



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม  
Department of Highways



การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ทางหลวงหมายเลข 34 บางบัว - จุดตัด  
ทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม)  
จ.ฉะเชิงเทรา

เอกสารประกอบการประชุม

เพื่อหาหรือมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ดาวน์โหลดเอกสาร



บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2569



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม  
Department of Highways



การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ทางหลวงหมายเลข 34 บางบัว - จุดตัด  
ทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม)  
จ.ฉะเชิงเทรา

เอกสารประกอบการประชุม

เพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ดาวน์โหลดเอกสาร



บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2569

## กำหนดการประชุม

การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การประชุมประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข ๓๔

บางบัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๑๔ (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา

วันศุกร์ที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.

ณ หอประชุมอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ร่วมกับการประชุมในรูปแบบออนไลน์ (Zoom Application)

---

๑๓.๐๐ - ๑๓.๓๐ น. ลงทะเบียนและรับเอกสาร

๑๓.๓๐ - ๑๓.๔๕ น. พิธีเปิดการประชุม

◆ กล่าวรายงานการประชุม

โดย ผู้แทนกรมทางหลวง

◆ กล่าวเปิดการประชุม

โดย นายอำเภอบางปะกง หรือผู้แทน

๑๓.๔๕ - ๑๕.๐๐ น. คณะผู้ศึกษาเสนอรายละเอียดของโครงการ ประกอบด้วย

◆ ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษาโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

โดย นายกฤษดาร์กซ์ แพร์ตกุล ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

◆ ผลการศึกษาด้านวิศวกรรม และผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ วิศวกรงานทาง

๑๕.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม

โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา

๑๖.๐๐ - ๑๖.๓๐ น. สรุปการประชุมและปิดการประชุม

◆ สรุปการประชุม

โดย ดร.อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม

ของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

◆ กล่าวปิดการประชุม

โดย ผู้แทนกรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 34  
บางบัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
สารบัญรูป	ข
สารบัญภาพ	ค
1. เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	4
5.1 รูปแบบหน้าตัดโครงการ	4
5.2 รูปแบบโครงสร้างสะพาน	5
5.2.1 สะพานข้ามคลอง	7
5.2.2 สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)	10
5.2.3 สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์	11
5.3 รูปแบบจุดกลับรถ	12
5.4 รูปแบบปรับปรุงจุดเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน	14
5.5 รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง	17
5.6 รูปแบบระบบระบายน้ำ	18
5.7 ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง	21
5.8 ศาลาพักผ่อน	21
5.9 การจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง	23
6. การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	27
7. การศึกษาด้านโบราณคดี	28
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	30
9. การมีส่วนร่วมของประชาชน	45
9.1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	45
9.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	47
10. แผนการดำเนินการในขั้นต่อไป	60
11. สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	61

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5.2-1	สะพานตามแนวเส้นทางโครงการ	6
5.3-1	ตำแหน่งจุดกลับรถในโครงการหลังปรับปรุง	12
5.4-1	จุดเข้า-ออกทางหลักและทางคู่ขนานปรับปรุงใหม่	15
6-1	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของถนนโครงการ	28
7-1	แหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมบริเวณพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	30
8-1	สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	33
9.2-1	ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเตรียมความพร้อมของชุมชน	47
9.2-2	ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ	51
9.2-3	สรุปข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	53
9.2-4	ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานี	55
9.2-5	ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบหารือรายละเอียดทางจักรยานยนต์	57
9.2-6	ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบหน่วยงานโบราณคดี	59

## สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5.1-1	รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ	4
5.2.1-1	รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองลำหวายลิง (ซ้ายทาง)	7
5.2.1-2	รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองหลังวัด (ซ้ายทาง)	8
5.2.1-3	รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองบางยาเส้น (ซ้ายทาง)	9
5.2.1-4	รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองสำโรง (ฝั่งซ้ายทาง)	10
5.2.2-1	รายละเอียดสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)	11
5.2.3-1	ตำแหน่งสะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์	12
5.3-1	ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ	13
5.3-2	รูปแบบสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) ของโครงการ	14
5.3-3	รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสำโรง	14

### สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
5.4-1	จุดเข้า-ออกทางหลักและทางคู่ขนานปรับปรุงใหม่	16
5.5-1	รูปตัดแสดงโครงสร้างชั้นทางหลัก	17
5.5-2	รูปตัดแสดงโครงสร้างชั้นทางคู่ขนาน	18
5.6-1	ตำแหน่งการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวางบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	19
5.6-2	การระบายน้ำตามยาวของโครงการ	20
5.6-3	รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ	20
5.6-4	การระบายน้ำบนสะพาน	20
5.7-1	ตัวอย่างการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ	21
5.8-1	ตำแหน่งศาลาพักคอยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	22
5.9-1	ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 1	23
5.9-2	ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 2 (ทางคู่ขนาน)	24
5.9-3	ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 2 (ทางหลัก)	24
5.9-4	ตัวอย่างเมื่อโครงการแล้วเสร็จ	25
5.9-5	ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ระยะที่ 1	26
5.9-6	ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ระยะที่ 2	26
5.9-7	ตัวอย่างเมื่อโครงการแล้วเสร็จ	27
7-1	แหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมบริเวณพื้นที่โครงการ	29
8-1	ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	31
8-2	ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)	32
9.1-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ	46

### สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
9.2-1	บรรยากาศในการประชุมเพื่อหาหรือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	52

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 34  
บางบัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา

1. เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 34 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่อยู่ในแผนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการลงทุน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทย เชื่อมต่อ EEC กับกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 34 เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจร โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งโรงงานอุตสาหกรรม และผู้ประกอบการจำนวนมาก ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2566 รวมรถทุกประเภท 102,462 คัน/วัน สัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่ 55.25% ทำให้เกิดการจราจรคับคั่ง จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรในทางหลักและทางขนานขาออก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ช่วยลดอุบัติเหตุ และลดต้นทุนโลจิสติกส์

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่า มีโบราณสถานในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ คือ วัดอุสุภาราม (วัดบางบัว) และคลองสำโรง ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และเพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

(1) เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

(2) เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

(3) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

## 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

(1) เพื่อนำเสนอผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

(2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ จากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำไปพิจารณาประกอบในการปรับปรุงผลการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

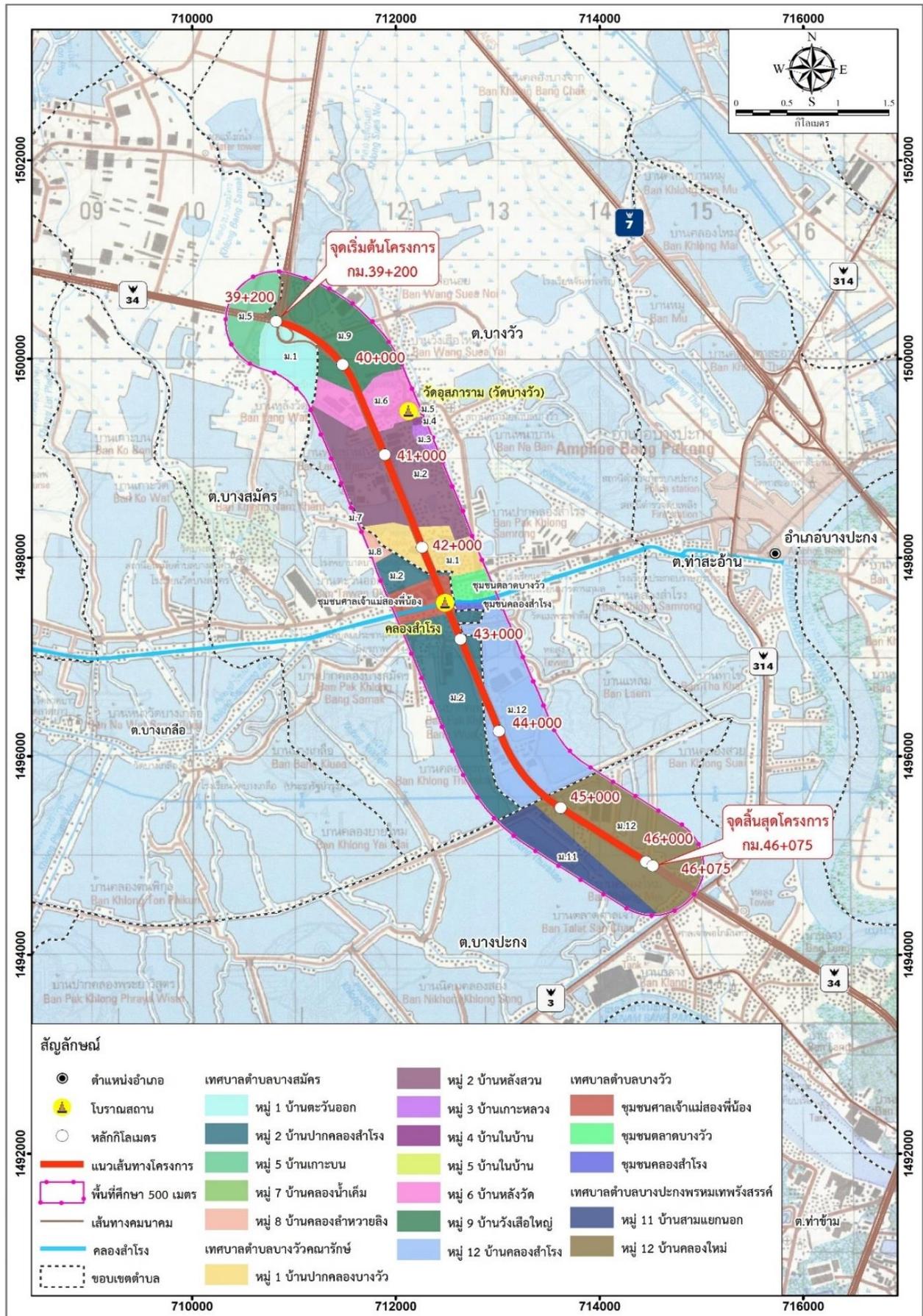
- (1) สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น
- (2) ช่วยลดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ และลดต้นทุนโลจิสติกส์
- (3) ส่งเสริมให้การคมนาคมขนส่งมีความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

