



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**

ออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทาง สร้างความสะดวก ปลอดภัย ให้ผู้ใช้ทาง

ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชย์กรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลังไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ

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

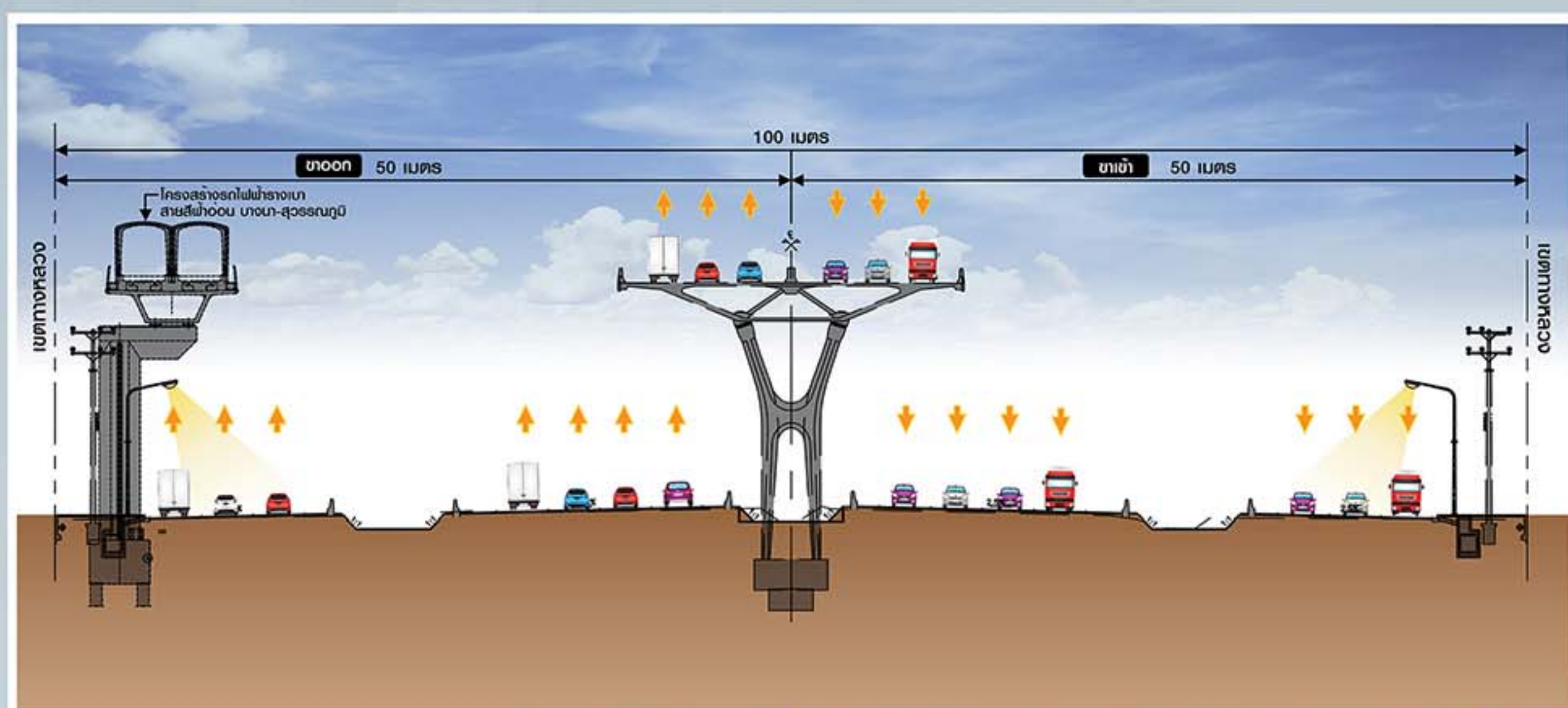




การขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจร เพื่อแก้ปัญหารถติดในแนวเส้นทาง

