



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย

ตอน **ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี**
(ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2



www.m61-laemchabang-prachinburi-2-2.com



Line : @125afizu



M61 ชลบุรี-ปราจีนบุรี
ตอน 2 ส่วนที่ 2

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5
พฤษภาคม 2569



ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย เป็นแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ที่มีความสำคัญในการรองรับการคมนาคมและการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เสริมสร้างโครงข่ายทางด้านโลจิสติกส์ เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC หรือ ASEAN Economics Community) ซึ่งแนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบังมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือผ่านเมืองหลักของภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคายในบริเวณด่านพรมแดนไทย - ลาว เชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิก จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมและขนส่ง ส่งเสริมการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC ไปยังพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของโครงการ



เพื่อสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนดถูกต้องตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม



เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ



เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

ประโยชน์ของโครงการ



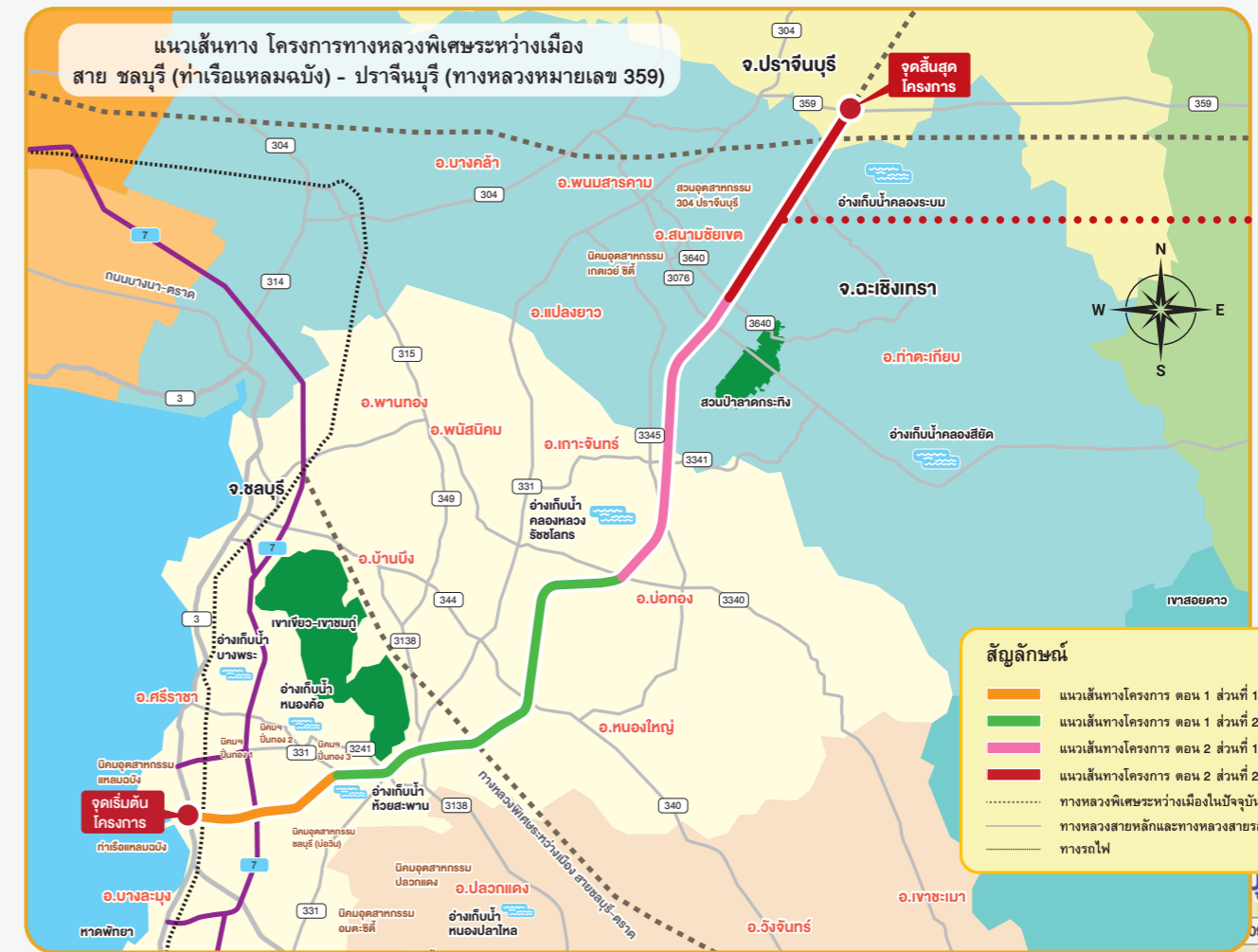
เพิ่มศักยภาพและความคล่องตัว ในการเดินทางและขนส่ง พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ยกระดับเศรษฐกิจ เชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศ ทั้งในบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC และพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ส่งเสริมยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ลดต้นทุนการคมนาคมและขนส่ง ทั้งแก่ประชาชนและสินค้า



พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) โดยโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.99+030 บริเวณทางแยกต่างระดับสนามชัยเขต (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3076) อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.124+200 ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ์ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359) อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ระยะทางของโครงการฯ รวมโครงข่ายที่เกี่ยวข้องประมาณ 29 กิโลเมตร



พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร

จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ 7 ตำบล และ 14 หมู่บ้าน

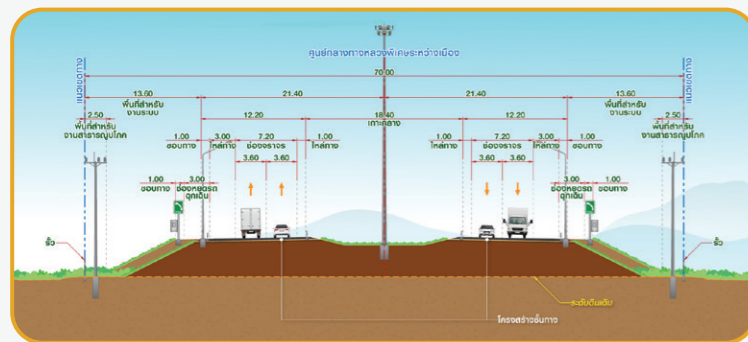
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	
จ.ฉะเชิงเทรา	อ.สนามชัยเขต	ต.ลาดกระทิง	หมู่ 9 บ้าน กม.8	
		ต.คูยายหมี	หมู่ 9 บ้านท่าม่วง	หมู่ 17 บ้านเนินทราย
			หมู่ 8 บ้านหนองยาง	หมู่ 10 บ้านอ่างทอง
			หมู่ 6 บ้านยางแดง	
	ต.ท่ากระดาน	หมู่ 5 บ้านกระบกเตี้ย	หมู่ 1 บ้านท่ากระดาน	
		หมู่ 6 บ้านนาน้อย	หมู่ 4 บ้านนาโพธิ์	
จ.ปราจีนบุรี	อ.พนมสารคาม	ต.ทุ่งพระยา	หมู่ 7 บ้านโป่งตาสา	
		ต.เขาคันทรง	หมู่ 12 บ้านคลองตะเคียน	
	อ.ศรีมหาโพธิ์	ต.หนองโพรง	หมู่ 10 บ้านมาบเหียง	
		ต.ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 8 บ้านหัวเอน	

การออกแบบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

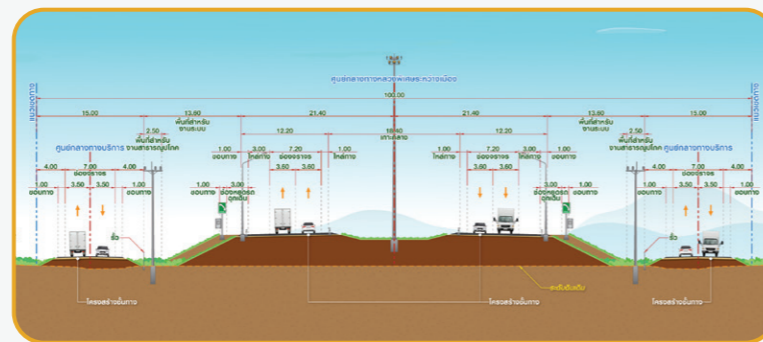
รูปตัดถนนโครงการ

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) บนเขตทางปกติ 70.00 เมตร และสำหรับช่วงชุมชนหรือในช่วงที่ต้องมีการเชื่อมต่อจะพิจารณาเพิ่มทางบริการตามความจำเป็น เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และบรรเทาผลกระทบที่พื้นที่ได้รับการดำเนินโครงการ โดยมีขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้าง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบบวิ่งสวนทาง ซึ่งจะต้องใช้เขตทางเพิ่มเติมสำหรับทางบริการข้างละ 15.00 เมตร กรณีมีทางบริการเพียง 1 ด้านจะใช้เขตทางรวมกว้าง 85.00 เมตร และกรณีมีทางบริการทั้ง 2 ด้าน จะใช้เขตทางรวมกว้าง 100.00 เมตร

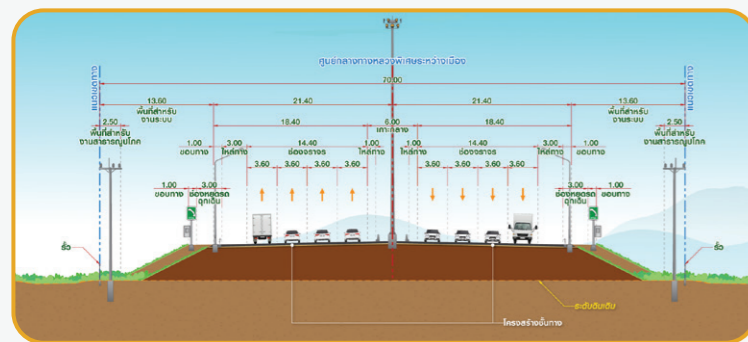
สำหรับแนวทางการพัฒนาในอนาคต สามารถขยายช่องจราจรได้สูงสุดจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ถึง 8 ช่องจราจร ตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต โดยรูปแบบการขยายจะเป็นการขยายเข้าพื้นที่ด้านในเกาะกลาง เนื่องจากพื้นที่ขอบทางด้านนอกสุดจะเป็นตำแหน่งที่ต้องติดตั้งงานระบบอำนวยความสะดวกของระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้แก่ ระบบสื่อสาร ระบบกล้องวงจรปิด และงานระบบไฟฟ้าอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดเขตทางเช่นเดียวกับหน้าตัดถนนรูปแบบ 4 ช่องจราจร



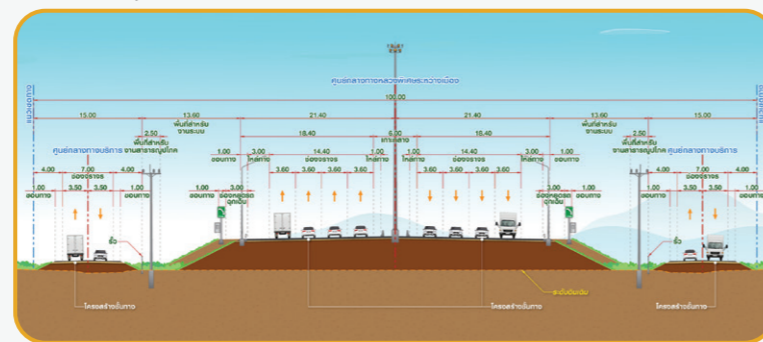
รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70.00 เมตร



รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 100.00 เมตร



รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 70.00 เมตร (อนาคต)



ตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 100.00 เมตร (อนาคต)

ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ์

ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบตัวที (T-type Interchange) เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 359 หรือเรียกว่ารูปแบบ Double Trumpet สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 359 ได้ทุกทิศทาง โดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร สำหรับทางแยกต่างระดับรูปแบบนี้ จะแยกด้านเก็บค่าผ่านทางออกจากถนนสายหลัก สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบนถนนสายหลักก่อนเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้



รูปแบบทางแยกต่างระดับ Double Trumpet Interchange

การออกแบบเพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางในท้องถิ่น

เนื่องจากทางหลวงพิเศษจะต้องมีการควบคุมทางเข้า/ออกตลอดเส้นทาง โดยการก่อสร้างจะเป็นทางหลวงระดับพื้นดินที่ติดตั้งรั้วตลอดแนวเขตทางทั้งสองฝั่งหรือเป็นสะพานยกระดับ ซึ่งถนนช่วงที่เป็นทางหลวงระดับพื้นดินบางจุดจะมีการตัดผ่านเส้นทางสัญจรเดิม ส่งผลกระทบต่อการเชื่อมโยงระหว่างทางสัญจรของสองฝั่งของทางหลวง ดังนั้น ในการออกแบบจะทำการออกแบบปรับปรุงเส้นทางหรือทางหลวงเดิม เพื่อลดผลกระทบจากการตัดผ่านของทางหลวงพิเศษ

ทางบริการ

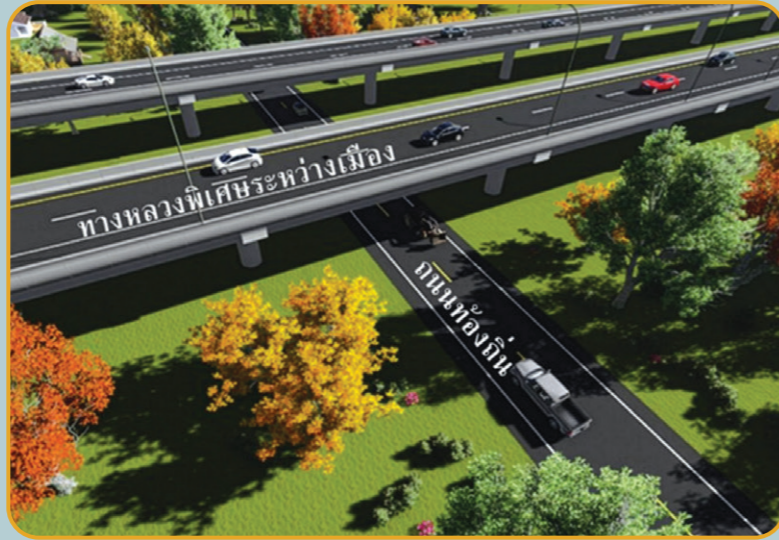
ออกแบบทางบริการใช้สำหรับเชื่อมโยงโครงข่ายถนนเดิมที่ได้รับผลกระทบจากพื้นที่ที่ถูกแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเดินทางเชื่อมโยกันได้เหมือนเดิม พร้อมช่วยลดปัญหาการแบ่งแยกพื้นที่จากการมีโครงการ และลดปัญหาพื้นที่ตาบอด โดยโครงการมีทางบริการทั้งหมด 19 แห่ง รวมระยะทางประมาณ 31.6 กิโลเมตร



การออกแบบทางบริการ

ทางลอด

ออกแบบทางลอดของโครงการในตำแหน่งที่เหมาะสม มีความสูงอย่างน้อย 3.5 เมตร เพื่อให้สามารถให้รถยนต์ประเภทต่างๆ เช่น รถยนต์ รถเพื่อการเกษตร และรถบรรทุกต่างๆ ของหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และใช้เป็นจุดเชื่อมต่อทางบริการเชื่อมโยงพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง ทางลอดมีทั้งหมด 20 แห่ง