## 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 34 มีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.39+200 และจุดสิ้นสุดบริเวณ กม.46+075 รวมระยะทาง 6.875 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและด้านโบราณคดี ครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ตำบลบางสมัคร ตำบลบางบัว และตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	เขตการปกครอง	
ฉะเชิงเทรา	บางสมัคร	บางสมัคร	หมู่ 1 บ้านตะวันออก	เทศบาลตำบลบางสมัคร	
			หมู่ 2 บ้านปากคลองสำโรง		
			หมู่ 5 บ้านเกาะบน		
			หมู่ 7 บ้านคลองน้ำเค็ม		
			หมู่ 8 บ้านคลองลำห้วยลิง		
			ชุมชนศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง		
		บางบัว	ชุมชนตลาดบางบัว	เทศบาลตำบลบางบัว	
			ชุมชนคลองสำโรง		
			หมู่ 1 บ้านปากคลองบางบัว		เทศบาลตำบลบางบัวควมารักษ์
			หมู่ 2 บ้านหลังสวน		
			หมู่ 3 บ้านเกาะหลวง		
			หมู่ 4 บ้านโนนบ้าน		
	หมู่ 5 บ้านโนนบ้าน				
	หมู่ 6 บ้านหลังวัด				
	บางปะกง	บางปะกง	หมู่ 9 บ้านวังเสือใหญ่	เทศบาลตำบลบางบัวควมารักษ์	
			หมู่ 12 บ้านคลองสำโรง		
	1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	หมู่ 11 บ้านสามแยกนอก	เทศบาลตำบลบางปะกง
				หมู่ 12 บ้านคลองใหม่	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	18 หมู่บ้าน/ชุมชน	4 อปท.	



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

## 5. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

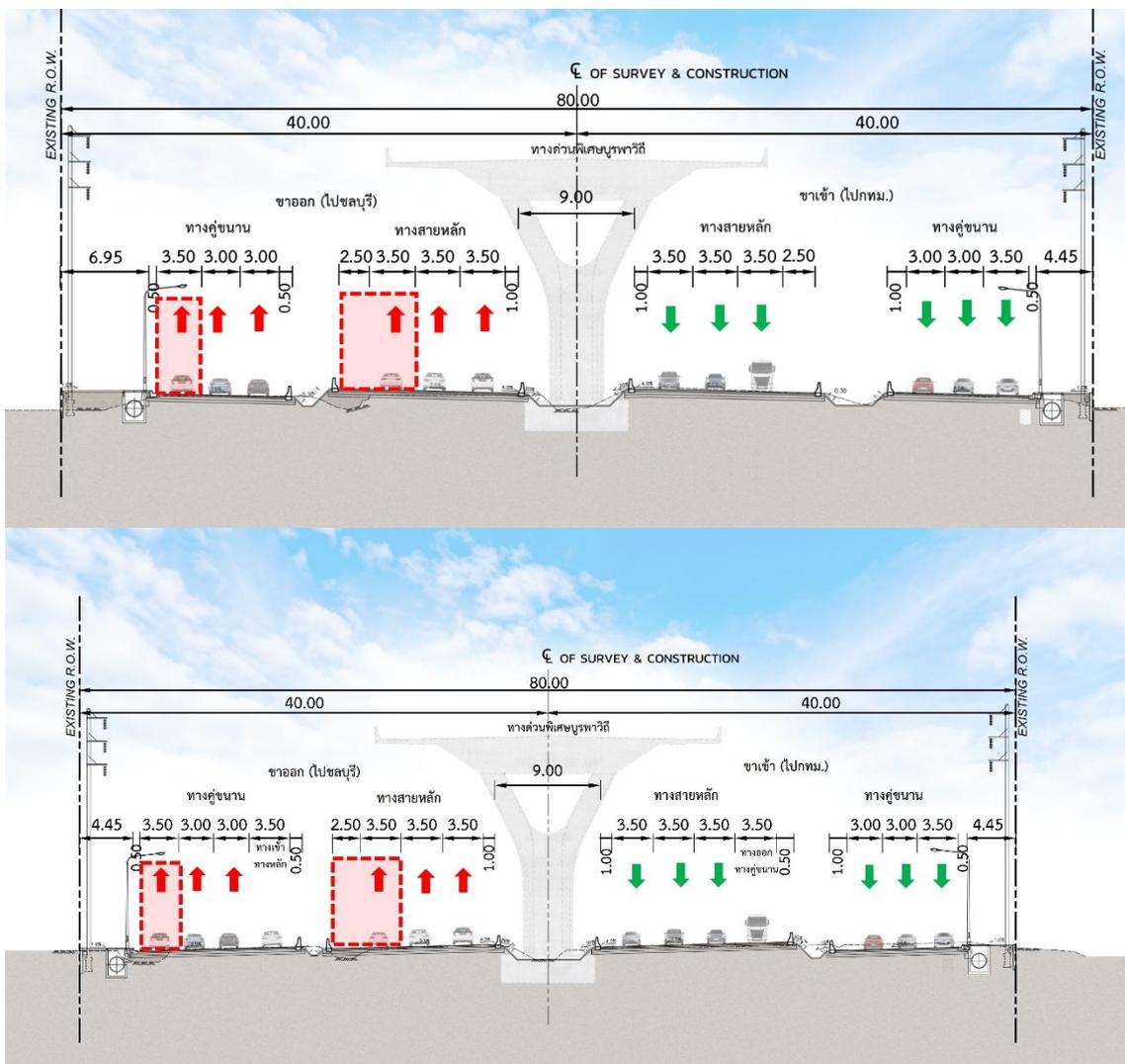
### 5.1 รูปแบบหน้าตัดโครงการ

การออกแบบและปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่าง ๆ จะพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ และการคาดการณ์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการ การปรับปรุงจะใช้พื้นที่ในเขตทางเดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชนเป็นสำคัญ โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจรฝั่งขาออก จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร อีกทั้งปรับปรุงผิวจราจรและทางเท้าตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ดังรูปที่ 5.1-1

(1) **ทางหลัก** เพิ่มช่องจราจรฝั่งขาออก (ทิศทางไปจังหวัดชลบุรี) กม.39+200 ถึง กม.46+075 จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ขยายเป็น 3 ช่องจราจร/ทิศทาง ขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร

(2) **ทางคู่ขนาน** เพิ่มช่องจราจรฝั่งขาออก (ทิศทางไปจังหวัดชลบุรี) กม.39+200 ถึง กม.46+075 จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ขยายเป็น 3 ช่องจราจร/ทิศทาง ขนาดช่องจราจรละ 3.00-3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกและด้านในกว้าง 0.50 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.45-6.95 เมตร

(3) **ทางเชื่อมเข้า/ออก** ระหว่างทางสายหลักและทางคู่ขนาน 1 ช่องจราจร



รูปที่ 5.1-1 รูปแบบหน้าตัดทั่วไปของโครงการ

## 5.2 รูปแบบโครงสร้างสะพาน

ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านคลอง จำนวน 4 แห่ง สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) จำนวน 1 แห่ง และสะพานสำหรับรถจักรยานยนต์ จำนวน 1 แห่ง กำหนดให้ออกแบบและปรับปรุงตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง รายละเอียดสะพานตามแนวเส้นทางโครงการดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 สะพานตามแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	กม.	ตำแหน่ง	ชื่อคลอง	รูปแบบการก่อสร้าง	ขนาดสะพานใหม่	รูปแบบโครงสร้าง	ประเภทเสาเข็ม	สารละลาย	ความกว้าง (ม.)	การตกแต่งลำน้ำ	ตอม่อในคลอง
<b>สะพานข้ามคลอง</b>											
1	39+589.808	ทางหลัก (ซ้ายทาง)	คลองลำหวายลิง	ขยายสะพานเดิม	$(1 \times 7.50) + (1 \times 10.00) + (1 \times 7.50) = 25$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	13 ม.	Concrete Slope Protection	2 ตับ
	39+585.534	ทางคู่ขนาน (ซ้ายทาง)	คลองลำหวายลิง	ขยายสะพานเดิม	$(1 \times 8.00) + (1 \times 10.00) + (1 \times 8.00) = 26$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	13 ม.		2 ตับ
	39+585.534	ทางคู่ขนาน (ซ้ายทาง)	คลองลำหวายลิง	ก่อสร้างใหม่	$(1 \times 8.00) + (1 \times 10.00) + (1 \times 8.00) = 26$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	13 ม.		2 ตับ
2	40+387.800	ทางหลัก (ซ้ายทาง)	คลองหลังวัด	รื้อและก่อสร้างสะพานใหม่	$1 \times 8.00 = 8.00$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	7 ม.	Concrete Slope Protection	-
	40+388.287	ทางคู่ขนาน (ซ้ายทาง)	คลองหลังวัด	ขยายสะพานเดิม	$(1 \times 6.00) + (1 \times 6.00) + (1 \times 6.00) = 18$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	7 ม.	Concrete Slope Protection	1 ตับ
3	42+313.636	ทางหลัก (ซ้ายทาง)	คลองบางยาเส้น	สะพานเดิม/ ทาสีตีเส้นจราจรใหม่	-	-	-	-	13 ม.	Concrete Slope Protection	-
	42+327.608	ทางคู่ขนาน (ซ้ายทาง)	คลองบางยาเส้น	ขยายสะพานเดิม	$(1 \times 6.00) + (1 \times 6.00) + (1 \times 6.00) = 18$ ม.	Plank Girder	เข็มตอก	-	13 ม.	Concrete Slope Protection	-
4	42+587.919	ทางหลัก (ซ้ายทาง)	คลองสำโรง	ขยายสะพานเดิม	$(1 \times 7.50) + (7 \times 10.00) + (1 \times 7.50) = 85$ ม.	Box Girder	เข็มตอก	-	32 ม.	Concrete Slope Protection	4 ตับ
	42+592.608	ทางคู่ขนาน (ซ้ายทาง)	คลองสำโรง	สะพานเดิม/ ทาสีตีเส้นจราจรใหม่	-	-	-	-	32 ม.	Concrete Slope Protection	-
<b>สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)</b>											
5	39+220.000	ทางคู่ขนาน	-	ก่อสร้างใหม่	$(4 \times 35.00) + (2 \times 31.379) + (4 \times 35.00) = 342.758$ ม.	Box Girder	เข็มเจาะ	โพลีเมอร์	-	-	-
<b>สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์</b>											
6	39+632	ทางคู่ขนาน	-	ก่อสร้างใหม่	$(10 \times 15) + (4 \times 20) + (10 \times 15) = 380$ ม.	Box Girder	เข็มเจาะ	โพลีเมอร์	-	-	1 ตัน