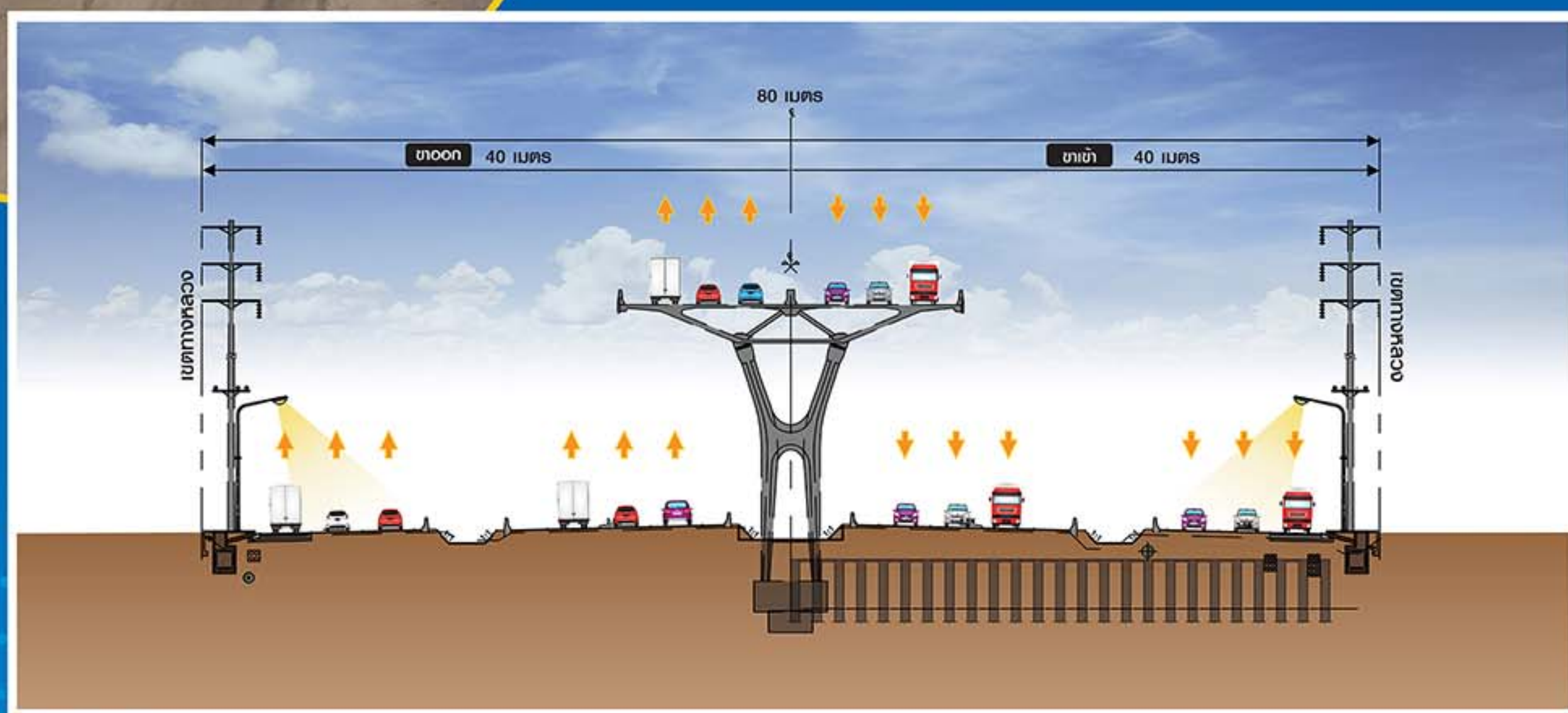
- ถนนช่วง กม.9+100 (บริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด หรือแยกเมกะบางนา) ถึง กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ)

ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 14 ช่องจราจร อยู่ในเขตทางกว้าง 100 เมตร ซึ่งได้รับการพัฒนาเต็มเขตทางแล้ว ดังนั้นจึงไม่ได้รับการออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจรในเส้นทางช่วงนี้



- 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)



