทางหลัก 8 ช่อง ทางคู่ขนาน 4-6 ช่อง) เมื่อผ่านพื้นที่อำเภอบางเสาธง และอำเภอบางบ่อ จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 10 ช่องจราจร (ทางหลัก 6 ช่อง ทางคู่ขนาน 4 ช่อง) และเมื่อแนวถนนเข้าเขตพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 9 ช่องจราจร (ทางหลักขาเข้า 3 ช่อง ทางคู่ขนานขาเข้า 2 ช่อง , ทางหลักขาออก 2 ช่อง ทางคู่ขนานขาออก 2 ช่อง) โดยสิ้นสุดเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือบริเวณทางแยกต่างระดับบางบ่อ (กม.39+200) รวมระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

แนวคิดในการออกแบบปรับปรุง เพื่อแก้ปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง

การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่างๆ พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุง ทล.34 ภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชน อาคารพาณิชย์ และสถานประกอบการที่อยู่สองข้างทาง ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบน ทล.34 ดังนี้

ขยายจำนวนช่องจราจร

เพิ่มช่องจราจรทางขนาน ตั้งแต่ กม.14+290 (บริเวณแยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ให้เป็นฝั่งละ 3 ช่องจราจร ทั้งขาเข้าและขาออก

ขยายช่องทางหลัก ฝั่งขาออก ตั้งแต่ กม.35+600 (แยกบางวัว) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร



ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพออยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และไม่อยู่ใกล้กับทางแยกถนนสายรอง เพื่อแก้ไขปัญหาการตัดกระแสรถจราจรกัน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดบน ทล.34 โดยในเบื้องต้นมีแนวคิดปรับปรุงจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนาน ดังนี้

เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 4 จุด

1. ฝั่งขาออก กม.17+650 (บริเวณ บริษัท ออโต้ บอส เอส โอโต้เซอร์วิส)
2. ฝั่งขาออก กม.31+200 (บริเวณปากซอยบางกระยาง ถนน สป.3012)
3. ฝั่งขาเข้า กม.34+400 (บริเวณธนาคารออมสิน)
4. ฝั่งขาออก กม.37+600 (บริเวณปั๊มน้ำมันศาลเจ้าเท็กซ์ (บริษัท สคาร์โฮลดิ้ง จำกัด))

เพิ่มจุดออกทางขนาน 3 จุด

1. ฝั่งขาเข้า กม.29+000 (ใกล้แยกถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี ทางไปคาร์เด็นซิตีโฮเทล)
2. ฝั่งขาออก กม.29+500 (บริเวณก่อนถึงซอยเกียรติพิพัฒน์ธานี สป.2014)
3. ฝั่งขาออก กม.36+000 (ใกล้แยกถนน ฉช.2004 ทางไปสนามกอล์ฟไทยคันทรี่คลับ)

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็ว เพื่อไม่ให้รบกวนกระแสรถจราจรในช่องรถวิ่งทางตรง

ปรับปรุงจุดกลับรถ

ปิดจุดกลับรถระดับพื้นในช่องทางหลัก 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 (บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมอุตสาหกรรมไทคอน)

ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า 5 จุด

1. กม.31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระยาง ถนน สป.3012)
2. กม.31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณปากซอยบางกระยาง ถนน สป.3012)
3. กม.34+150 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณคลองบางพลีน้อย)
4. กม.34+650 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณทางเข้าวัดเกาะแก้ว)
5. กม.38+000 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณ บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน))

ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 4 จุด

1. สะพานข้ามคลองลาดกระบัง (กม.12+462) สำหรับกลับรถขาเข้า
2. สะพานข้ามคลองโองแตง (กม.19+852) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก
3. สะพานข้ามคลองบางเสาธง (กม.24+766) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก
4. สะพานข้ามคลองหอมศีล (กม.35+478) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก

ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร

สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกัน ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

ปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมต่อกับถนนสายรอง

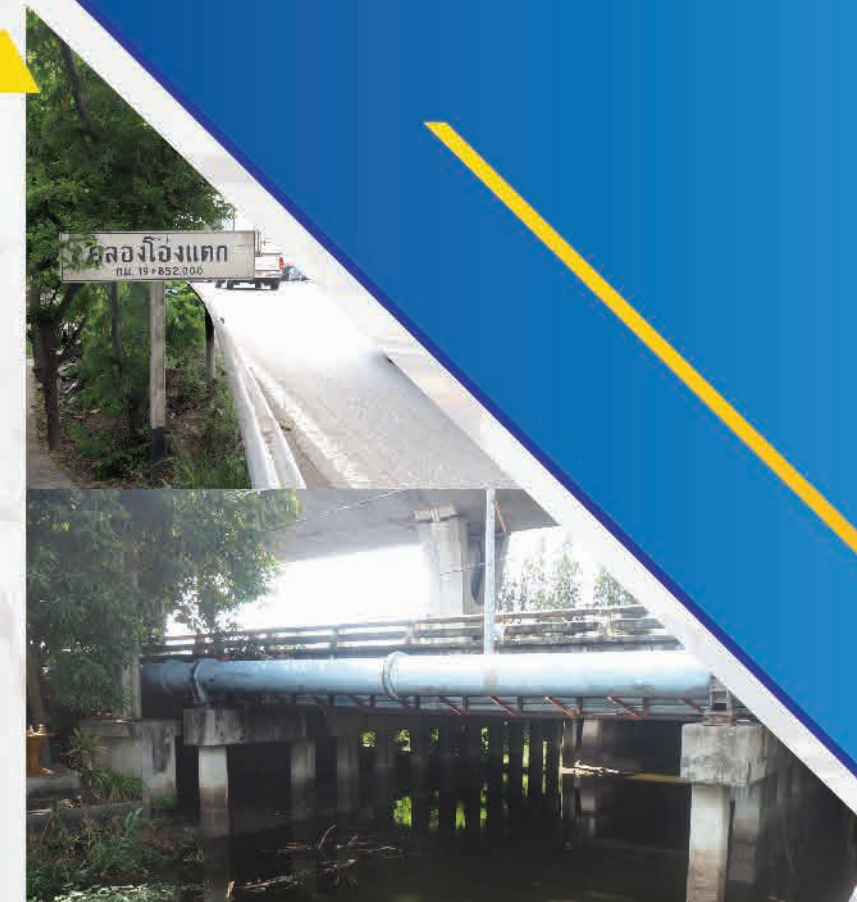
ที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก 2 จุด ได้แก่

1. บริเวณ กม.12+080 แยกกิ่งแก้ว (ทล.3256)
2. บริเวณ กม.26+925 แยกถนนรัตนราช (ทล.3413)

ทั้งบริเวณแยกกิ่งแก้วและแยกถนนรัตนราช มีสภาพปัญหาจราจรเหมือนกัน คือ มีปริมาณรถเลี้ยวซ้ายเข้า-ออกจำนวนมาก ทำให้เกิดแถวคอยกีดขวางรถที่วิ่งทางตรงบนทางขนาน ทล.34 ดังนั้น จะออกแบบแก้ไขโดยเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้าย และปรับรัศมีวงเลี้ยวใหม่ เพื่อแยกช่องจราจรรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายไม่ให้กีดขวางรถทางตรงบนทางขนาน ทล.34

ปรับปรุงไหล่ทางให้เป็นทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ

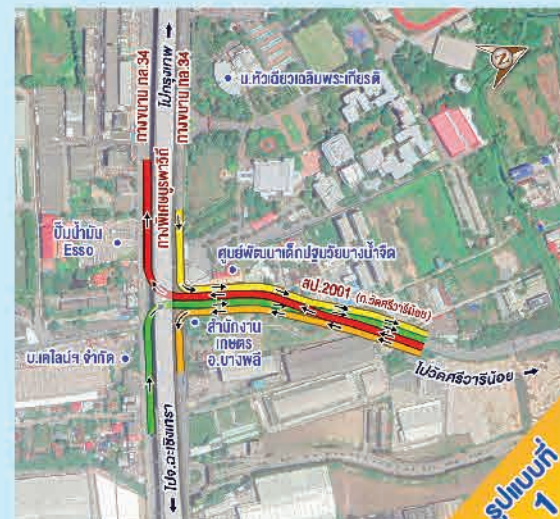
บริเวณย่านชุมชนและบริเวณพื้นที่ต่ำที่มีปัญหาน้ำท่วมขัง



การออกแบบทางแยกต่างระดับ เพื่อแก้ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