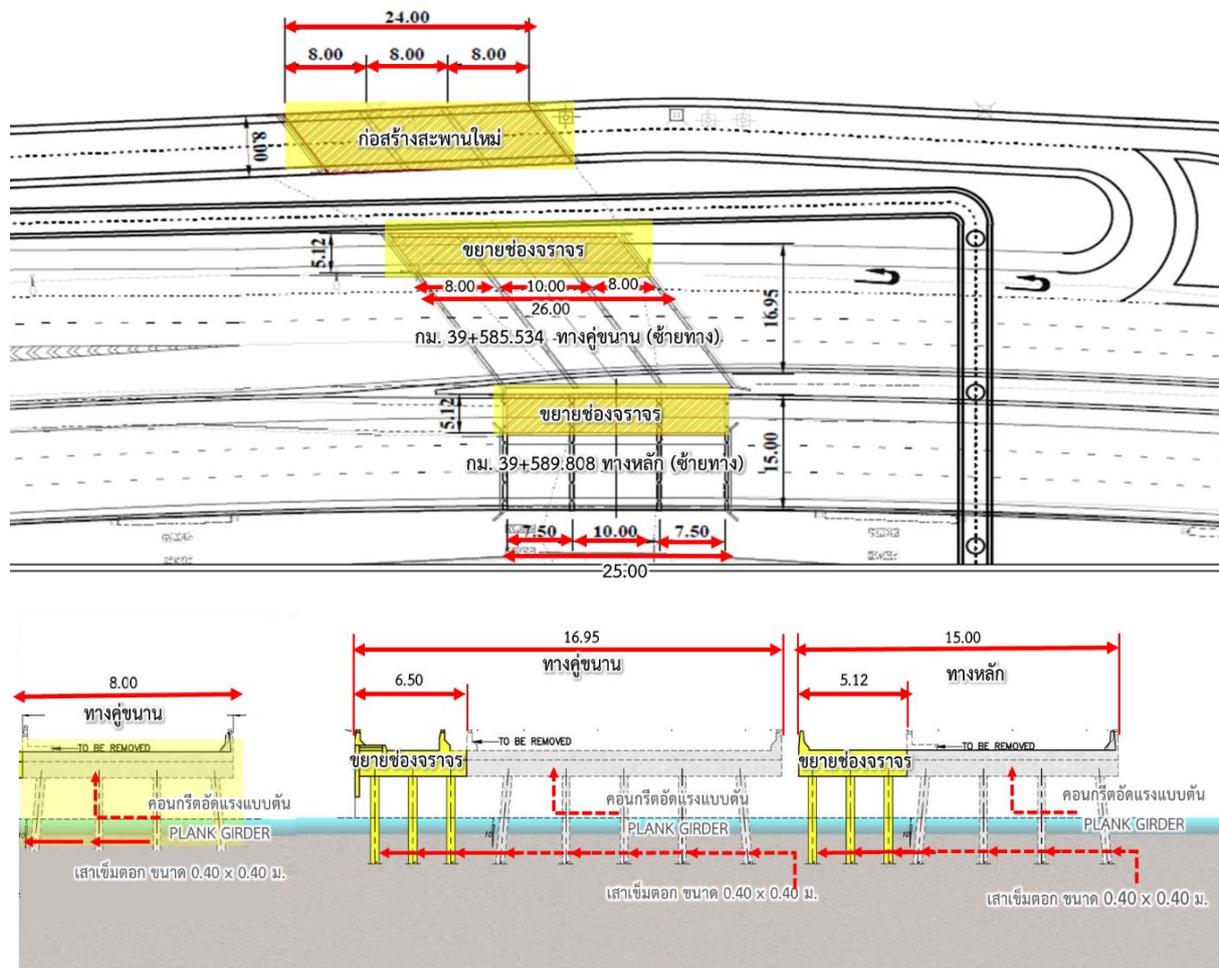
### 5.2.1 สะพานข้ามคลอง

งานขยายความกว้างสะพานกำหนดรูปแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบโครงสร้างสะพานเดิม ดังนี้

#### (1) สะพานข้ามคลองลำห้วยลิง (ซ้ายทาง)

กม.39+589.808 ทางหลัก การปรับปรุงเป็นการขยายความกว้างของสะพานจากสะพานตัวเดิม รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ PLANK GIRDER ขนาดสะพาน  $(1 \times 7.50) + (1 \times 10.00) + (1 \times 7.50) = 25.00$  เมตร ผิวจราจรกว้าง 15.00 เมตร รูปแบบตอม่อเสาตึบ (Pile Bents) เสาเข็มตอก  $0.40 \times 0.40$  เมตร ตอม่อ 4 ตับ โครงสร้างป้องกันตอม่อตึบริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-1

กม.39+585.534 ทางขนาน การปรับปรุงเป็นการขยายความกว้างของสะพานจากสะพานตัวเดิม รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ PLANK GIRDER ขนาดสะพาน  $(1 \times 8.00) + (1 \times 10.00) + (1 \times 8.00) = 26.00$  เมตร ผิวจราจรกว้าง 16.95 เมตร รูปแบบตอม่อเสาตึบ (Pile Bents) เสาเข็มตอก  $0.40 \times 0.40$  เมตร ตอม่อ 4 ตับ โครงสร้างป้องกันตอม่อตึบริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-1

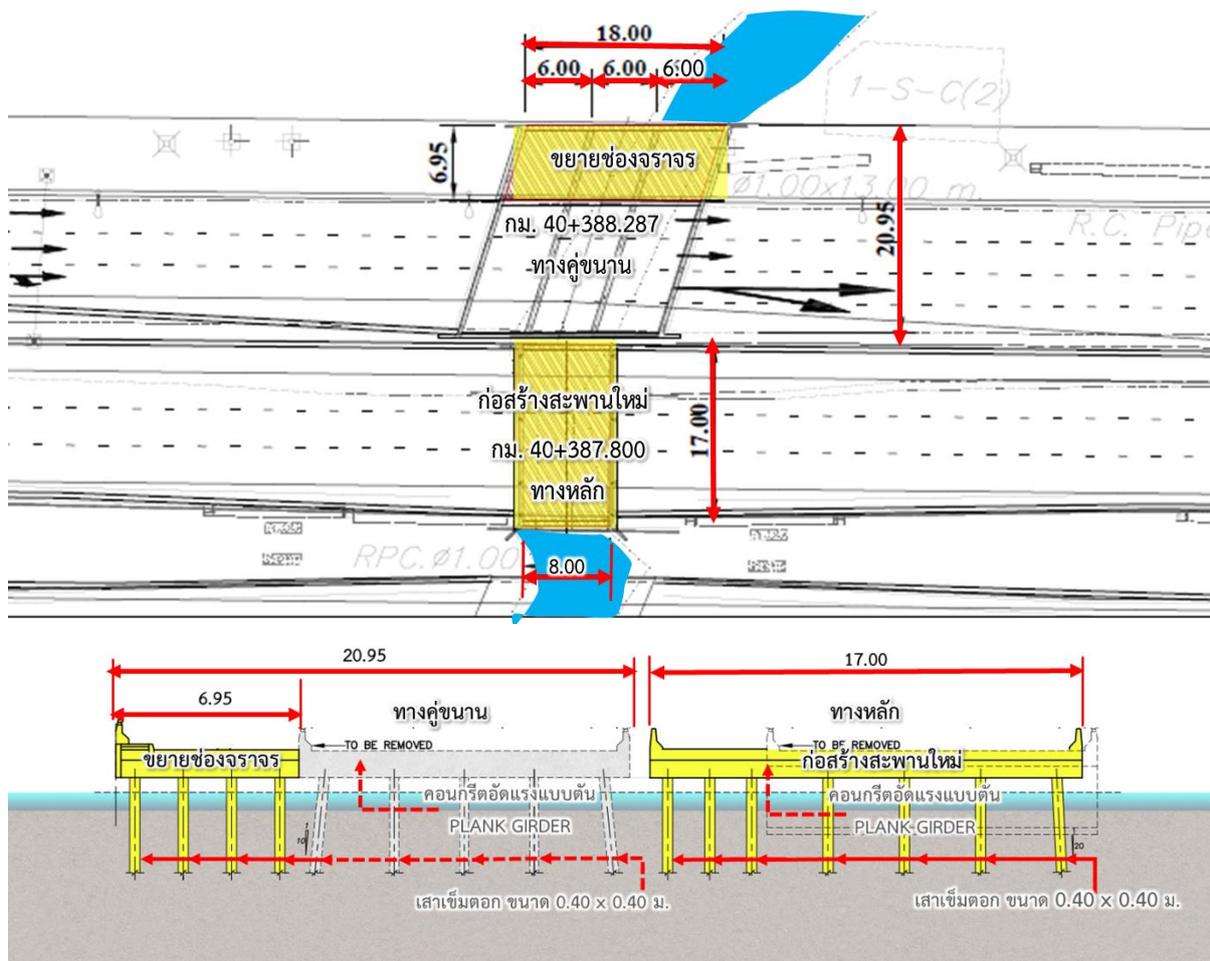


รูปที่ 5.2.1-1 รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองลำห้วยลิง (ซ้ายทาง)