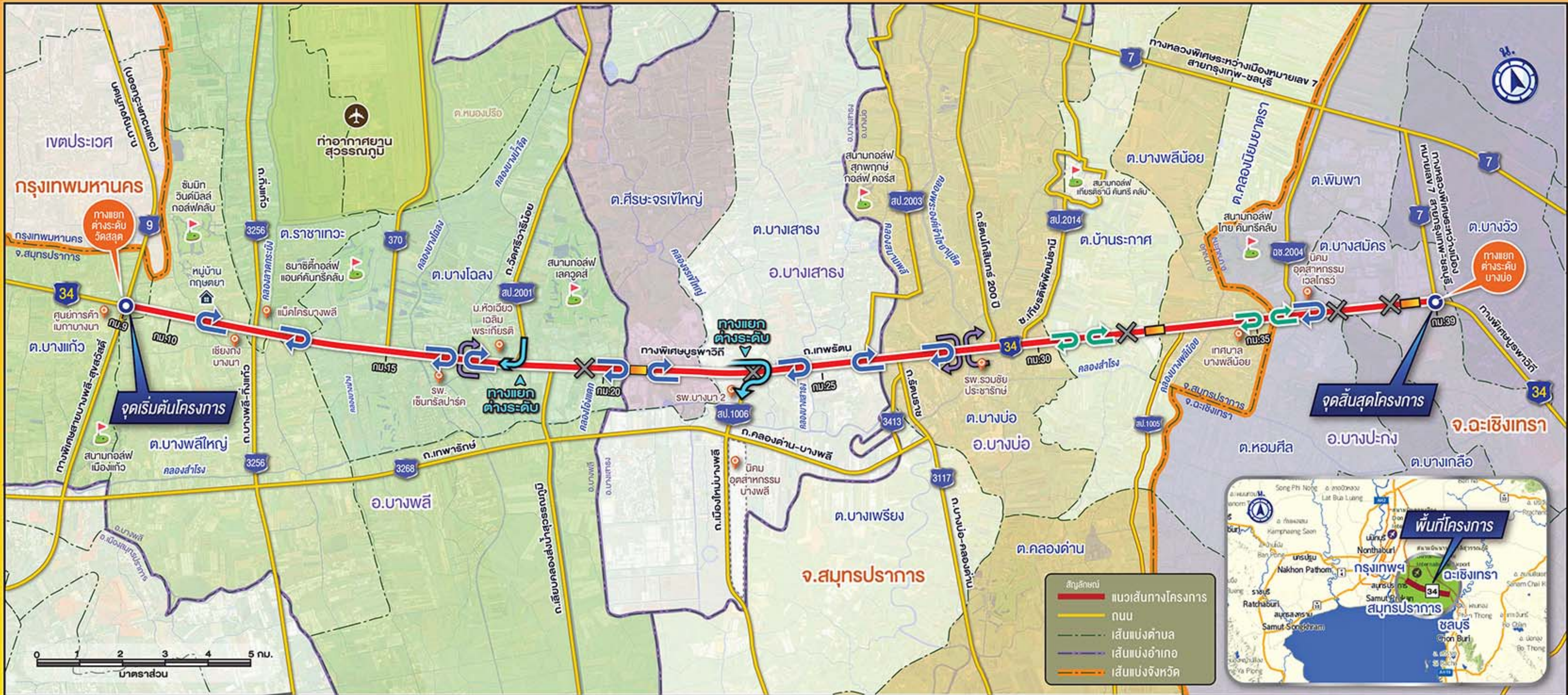


ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**

จุดเริ่มต้น : ทางหลวงหมายเลข 34 หรือถนนเทพรัตน บริเวณ กม.9+100
ซึ่งเป็นจุดที่ตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (บริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด)
จุดสิ้นสุด : บริเวณ กม.39+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
(ทางแยกต่างระดับบางบ่อ)

ระยะทาง

ประมาณ
30 กม.