การออกแบบทางลอด

ทางข้าม

ออกแบบทางข้ามของโครงการเป็นสะพานข้าม มีความสูงจากผิวจราจรของทางหลักไม่ต่ำกว่า 5.5 เมตร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยมีการพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถได้สะพานในบางตำแหน่ง และสามารถเชื่อมโยงกับทางคู่ขนานได้อีกด้วย ทางข้ามมีทั้งหมด 5 แห่ง



การออกแบบทางข้าม

ระบบระบายน้ำ

ออกแบบระบบระบายน้ำโดยทำการคำนวณเพื่อเลือกชนิดและกำหนดขนาดโครงสร้างอาคารระบายน้ำ ให้มีขนาดที่เหมาะสมเพียงพอต่อปริมาณการไหลสูงสุดของทางน้ำและปริมาณน้ำจากพื้นที่ข้างเคียงรวมถึงค่าระดับต่างๆ รองรับภาระระบายน้ำทั้งในรูปแบบตามแนวขวางและตามแนวยาวที่ขนานไปกับแนวเส้นทางโครงการ โดยมีอาคารระบายน้ำตามขวางประกอบด้วย ท่อลอดกลม 4 แห่ง วางในตำแหน่งที่เป็นคลองซอยส่งน้ำชลประทาน ท่อลอดเหลี่ยม 13 แห่ง และสะพาน 13 แห่ง



แผนที่แนวเส้นทางแสดงตำแหน่งทางบริการ ทางลอด และทางข้ามของโครงการ

จุดพักรถ

ที่พักรถทางขนาดเล็กทั้ง 2 ฝั่ง มีเนื้อที่ฝั่งละประมาณ 16 ไร่ และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการขั้นต่ำ ดังนี้

รายการสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ

- ทางเข้า - ออก ทางเดินรถ และลานจอดรถ
- ห้องสุขา ห้องสุขาสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา
- ห้องอาบน้ำ
- บริเวณที่พักรถ หรือที่นั่ง
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม
 - เครื่องจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มอัตโนมัติ ร้านอาหารขนาดเล็ก ร้านอาหาร (มีที่นั่งในร้าน) และที่บริการน้ำดื่ม
- ที่จำหน่ายสินค้าและบริการ
 - ร้านสะดวกซื้อ พื้นที่จำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP)
- บริการด้านการสื่อสารโทรคมนาคม
 - อุปกรณ์หรือบริการสำหรับประชาชนสำหรับการติดต่อสื่อสารยามฉุกเฉิน สัญญาณโทรศัพท์มือถือ สัญญาณอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (Wi-Fi) โดยไม่คิดค่าบริการ
- การบริการข้อมูลสำหรับผู้ใช้บริการ
- สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับบริการตนเอง เช่น ที่เติมน้ำมันรถยนต์และที่เติมน้ำรถยนต์
- พื้นที่สำหรับก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- สถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้า
- สถานที่และอุปกรณ์เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็ก