(2) สะพานข้ามคลองหลังวัด (ซ้ายทาง)

กม.40+387.800 ทางหลัก การปรับปรุงเป็นการรื้อและก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ PLANK GIRDER ขนาดสะพาน 1x8.00 = 8.00 เมตร ผิวจราจรกว้าง 17.00 เมตร รูปแบบตอม่อเสาตึบ (Pile Bents) เสาเข็มตอก 0.40x0.40 เมตร ตอม่อ 2 ตับ โครงสร้างป้องกันตอม่อตึบริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-2

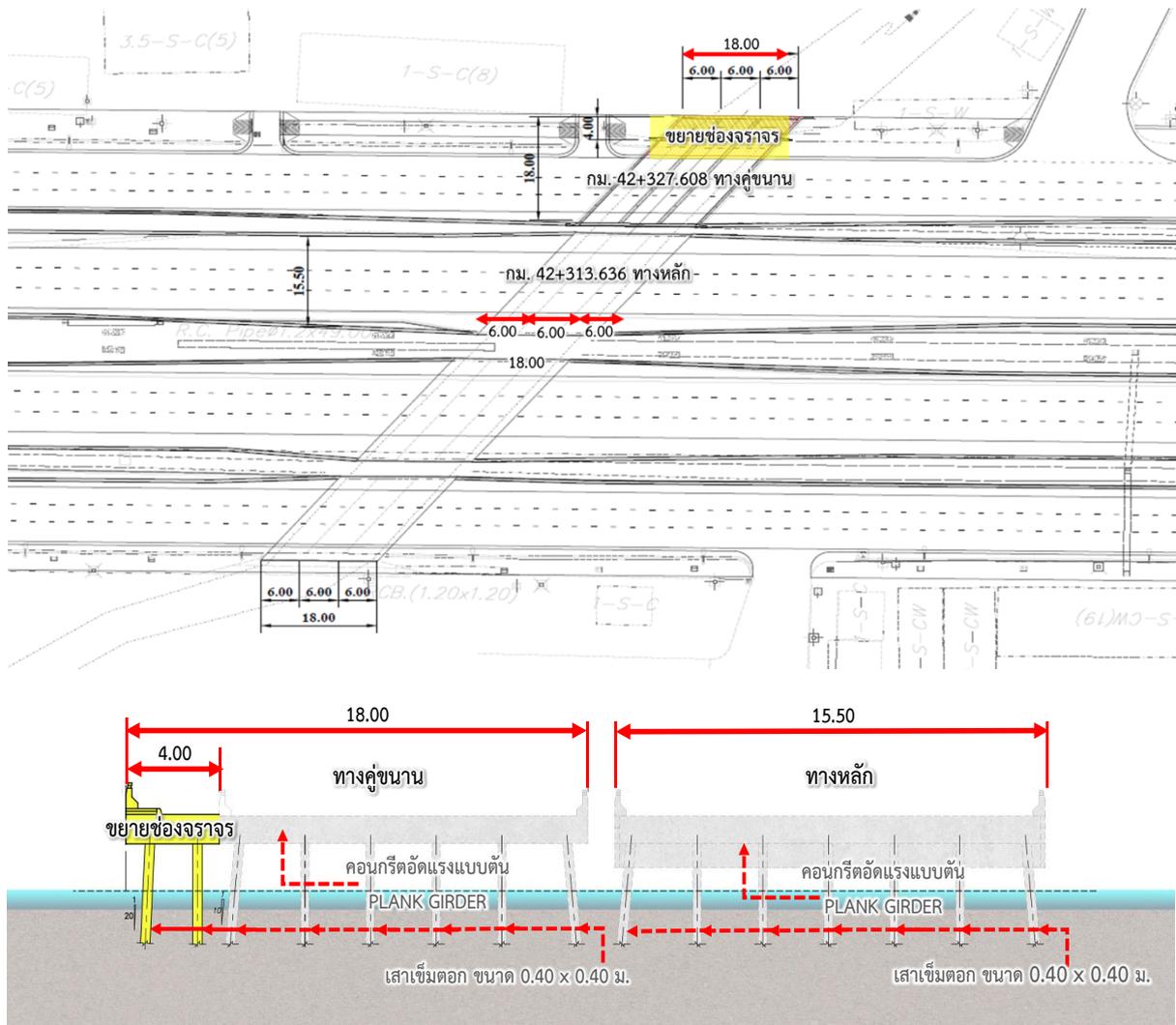
กม.40+388.287 ทางขนาน การปรับปรุงเป็นการขยายความกว้างของสะพานจากสะพานตัวเดิม รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ PLANK GIRDER ขนาดสะพาน (1x6.00)+(1x6.00)+(1x6.00) = 18.00 เมตร ผิวจราจรกว้าง 20.95 เมตร รูปแบบตอม่อเสาตึบ (Pile Bents) เสาเข็มตอก 0.40x0.40 เมตร ตอม่อ 4 ตับ โครงสร้างป้องกันตอม่อตึบริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-2



รูปที่ 5.2.1-2 รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองหลังวัด (ซ้ายทาง)

(3) สะพานข้ามคลองบางยาเส้น (ซ้ายทาง)

กม.42+313.636 ทางหลัก สะพานเดิมมีการปรับปรุงทาสีตีเส้นจราจรใหม่ให้ได้ 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง  
 กม.42+327.608 ทางขนาน การปรับปรุงเป็นการขยายความกว้างของสะพานจากสะพานตัวเดิม รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ PLANK GIRDER ขนาดสะพาน (1x6.00)+(1x6.00)+(1x6.00) = 18.00 เมตร ผิวจราจรกว้าง 18.00 เมตร รูปแบบตอม่อเสาตึบ (Pile Bents) เสาเข็มตอก 0.40x0.40 เมตร ตอม่อ 4 ตับ โครงสร้างป้องกันตอม่อตึบริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-3

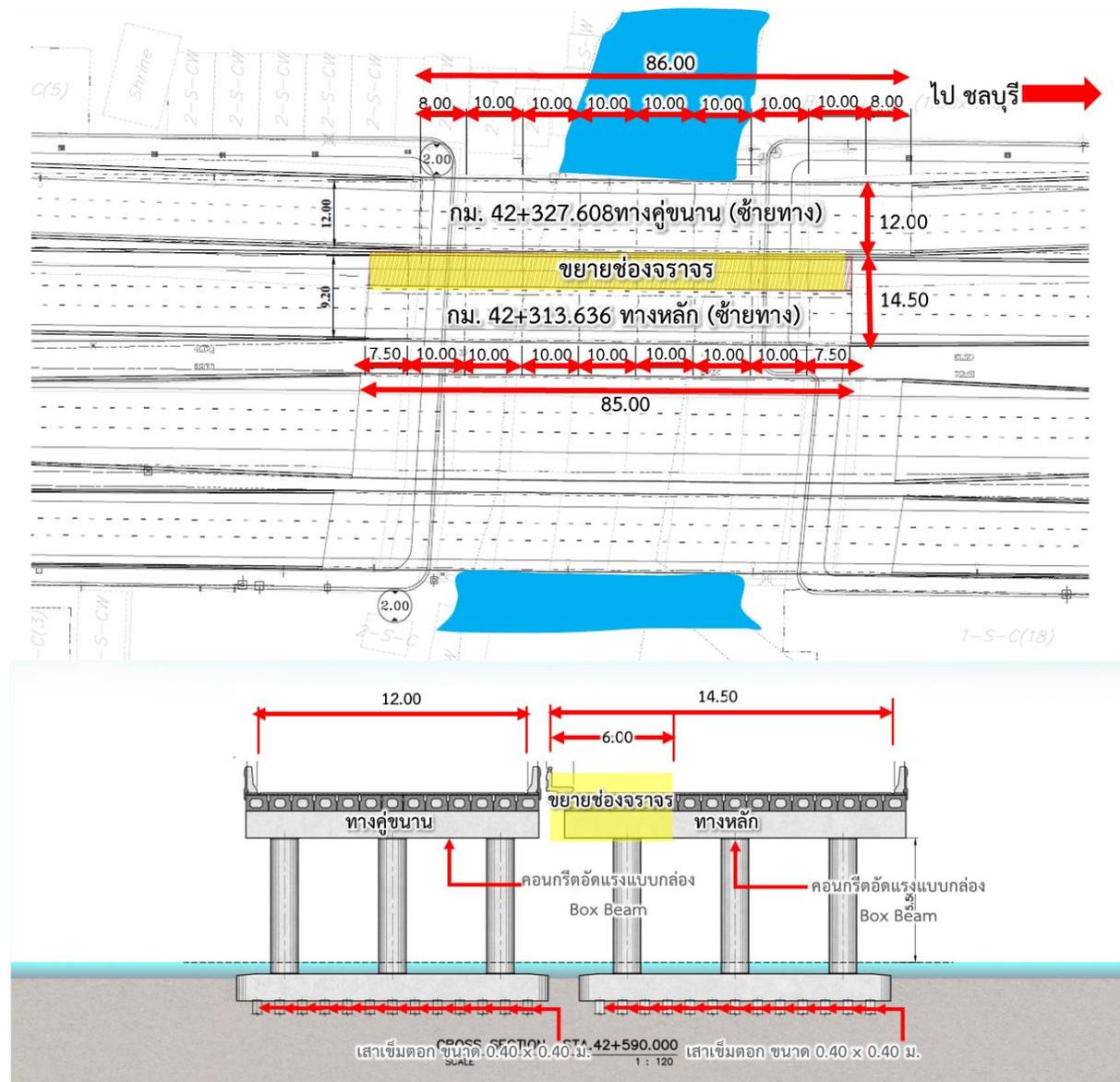


รูปที่ 5.2.1-3 รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองบางยาเส้น (ซ้ายทาง)