✕ ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) ↻ จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม) ↻ สะพานกลับรถเทือกม้า (เดิม) ↻ สะพานกลับรถเทือกม้า (ใหม่) 📏 สะพานบก (ใหม่) ↻ ทางแยกต่างระดับ (ใหม่)

- ✕ ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) 5 จุด**
 - 1 กม. 19+000
 - 2 กม. 23+000
 - 3 กม. 31+750
 - 4 กม. 35+850
 - 5 กม. 38+600

- ↻ จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม) 2 จุด**
 - 1 กม. 17+150
 - 2 กม. 28+600

- ↻ สะพานกลับรถเทือกม้า (เดิม) 10 จุด**
 - 1 กม. 11+050
 - 2 กม. 13+150
 - 3 กม. 17+050
 - 4 กม. 17+225
 - 5 กม. 21+100
 - 6 กม. 21+200
 - 7 กม. 24+700
 - 8 กม. 26+150
 - 9 กม. 28+400
 - 10 กม. 37+275

- ↻ ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเทือกม้า 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



การออกแบบปรับปรุงตามแนวเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหารถติด

1

ปรับปรุงจุดกลับรถ

ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด

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



ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบ 4 จุด

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

ออกแบบสะพานยกสำหรับกลับรถขนาดเล็ก 3 จุด

ออกแบบสะพานยกให้รถขนาดเล็กที่วิ่งในทางขนาน ใช้ลอคกลบรถไปสู่วางขนานของอีกฝั่งถนนได้ (กลบรถได้ทั้งขาเข้าและขาออก) 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

เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด

- 1 ฝั่งขาออก กม.30+600 ดัดจาก บริษัท เอ็นเอสพี โปรเฟสชั่นแนล จำกัด
- 2 ฝั่งขาออก กม.34+900 ดัดจากปากซอยทางเข้าวัดหอมศีล

เพิ่มจุดออกทางขนาน 3 จุด

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

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็วเพื่อไม่ให้รถกวนกระแสนจราจรในช่องรถวิ่งทางตรง

3

การปรับปรุงพื้นที่ใต้สะพานข้ามคลองเพื่อการสัญจร

▶ ทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และคนเดินเท้า

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

▶ ทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง สำหรับรถจักรยานยนต์ และคนเดินเท้า

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

4

การออกแบบทางเท้า พร้อมระบบระบายน้ำ

ออกแบบปรับปรุงไหล่ทางให้เป็นทางเท้า พร้อมมีระบบระบายน้ำยาวตลอดต่อเนื่องตามแนวถนนโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชนและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณข้างทาง