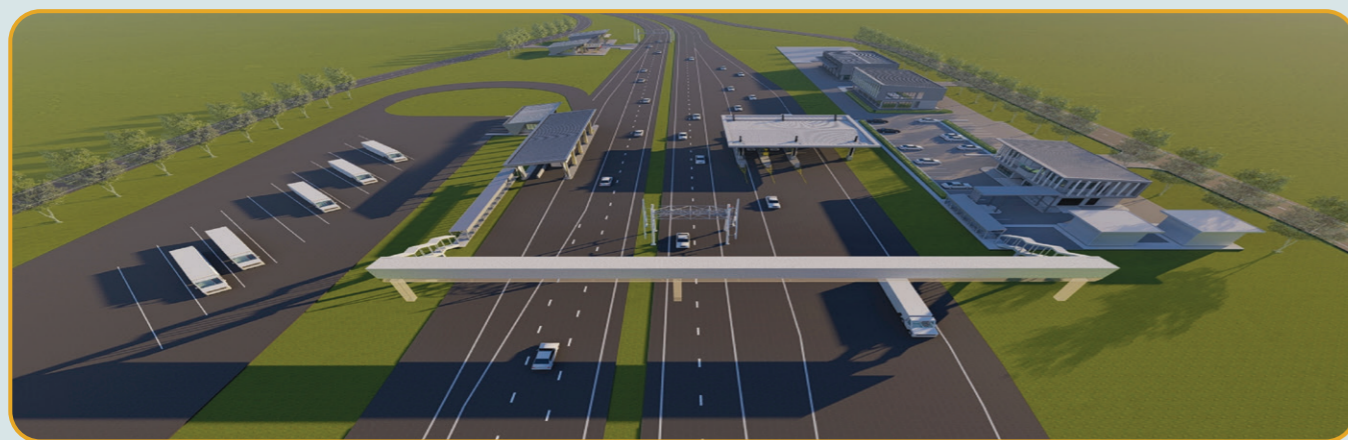
- พื้นที่สีเขียว
- การรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย
 - ห้องควบคุมความปลอดภัย
- พื้นที่สูบบุหรี่
- ตู้กดเงินสด และตู้รับฝากเงินสด
- พื้นที่ปฏิบัติศาสนกิจ (ห้องละหมาด)



ภาพทัศนียภาพจุดพักรถศรีมหาโพธิ์ที่ กม.109+200

จากระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง

ออกแบบระบบเก็บค่าผ่านทางมี 3 รูปแบบ ได้แก่ ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collection System: MTC) ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบเงินสดและแบบอัตโนมัติ (Manual/Electronic Toll Collection System: MTC/ETC) และระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow) หรือระบบ M-Flow ประเภทรถสำหรับจัดเก็บค่าผ่านทางแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ 1. รถยนต์ 4 ล้อ 2. รถยนต์ 6 ล้อ 3. รถยนต์มากกว่า 6 ล้อ โดยการบริหารระบบเก็บค่าผ่านทางจัดให้มีคอมพิวเตอร์ประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อติดต่อประสานงานกับคอมพิวเตอร์ที่ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ



ภาพทัศนียภาพบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ดังนั้น โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในส่วนของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเดือนสิงหาคม 2567 และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 10 มกราคม 2569) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคลุม 4 องค์ประกอบหลักได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบจะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) รวมทั้งสิ้น 24 ปัจจัย

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา

<p>6 ปัจจัย</p> <p>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทรัพยากรดิน • ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย • น้ำผิวดิน • อากาศและบรรยากาศ • เสียง • ความสั่นสะเทือน 	<p>2 ปัจจัย</p> <p>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • นิเวศวิทยาทางบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า) • นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<p>5 ปัจจัย</p> <p>คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</p> <ul style="list-style-type: none"> • การคมนาคมขนส่ง • สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ • การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ • การเกษตรกรรม • การใช้ที่ดิน 	<p>11 ปัจจัย</p> <p>คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</p> <ul style="list-style-type: none"> • เศรษฐกิจ - สังคม • การโยกย้ายและการเวนคืน • การสาธารณสุข • อาชีวอนามัยและความปลอดภัย • การแบ่งแยก • อุบัติเหตุและความปลอดภัย • ความปลอดภัยในสังคม • สุภาพบุคล • ผู้ใช้ทาง • โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม • สุขกรรภาพ และทัศนียภาพ
--	--	---	--