(4) สะพานข้ามคลองคลองสำโรง (ฝั่งซ้ายทาง)

กม.42+587.919 ทางหลัก การปรับปรุงเป็นการขยายความกว้างของสะพานจากสะพานตัวเดิม รูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบ BOX GIRDER ขนาดสะพาน  $(1 \times 7.50) + (7 \times 10.00) + (1 \times 7.50) = 85.00$  เมตร ผิวจราจรกว้าง 14.50 เมตร รูปแบบตอม่อฐานแผ่ เสาค้ำเสาเข็มตอก 0.40x0.40 เมตร โครงสร้างป้องกันตอม่อตัวริม (Approach Slab) โครงสร้างป้องกันเชิงลาด (Slope Concrete protection) ดังรูปที่ 5.2.1-4

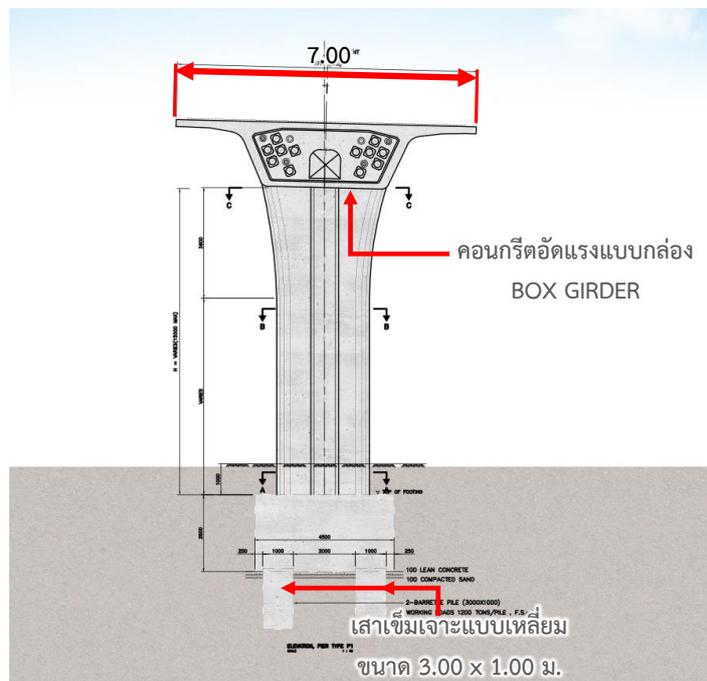
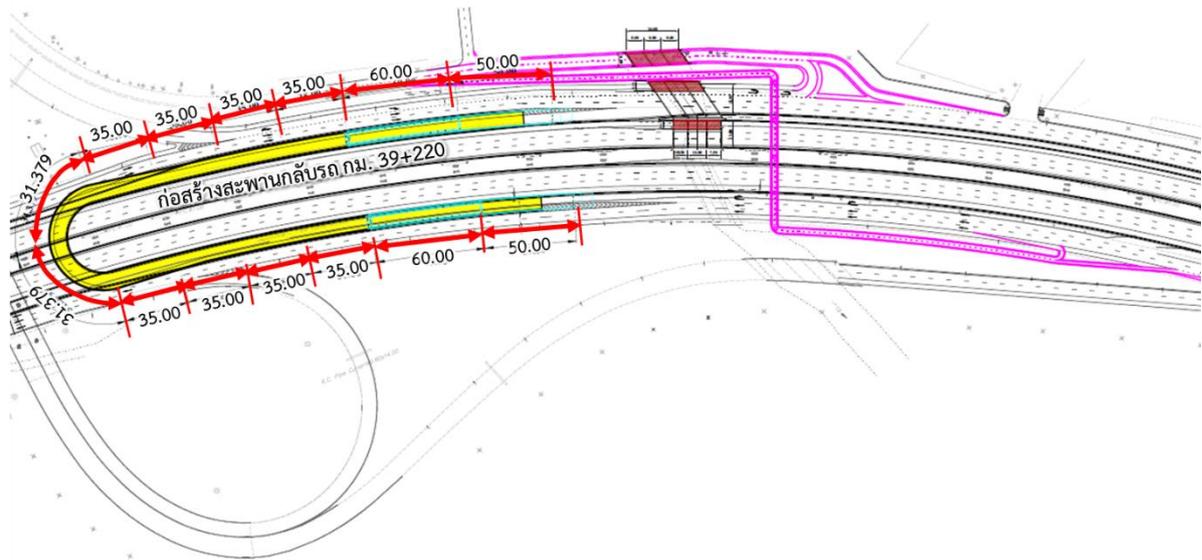
กม.42+592.608 ทางขนาน สะพานเดิมมีการปรับปรุงทาสีตีเส้นจราจรใหม่ให้ได้ 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ดังรูปที่ 5.2.1-4



รูปที่ 5.2.1-4 รายละเอียดการปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองสำโรง (ฝั่งซ้ายทาง)

### 5.2.2 สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)

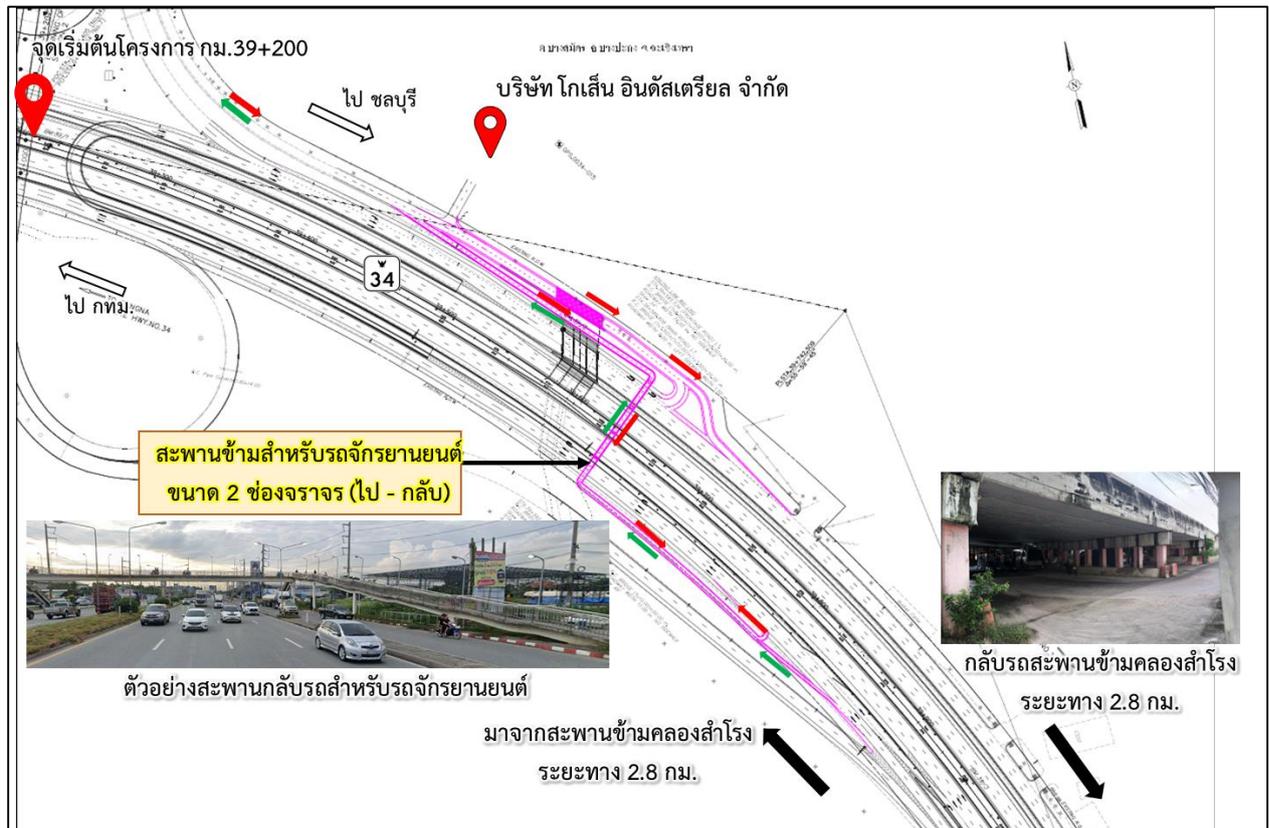
รูปแบบสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) กม.39+220 สะพานคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูปหน้าตัดแบบกล่อง (BOX SEGMENT) ขนาดสะพาน  $(4 \times 35.00) + (2 \times 31.379) + (4 \times 35.00) = 342.758$  เมตร ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร ฐานรากเสาเข็ม (Pile Cap) เสาเข็มเจาะแบบเหลี่ยม (Barrette Pile) ขนาด  $(3.00 \times 1.00)$  เมตร ตอม่อ จำนวน 9 ตอม่อ โครงสร้างฐานรองรับ (Abutment Structure) ยาว 60 เมตร ปรับระดับช่วงเข้าสู่สะพาน (Transition unit) ยาว 50 เมตร ดังรูปที่ 5.2.2-1



รูปที่ 5.2.2-1 รายละเอียดสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)

### 5.2.3 สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ในปัจจุบันมีการสัญจรของรถจักรยานยนต์ย้อนศรในพื้นที่โครงการ รูปแบบเพื่อลดปัญหาการจราจรย้อนศรในพื้นที่ โดยออกแบบเป็นสะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์สองทิศทาง ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยชุมชนที่อยู่ฝั่งซ้ายทางสามารถกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำโรง ระยะทางประมาณ 2.80 กิโลเมตร และใช้สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์ เพื่อเข้าสู่ถนนทางคู่ขนานกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ และจากถนนทางคู่ขนานกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ สามารถใช้สะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 (ทิศทางไปกรุงเทพฯ) ได้ด้วย โดยข้อดีของรูปแบบดังกล่าว ทำให้สามารถขยายพื้นที่ช่องจราจรในทางหลักและทางขนานได้มากขึ้น ช่วยในการสัญจรของผู้ใช้ทางได้สะดวก ใช้พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากขึ้น และการสัญจรของรถจักรยานยนต์ในพื้นที่สามารถกลับรถได้สะดวก ปลอดภัย ดังรูปที่ 5.2.3-1



รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งสะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์

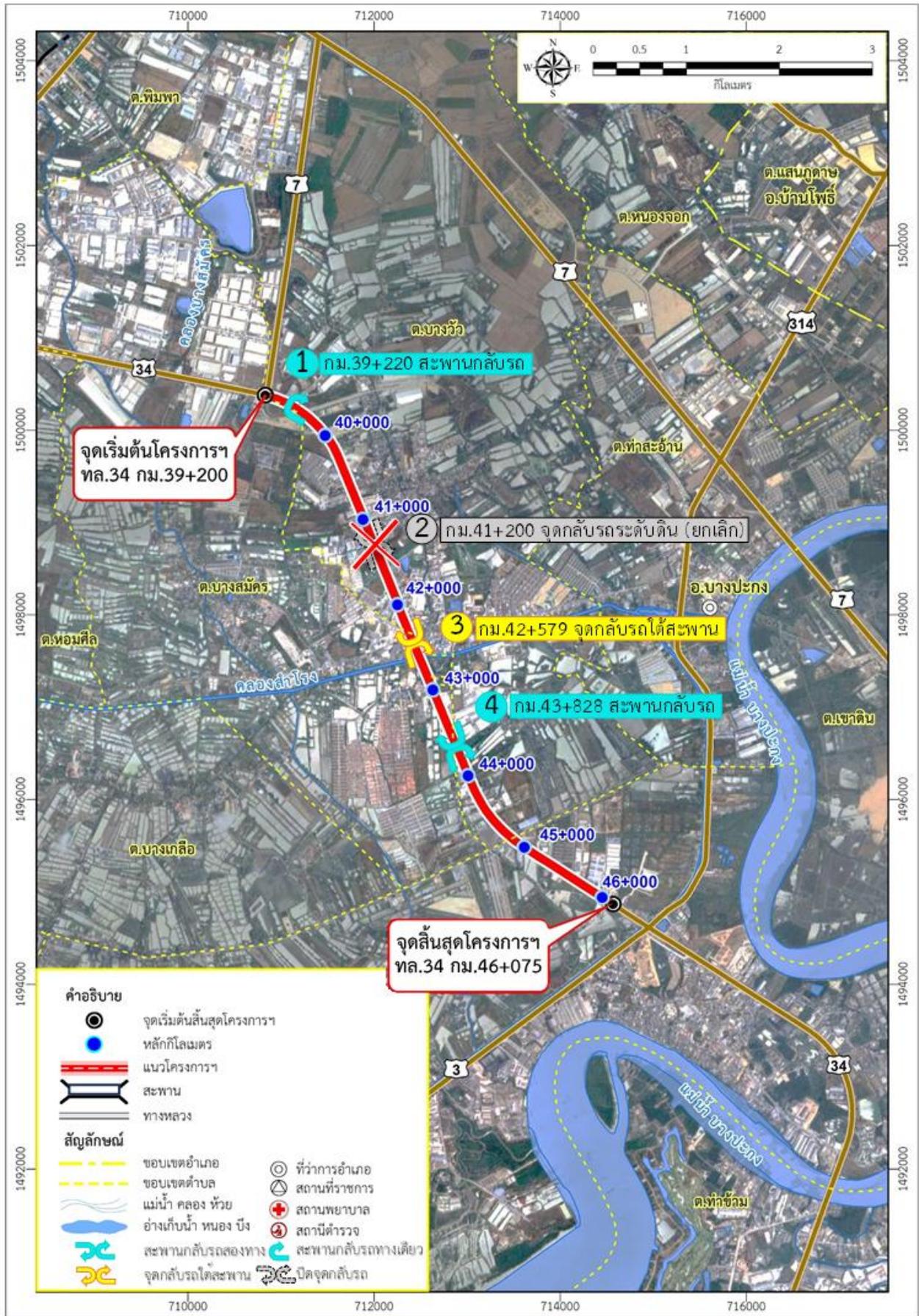
### 5.3 รูปแบบจุดกลับรถ

รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการพิจารณาปรับปรุงโดยการยกเลิกจุดกลับรถระดับดิน 1 จุด และก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) 1 จุด โดยออกแบบสะพานกลับรถมีขนาดความกว้าง 7.00 เมตร ยาว 280 เมตร โดยกำหนดตำแหน่งสะพานกลับรถที่เหมาะสมต่อชุมชน พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ดังนั้น เมื่อมีการปรับปรุงจุดกลับรถแล้วเสร็จในโครงการจะมีจุดกลับรถทั้งหมด 3 จุด ประกอบด้วย สะพานกลับรถ 2 จุด และจุดกลับรถใต้สะพาน 1 จุด โดยรูปแบบจุดกลับรถและตำแหน่งการปรับปรุงจุดกลับรถในโครงการ ดังตารางที่ 5.3-1 และตัวอย่างสะพานกลับรถ ดังรูปที่ 5.3-2 ถึงรูปที่ 5.3-3

ตารางที่ 5.3-1 ตำแหน่งจุดกลับรถในโครงการหลังปรับปรุง

ลำดับ	ตำแหน่ง	ประเภทจุดกลับรถ	ความสูง (ม.)	ลักษณะจุดกลับรถ	รูปแบบการปรับปรุง
1	กม.39+220	สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) สำหรับกลับรถไป จ.ชลบุรี	5.50	ทิศทางเดียว	เพิ่มจุดกลับรถ
2	กม.41+200	กลับรถระดับพื้นดิน (At Grade)	>5.50	สองทิศทาง	ยกเลิกจุดกลับรถ
3	กม.42+579	จุดกลับรถใต้สะพานคลองสำโรง	2.00	สองทิศทาง	คงเดิม
4	กม.43+828	สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)	5.50	สองทิศทาง	คงเดิม

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568



รูปที่ 5.3-1 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 รูปแบบสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn) ของโครงการ



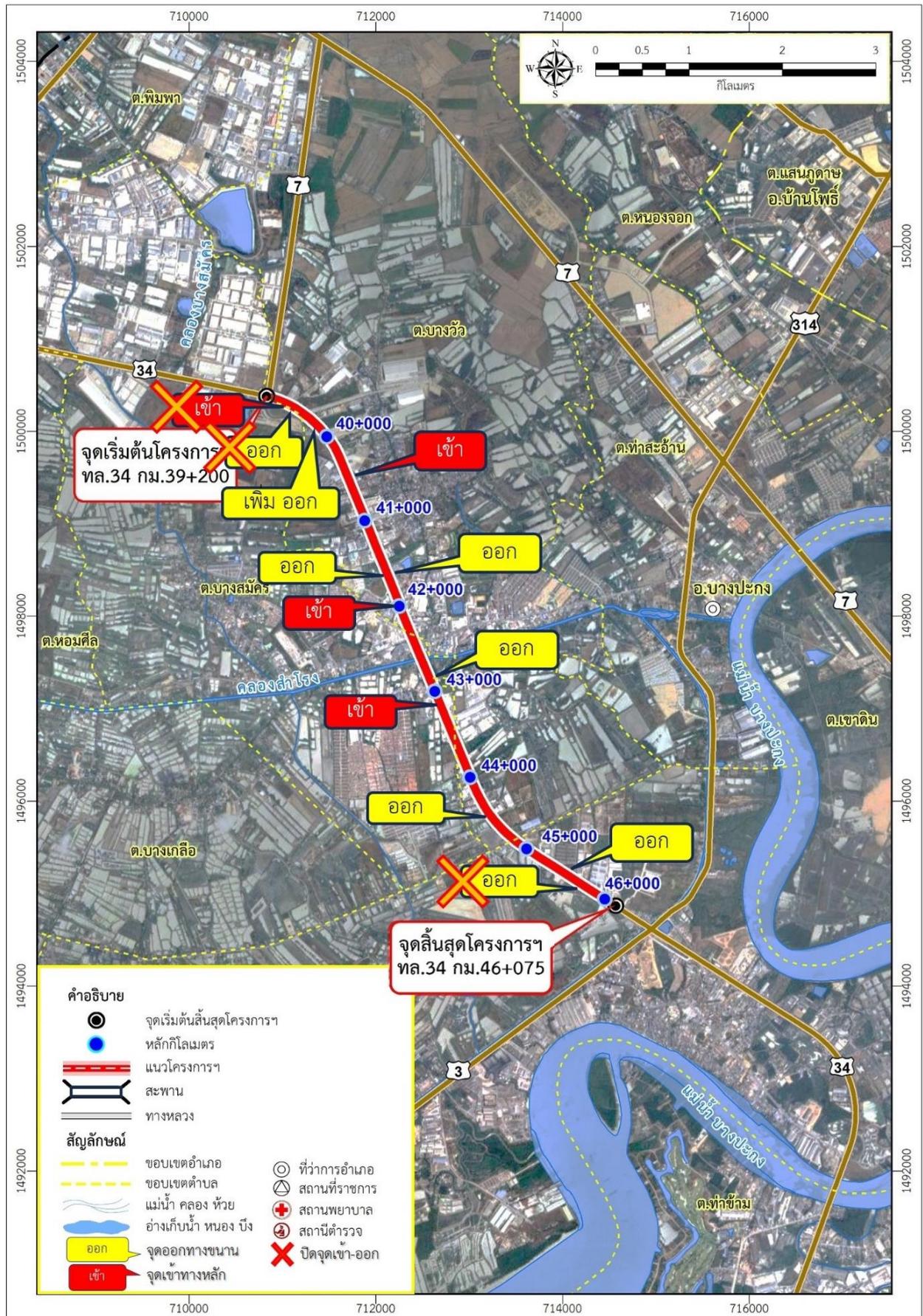
รูปที่ 5.3-3 รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสร้าง