5

ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และป้ายจราจร

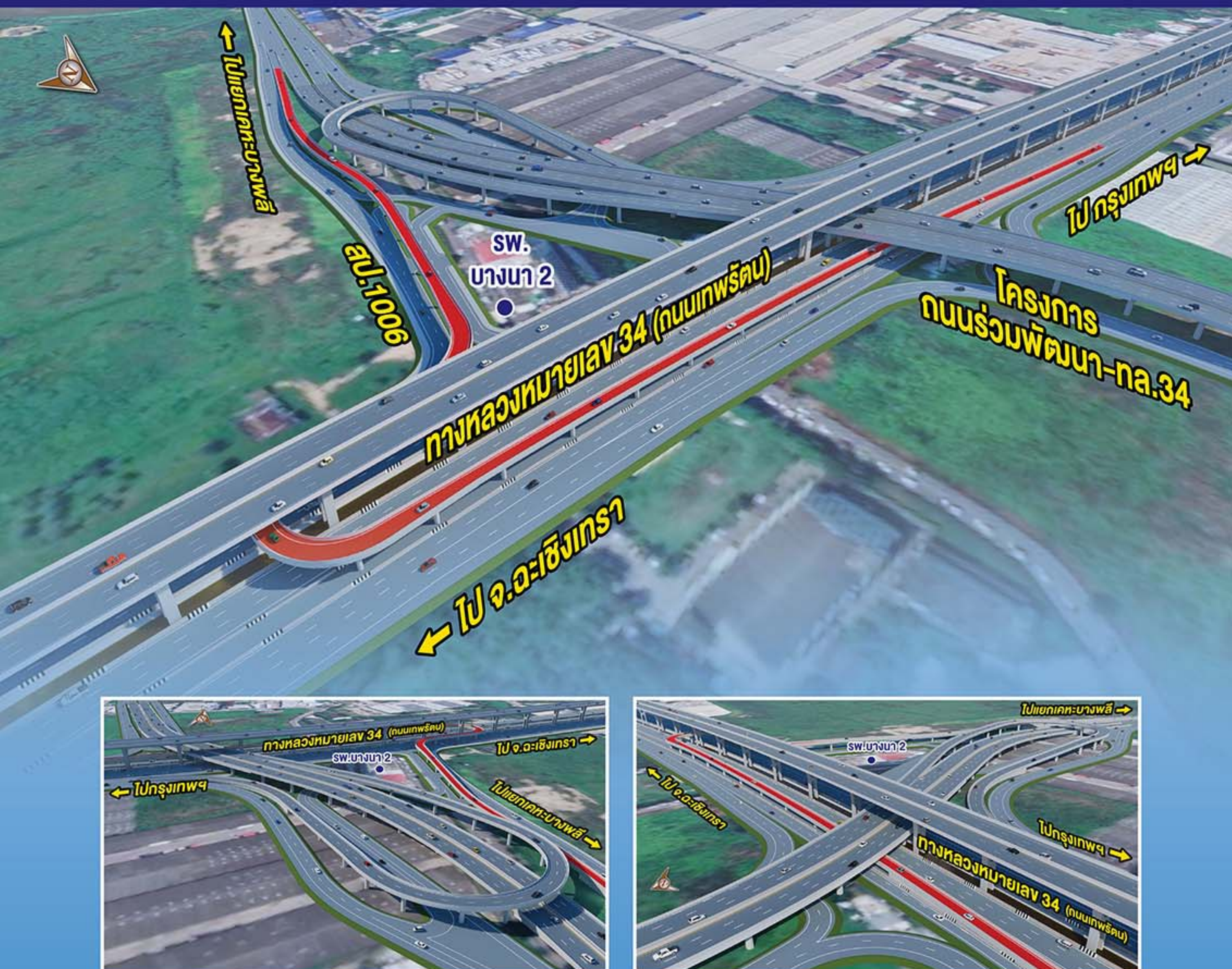
สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกันตลอดแนวเส้นทางโครงการตามมาตรฐานของกรมทางหลวง





จุดตัดกับถนนเคหะบางพลี มีโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียด ทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ไว้แล้ว แต่ยังคงทิศทางการเลี่ยงขวา เข้า-ออก ระหว่าง ทล.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 เพื่อไปขึ้นสะพานกลับรถเกือบมาขาออก กม.21+200 (บริเวณหน้า บริษัท วอลโว่ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด) มุ่งหน้าไป จ.ฉะเชิงเทรา

โดยการออกแบบก่อสร้างทางยกระดับทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินบริเวณปากทางแยกถนนเคหะบางพลี เพื่อก่อสร้างทางยกระดับช่วงที่ลดระดับลงเชื่อมกับถนนเคหะบางพลี โดยพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างแต่อย่างใด





การออกแบบทางแยกต่างระดับ

เพื่อแก้ปัญหารถราบนทางหลวงหมายเลข 34

จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่าจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก และสภาพพื้นที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับเพื่อช่วยให้กระแสการจราจรมีความคล่องตัวขึ้น 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 มีผลกระทบต่อancarจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย และสามารถก่อสร้างภายในพื้นที่เขตทางหลวงได้โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินบริเวณข้างเคียง





การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมพิจารณาคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยศึกษาครอบคลุมพื้นที่
ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาพิจารณาร่วมกับลักษณะ
กิจกรรมในการพัฒนาโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด ซึ่ง
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบที่สำคัญ :

การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการเปิดหน้าดินและการเผาไหม้เชื้อเพลิงของอุปกรณ์ก่อสร้าง
จากกิจกรรมการก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- บริเวณที่มีการเปิดหน้าดินใกล้กับพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจะต้อง
ฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และให้เพิ่มเติมในช่วงเวลาที่มี
ฝุ่นละอองมากกว่าปกติ
- ใช้ผ้าใบคลุมส่วนกระบะรถบรรทุกอย่างมิดชิด

2. เสียง

ผลกระทบที่สำคัญ :

ระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้าง
ส่วนล่างและส่วนบน จะรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

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

3. น้ำผิวดิน/ระบบนิเวศน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ :

กิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานก่อสร้างขยาย
สะพานข้ามแหล่งน้ำ 17 แห่ง งานเปลี่ยนจาก
ท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 3 แห่ง ปรับปรุงขุดกลับรถ
ใต้สะพานข้ามแหล่งน้ำ 17 แห่ง เป็นกิจกรรมที่
เกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ ซึ่งในกรณีที่มี
ฝนตกอาจเกิดการชะล้างดินไหลลงสู่ลำน้ำ อาจทำให้
คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง ส่งผลกระทบต่อเนื่องไป
ยังสิ่งมีชีวิตในน้ำ และดัชนีความหลากหลาย
ทางชีวภาพลดลง

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- เร่งดำเนินการกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดการชะล้างหน้าดินในช่วง
ฤดูแล้งเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน สำหรับ
ในกรณีที่จำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนจะต้องหยุดการก่อสร้าง
ในขณะที่มีฝนตกหนัก
- ในช่วงที่มีงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามลำน้ำ 17 แห่ง และงานเปลี่ยนท่อ
ลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน 3 แห่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน
เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นสู่แหล่งน้ำ

5. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำ เมื่อฝนตกน้ำจะชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปในแหล่งน้ำ
/ทางระบายน้ำ ส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและเกิดการอุดตันภายในท่อระบายน้ำซึ่งเป็นสาเหตุที่
ทำให้เกิดน้ำท่วมได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- การก่อสร้างในฤดูฝนต้องระมัดระวังการเกิดน้ำท่วมขัง หากพบการท่วมขังเกิดขึ้นต้องจัดหา
เครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน
- ในระหว่างก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำ
ภายในพื้นที่ว่ามีกรอุดตันหรือไม่ หากพบว่ามีกรอุดตันให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที
- ออกแบบระบบระบายน้ำบนทางแยกต่างระดับ สะพานกลับรถเกือบทุกแห่ง วางระบายน้ำและ
ท่อลอดระบายน้ำใต้ถนนโครงการทั้งที่ตามยาวและตามขวาง ให้รองรับปริมาณน้ำและ
ระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การคมนาคมขนส่ง/ อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

ผลกระทบที่สำคัญ :

การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จะมี
ผลกระทบต่อความปลอดภัยในแนวเส้นทาง ทั้งเกิดความล่าช้าและ
เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้ง
ติดตั้งไฟส่องสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม
และเพียงพอ
- ประชาสัมพันธ์แผนดำเนินการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อน
เริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงโมงเร่งด่วนช่วง
เช้าและเย็น เพื่อป้องกันปัญหาด้านจราจร

6. การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบที่สำคัญ :

การก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) ส่งผลให้มีการเวนคืน
ที่ดินเนื้อที่ 448 ตารางวา

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินบริเวณที่โค่นเวนคืนตามขั้นตอนที่กฎหมาย
กำหนดอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

7. ความสิ้นเสียดิน

ผลกระทบที่สำคัญ :

งานเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและงานชั้นทาง งานทางแยกต่างระดับงานขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำ
งานเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพาน มีการใช้เครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดความสิ้นเสียดิน ซึ่งอยู่ใน
ระดับเป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคารจึงกำหนดให้เป็นผลกระทบระดับต่ำ

มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อ
ลดผลกระทบด้านความสิ้นเสียดิน
- กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสิ้นเสียดิน ต้องดำเนินการก่อสร้างในเวลา
กลางวันเท่านั้น (08:00-17:00 น.)
- ในกรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านความสิ้นเสียดิน กรมทางหลวง
ต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว



งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ จึงกำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนสอดคล้อง กับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน

1 การประชาสัมพันธ์
ตลอดระยะเวลาศึกษา
โครงการ (ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์
วีดิทัศน์โครงการ และ
เว็บไซต์โครงการ)

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

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

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



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

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

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



ดำเนินการศึกษาโดย **AEC**
บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com