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย นิเวศวิทยาทางบก

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการขุดดิน การปรับถมพื้นที่ และการตัดฟันต้นไม้ในบริเวณก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียพืชในระบบนิเวศ และส่งผลกระทบต่อเนื้อถึงสัตว์ในระบบนิเวศ และการพังทลายของดินได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ควบคุมกิจกรรมการขุดดิน การปรับถมหรือปรับระดับพื้นที่ให้จำกัดอยู่เฉพาะในเขตทางหรือเขตก่อสร้างที่กำหนดเท่านั้น
- การตัดฟันต้นไม้ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้ดำเนินการเฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น
- ออกแบบโครงสร้างเพื่อต้านทานแรงแผ่นดินไหวให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้องและตามคู่มือการออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหว พ.ศ. 2559 ของกรมทางหลวง

น้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ

- การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ การขุดปรับแต่งตลิ่ง อาจมีตะกอนดินไหลลงสู่ลำน้ำส่งผลกระทบต่อสภาพการไหลและคุณภาพของแหล่งน้ำผิวดิน และส่งผลกระทบต่อเนื้อถึงนิเวศวิทยาทางน้ำได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งรั้วตักตะกอนชั่วคราว (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำทุกแห่ง
- ติดตั้งตาข่าย (Safety Net) รองรับเศษวัสดุจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่ลำน้ำ



อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน



ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการขุดดิน การปรับถมพื้นที่ และการก่อสร้างทาง อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง รวมทั้งเสียงดังและความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่เปิดผิวหน้าดิน เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง
- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น

การคมนาคม ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลกระทบที่สำคัญ

- การก่อสร้างแนวเส้นทางบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเดิม การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อ การกีดขวางหรืออุปสรรคต่อการสัญจร/ การจราจรได้ และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนหรือผู้ใช้ทาง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ขนาดไม่เล็กกว่า 2.40x4.80 เมตร บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และบริเวณก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ
- ติดตั้งป้ายเตือน สัญลักษณ์ และเครื่องหมายจราจรบริเวณถนนท้องถิ่นเดิมที่แนวเส้นทางตัดผ่าน รวมถึงบริเวณก่อสร้างทางแยกต่างระดับให้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน
- ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Construction Safety Net) บริเวณใต้โครงสร้างทางต่างระดับ เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนน และป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างที่กั้นผู้ใช้ทาง



สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



ผลกระทบที่สำคัญ

- การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างอาจต้องโยกย้ายหรือระงับการใช้ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่อยู่ในแนวก่อสร้าง เช่น ไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร ระบบระบายน้ำ เป็นต้น เป็นการชั่วคราว

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคต่างๆ ที่ต้องรื้อย้าย และต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับผลกระทบทราบถึงแผนการรื้อย้ายก่อนอย่างน้อย 7 วัน
- จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราว และหากเกิดน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างต้องรีบสูบน้ำออกจากพื้นที่โดยเร็ว

เศรษฐกิจ - สังคม การแบ่งแยก ความปลอดภัยในสังคม การเกษตรกรรม การใช้ที่ดิน

ผลกระทบที่สำคัญ

- การพัฒนาโครงการทำให้พื้นที่เกษตรกรรมเปลี่ยนเป็นพื้นที่ทางหลวงอย่างถาวร
- การเดินทางไปมาหาสู่กันหรือไปทำการเกษตรกรรมระหว่างชุมชนที่อยู่คนละฝั่งของทางหลวงค่อนข้างลำบาก
- มีการจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่หรืออาจมีการจ้างแรงงานในพื้นที่ ทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มมากขึ้น
- ประชาชนอาจเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคนงานต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้างก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน
- ก่อสร้างทางเชื่อมพื้นที่ชั่วคราวของ 2 ฝั่งทางหลวงให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ
- พิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นในพื้นที่เป็นอันดับแรก
- จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนหรือกล่องรับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราว และสำนักงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดกระทิง องค์การบริหารส่วนตำบลท่ากระดาน องค์การบริหารส่วนตำบลคูยาศ หมู่ 1 องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งพระยา เทศบาลตำบลเขาหินซ้อน องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง และองค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ

การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบที่สำคัญ

- การพัฒนาโครงการมีการโยกย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดินในแนวเขตทางของโครงการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และคู่มือการปฏิบัติงาน (Work Manual) เรื่อง การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในชั้นปรองดอง (ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2567) ของสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง

การสาธารณสุข สุขาภิบาล อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลกระทบที่สำคัญ

- ฝุ่นละอองและเสียงดังจากการก่อสร้าง รวมถึงน้ำทิ้งและขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อเนื้อถึงต่อสุขภาพของคนในชุมชนที่อยู่ริมเส้นทางก่อสร้างได้
- อุบัติเหตุจากการทำงานและความเจ็บป่วยของคนงานก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเนื้อถึงถึงศักยภาพการให้บริการของหน่วยงานบริการสาธารณสุขในพื้นที่โครงการได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดเตรียมชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง เตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอ และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ บริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราว ให้จัดสร้างห้องน้ำ - ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอ กับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกราะ - ถังกรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็น ต่อการดำเนินงานของโครงการ เพื่อร่วมกำหนดแนวทางป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ จากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ โซเชียลมีเดียของโครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

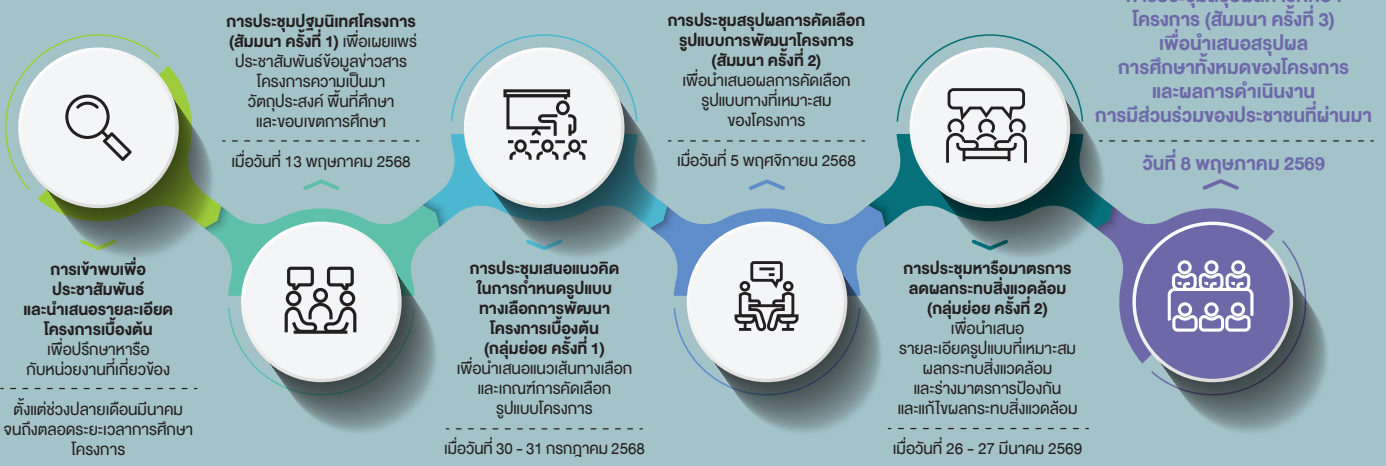


การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ประชาสัมพันธ์ตลอดระยะการศึกษาโครงการผ่านช่องทางเว็บไซต์และโซเชียลมีเดียของโครงการ

สถานที่ติดต่อ และสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

ที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
1/814 หมู่ 17 ซอยอัมพร ถนนพหลโยธิน ตำบลลาดหญ้า อำเภอสามโก้ จังหวัดอ่างทอง 12130
โทรศัพท์ : 0 2532 3623



บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ถนนสุขุมวิท 26 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2259 3867-9



บริษัท เอ็นทิก จำกัด
3/4 ถนนประเสริฐนุกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 ถนนพระยาสุรมนตรี แขวงบางเขิน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ : 0 2375 5422-24