#### 5.4 รูปแบบปรับปรุงจุดเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน

สำหรับการปรับปรุงจุดเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน ในการออกแบบพิจารณาปิดจุดเข้าในทางหลัก 1 จุด ปิดจุดออกทางคู่ขนาน 2 จุด และเพิ่มจุดออกทางคู่ขนาน 1 จุด ดังนั้น รูปแบบการพัฒนาโครงการมีทางเข้า-ออก ทั้งหมด 9 จุด ดังตารางที่ 5.4-1 และรูปที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 จุดเข้า-ออกทางหลักและทางคู่ขนานปรับปรุงใหม่

ลำดับ	กม.	จุดเข้า ทางหลัก	จุดออก ทางคู่ขนาน	รูปแบบการปรับปรุง	หมายเหตุ
ฝั่งขาเข้า (ไป กทม.)					
-	39+330	✓		ยกเลิกทางเข้าทางหลัก	ตำแหน่งซ้อนทับกับสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)
-	39+816		✓	ยกเลิกทางออกทางคู่ขนาน	ตำแหน่งซ้อนทับกับสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Turn)
1	39+910		✓	เพิ่มจุดออกทางคู่ขนาน	เปิดทดแทนการจุดออก บริเวณ กม. 39+816
2	41+600		✓	คงเดิม	-
3	42+000	✓		คงเดิม	-
4	43+075	✓		คงเดิม	-
5	44+575		✓	คงเดิม	-
-	45+785		✓	ยกเลิกทางออกทางคู่ขนาน	มีตำแหน่งใกล้เคียงกับจุดออก กม.44+575 ประมาณ 1.21 กม.
ฝั่งขาออก (ไป จ.ชลบุรี)					
6	40+525	✓		คงเดิม	-
7	41+600		✓	คงเดิม	-
8	42+950		✓	คงเดิม	-
9	45+500		✓	คงเดิม	-



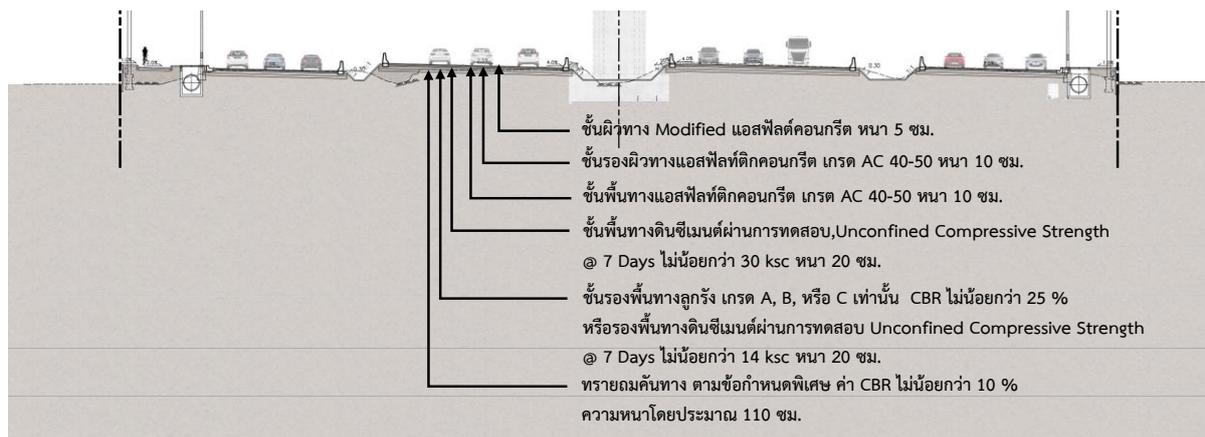
รูปที่ 5.4-1 จุดเข้า-ออกทางหลักและทางคู่ขนานปรับปรุงใหม่

## 5.5 รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง

ออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้มีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรในช่วงอายุเวลาไม่น้อยกว่า 20 ปี จะคำนึงถึงปัจจัยในทุกด้าน เช่น ปริมาณจราจร สภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศ คุณสมบัติของวัสดุ รวมถึงมาตรฐานการก่อสร้างที่ถูกต้องและเหมาะสม เป็นต้น ในกรณีออกแบบโครงสร้างชั้นทางเพื่อปรับปรุงถนนที่มีอยู่เดิม จะเลือกวิธีการปรับปรุงเสริมความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางเดิมก่อน อย่างไรก็ตาม ถ้าพบความเสียหายมาก จะดำเนินการออกแบบโดยพิจารณาให้ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างชั้นทางเดิมให้มากที่สุด รวมทั้งพิจารณาถึงความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและการลงทุน (Life Cycle Cost Analysis) ในการออกแบบโครงสร้างชั้นทางจะใช้วิธีการของ AASHTO Guide for Design of Pavement Structures (1993) โดยสรุปรูปแบบโครงสร้างชั้นทางของทางหลัก และทางคู่ขนาน ดังนี้

### (1) โครงสร้างชั้นทางหลัก ดังนี้ (รูปที่ 5.5-1)

- 1) ชั้นผิวทาง Modified แอสฟัลต์คอนกรีต หนา 5 เซนติเมตร
- 2) ชั้นรองผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เกรด AC 40-50 หนา 10 เซนติเมตร
- 3) ชั้นพื้นทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เกรด AC 40-50 หนา 10 เซนติเมตร
- 4) ชั้นพื้นทางดินซีเมนต์ผ่านการทดสอบ Unconfined Compressive Strength @ 7 Days ไม่น้อยกว่า 30 ksc หนา 20 เซนติเมตร
- 5) ชั้นรองพื้นทางลูกรัง เกรด A, B, หรือ C เท่านั้น CBR ไม่น้อยกว่า 25% หรือรองพื้นทางดินซีเมนต์ผ่านการทดสอบ Unconfined Compressive Strength @ 7 Days ไม่น้อยกว่า 14 ksc หนา 20 เซนติเมตร
- 6) ทราศกั้นทาง ตามข้อกำหนดพิเศษ ค่า CBR ไม่น้อยกว่า 10% ความหนาโดยประมาณ 110 เซนติเมตร

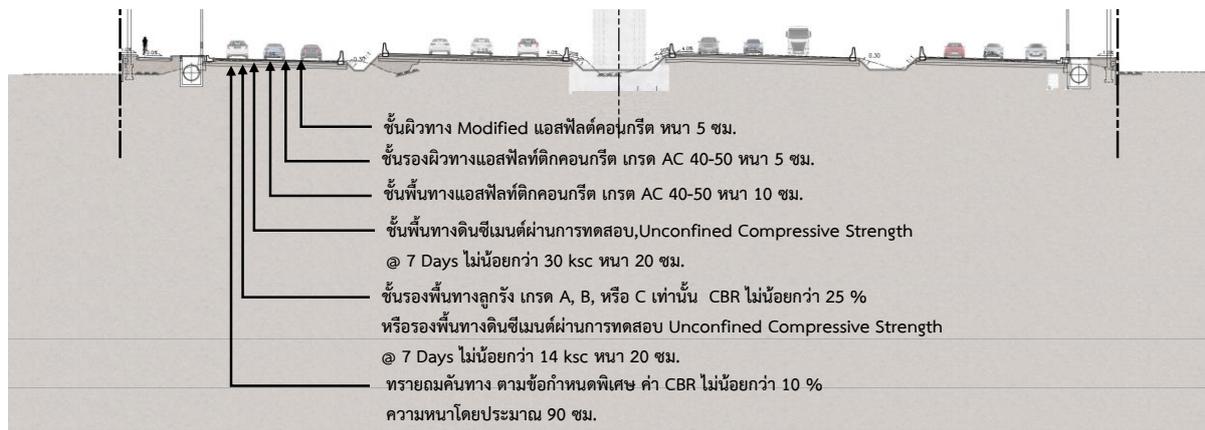


รูปที่ 5.5-1 รูปตัดแสดงโครงสร้างชั้นทางหลัก

### (2) โครงสร้างชั้นทางทางคู่ขนาน ดังนี้ (รูปที่ 5.5-2)

- 1) ชั้นผิวทาง Modified แอสฟัลต์คอนกรีต หนา 5 เซนติเมตร
- 2) ชั้นรองผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เกรด AC 40-50 หนา 5 เซนติเมตร
- 3) ชั้นพื้นทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เกรด AC 40-50 หนา 10 เซนติเมตร
- 4) ชั้นพื้นทางดินซีเมนต์ผ่านการทดสอบ Unconfined Compressive Strength @ 7 Days ไม่น้อยกว่า 30 ksc หนา 20 เซนติเมตร
- 5) ชั้นรองพื้นทางลูกรัง เกรด A, B, หรือ C เท่านั้น CBR ไม่น้อยกว่า 25% หรือรองพื้นทางดินซีเมนต์ผ่านการทดสอบ Unconfined Compressive Strength @ 7 Days ไม่น้อยกว่า 14 ksc หนา 20 เซนติเมตร

6) ทราয়ถมคันทาง ตามข้อกำหนดพิเศษ ค่า CBR ไม่น้อยกว่า 10% ความหนาประมาณ 90 เซนติเมตร



รูปที่ 5.5-2 รูปตัดแสดงโครงสร้างชั้นทางคู่ขนาน

ทั้งนี้ ได้พิจารณาขุดไสผิวทางเดิม และปรับปรุงโครงสร้างชั้นทาง เป็นชั้นผิวทาง Modified แอสฟัลต์คอนกรีต ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