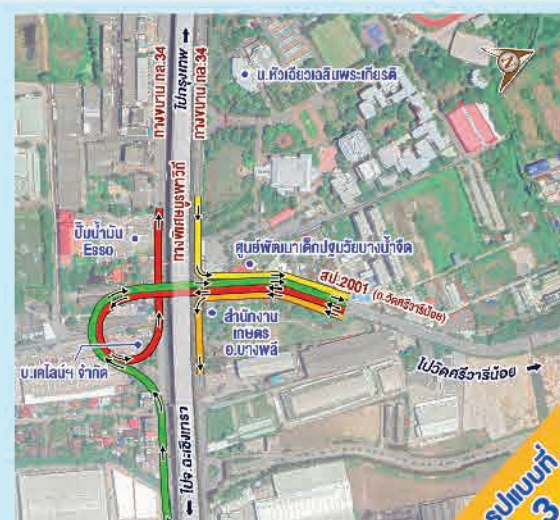
จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่าจุดที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก และสภาพพื้นที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ประกอบด้วย 2 จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนวัชรวิรัตน์น้อย (สป.2001) และ บริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) โดยมีรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ ดังนี้

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัชรวิรัตน์น้อย (สป.2001)



- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เมื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนวัชรวิรัตน์น้อยแล้ว จะลดระดับลงให้ทางยกระดับในแนวนอนวัชรวิรัตน์น้อย

- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนวัชรวิรัตน์น้อย

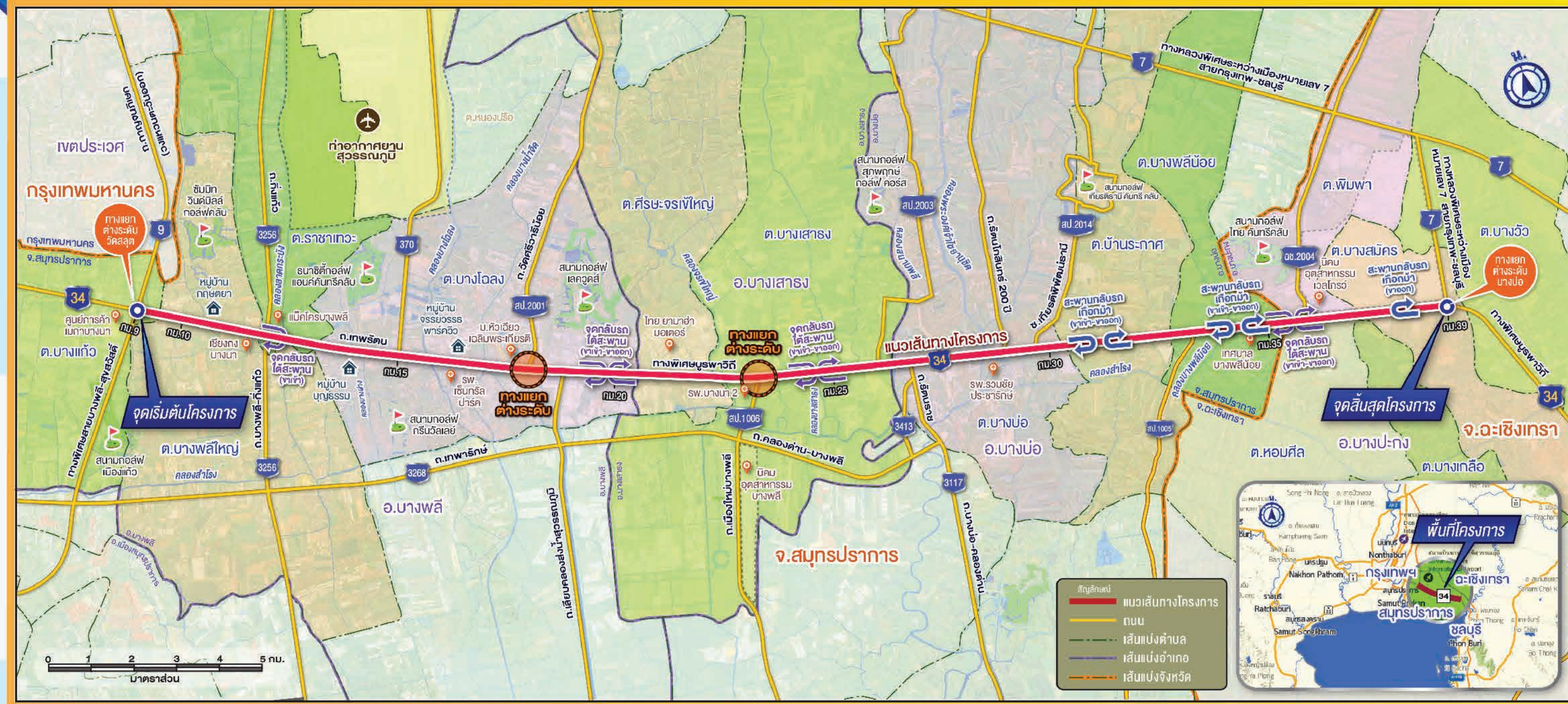


- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยวขวาย้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาเข้ากรุงเทพฯ
- ทิศทางรถจากถนนวัชรวิรัตน์น้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัชรวิรัตน์น้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนวัชรวิรัตน์น้อย

งานสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

- จุดเริ่มต้น** : บริเวณ กม.9+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสลุด)
- จุดสิ้นสุด** : บริเวณ กม.39+200 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางป่อง)
- ระยะทาง** : ประมาณ 30 กิโลเมตร



- พื้นที่ศึกษา** : ครอบคลุม 4 อำเภอ 2 จังหวัด ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน
- จ.สมุทรปราการ**
- อ.บางพลี : ต.บางแก้ว ต.บางพลีใหญ่ ต.ราชาเทวะ และ ต.บางโฉลง
 - อ.บางเสาธง : ต.ศรีษะจรเข้ใหญ่ และ ต.บางเสาธง
 - อ.บางบ่อ : ต.บางบ่อ ต.บ้านระกาศ และ ต.บางพลีน้อย

- จ.ฉะเชิงเทรา**
- อ.บางปะกง : ต.หอมศีล ต.บางสมัคร ต.บางเกลือ
 - ต.พิฆาต และ ต.บางวัว

หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



ด้านวิศวกรรม

เรขาคณิตของทางเลี้ยว
ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
ความปลอดภัยในการขับที่
ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้าง



ด้านเศรษฐกิจ

ค่าก่อสร้าง
ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา



ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

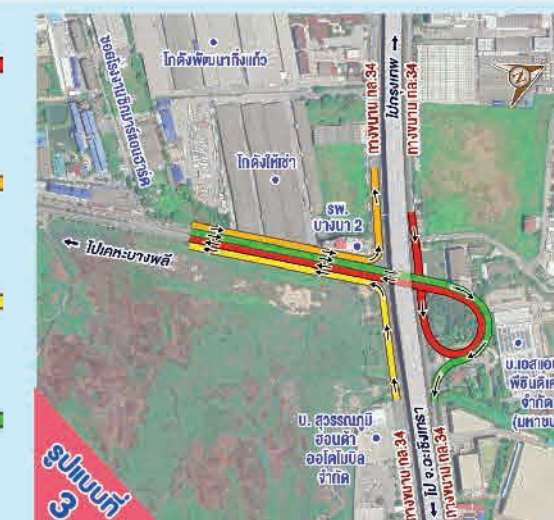
ทรัพยากรดิน
การโยกย้ายเวนคืน
(การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)

- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี
- ทิศทางรถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร ลดได้ทางยกระดับในแนวนอนเคหะบางพลี แล้วยกระดับเลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้า จ.ฉะเชิงเทรา



- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี
- ทิศทางรถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยวขวาย้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้า จ.ฉะเชิงเทรา



- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาย้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี
- ทิศทางรถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยวขวาย้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้า จ.ฉะเชิงเทรา



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมในการพัฒนาโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

ผลการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากการพัฒนาโครงการ 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่ กิจกรรมการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ และกิจกรรมการปรับปรุงและก่อสร้างถนนในระดับพื้น สรุปได้ดังนี้



กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับ มี 14 ปัจจัย

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 4 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 3 ปัจจัย ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 7 ปัจจัย ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขภาพ และผู้ใช้ทาง

กิจกรรมการปรับปรุงและการก่อสร้างถนนระดับพื้น มี 15 ปัจจัย

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 5 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ จำนวน 1 ปัจจัย ได้แก่ ระบบนิเวศน้ำ
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 3 ปัจจัย ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขภาพ และผู้ใช้ทาง

งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงให้ความสำคัญต่อกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโครงการ จึงกำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ ซึ่งที่ผ่านมาได้จัดการสัมมนาบูรณาการโครงการ เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2562 เวลา 9:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ผู้เข้าร่วมสัมมนา ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ ผู้นำท้องถิ่น/ชุมชน ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน ประชาชนในพื้นที่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวนรวม 103 คน



นายฤกษ์ สำราญเวทย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ประธานในการสัมมนาฯ

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน สอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการ และกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน





สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-1027

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

บริษัทที่ปรึกษา

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสัลตันส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นายศราวุธ เกียรติพานิชย์
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวมยุรี ภักธชียาคุปต์
โทรศัพท์ : 0-2636-7510 โทรสาร : 0-2236-6094
ด้านสิ่งแวดล้อม : นายนคร ศรีเรืองค์
โทรศัพท์ : 0-2115-6314

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com