## 5.6 รูปแบบระบบระบายน้ำ

### (1) ระบบระบายน้ำตามขวาง

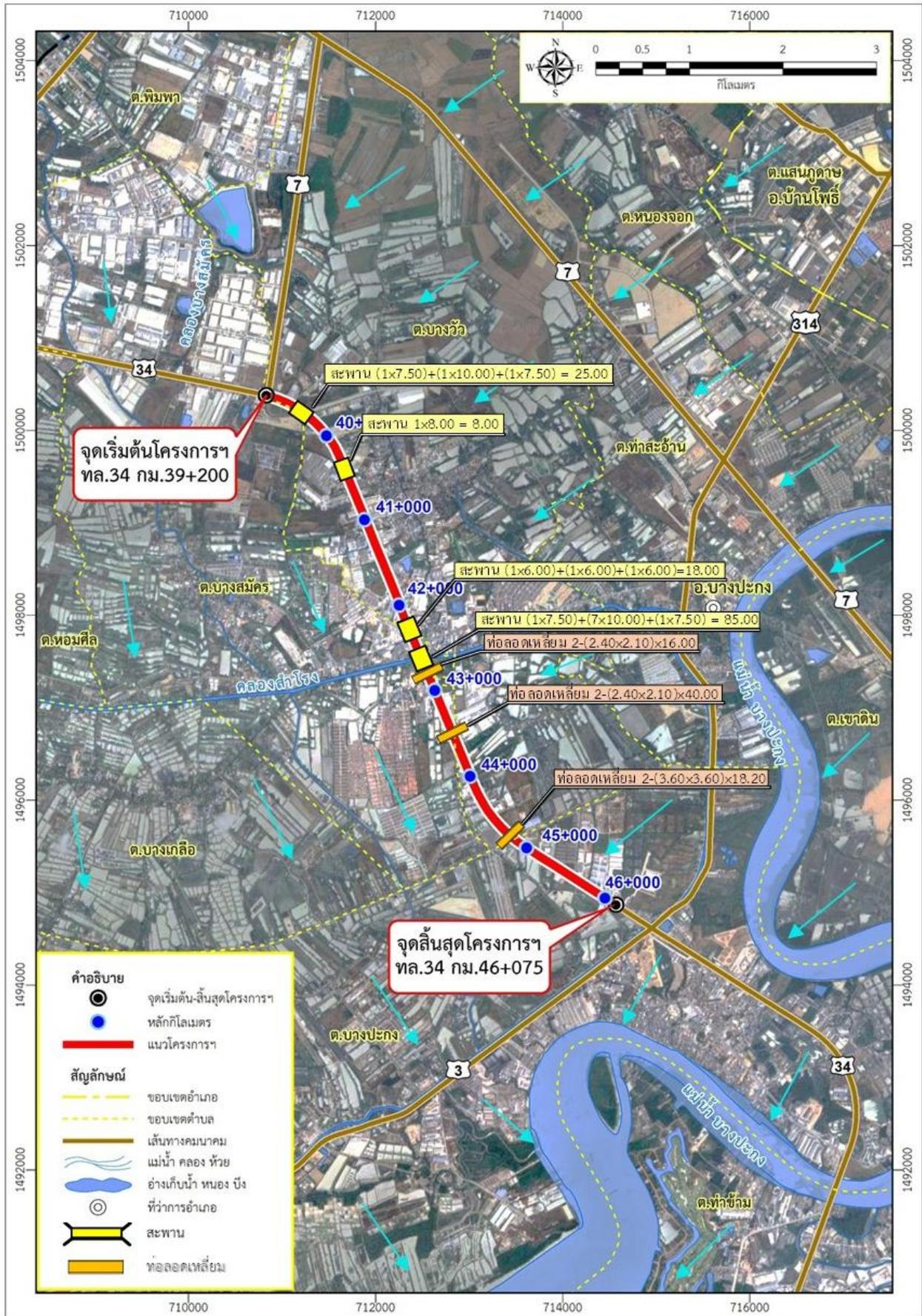
ระบบระบายน้ำตามขวาง มีจำนวน 7 แห่ง แบ่งออกเป็น ท่อลอดเหลี่ยม 4 แห่ง และสะพานข้ามลำน้ำ 3 แห่ง ซึ่งได้มีการเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมเป็นสะพานข้ามคลองหลังวัดในทางหลัก บริเวณ กม.40+387.636 เพื่อให้ระบบระบายน้ำเป็นสะพานทั้งทางหลักและทางคู่ขนาน และยังมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำ ซึ่งมีค่าความปลอดภัยมากกว่า 1.50 ดังรูปที่ 5.6-1

### (2) ระบบระบายน้ำตามยาว

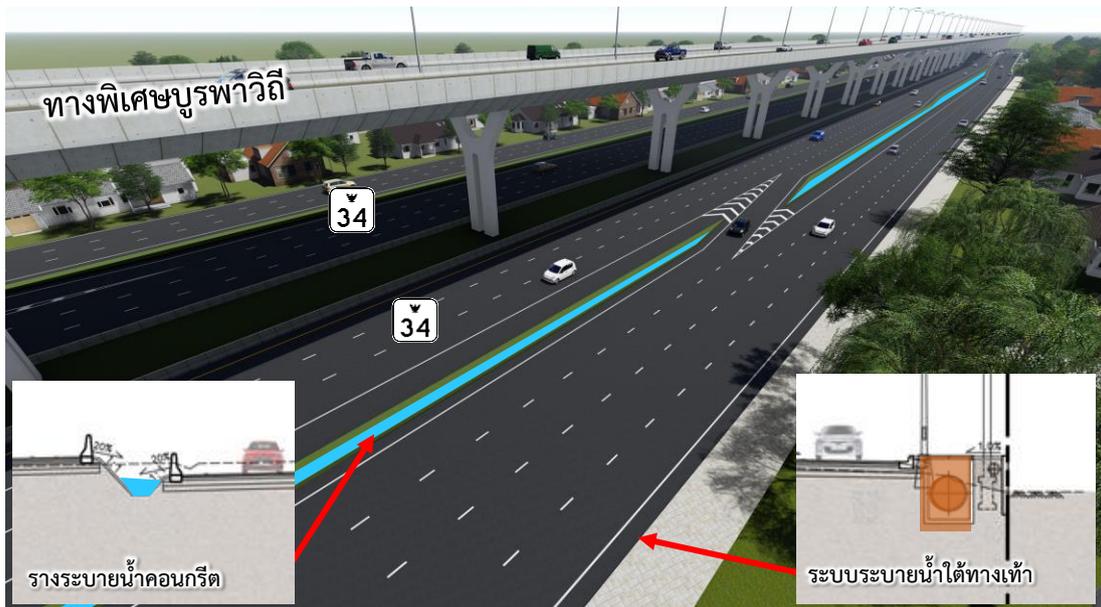
รูปแบบระบบระบายน้ำจะออกแบบเป็นรางระบายน้ำข้างทาง โดยมีรางระบายน้ำคอนกรีตกั้นระหว่างทางหลักและทางคู่ขนาน ส่วนระบบระบายน้ำริมทางคู่ขนานจะเป็นระบบท่อระบายน้ำที่ทอกลมที่มีขนาด 1.20 เมตร ตามพื้นที่ พร้อมบ่อพักใต้ทางเท้า สำหรับพื้นที่รับน้ำในการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากของระบบระบายน้ำตามยาว ประกอบด้วย พื้นที่รับน้ำในเขตทาง และพื้นที่รับน้ำในพื้นที่ประชิดเขตทางภายในระยะ 50 เมตร จากเขตทาง รวมถึงน้ำที่จากอาคารบ้านเรือน ซึ่งจะคำนวณจากความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ ดังรูปที่ 5.6-2 และรูปที่ 5.6-3

### (3) ระบบระบายน้ำบนสะพาน

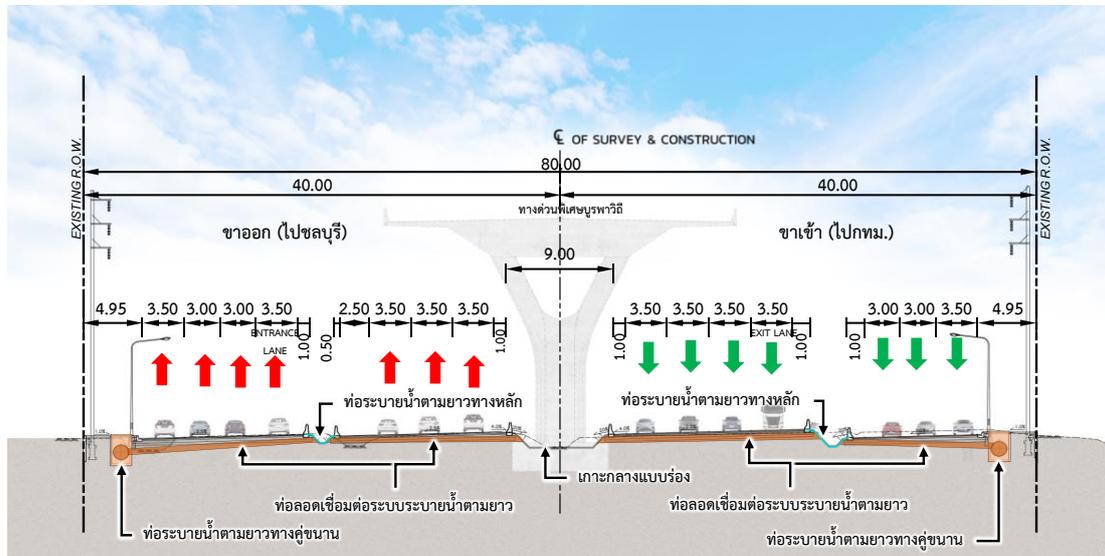
ในโครงการมีการก่อสร้างสะพาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สะพานกลับรถ บริเวณ กม.39+220 โดยการออกแบบระบบระบายน้ำบนสะพาน จะใช้การฝังท่อระบายน้ำในโครงสร้างเสาเพื่อความสวยงาม ซึ่งจะใช้ท่อ HDPE เป็นท่อรับน้ำบนโครงสร้างสะพาน โดยเจาะช่องรับน้ำบนสะพานให้มีระยะห่างไม่เกิน 5.00 เมตร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำ และระบายสู่ระบบระบายน้ำตามยาวด้านข้างทางต่อไป ดังรูปที่ 5.6-4



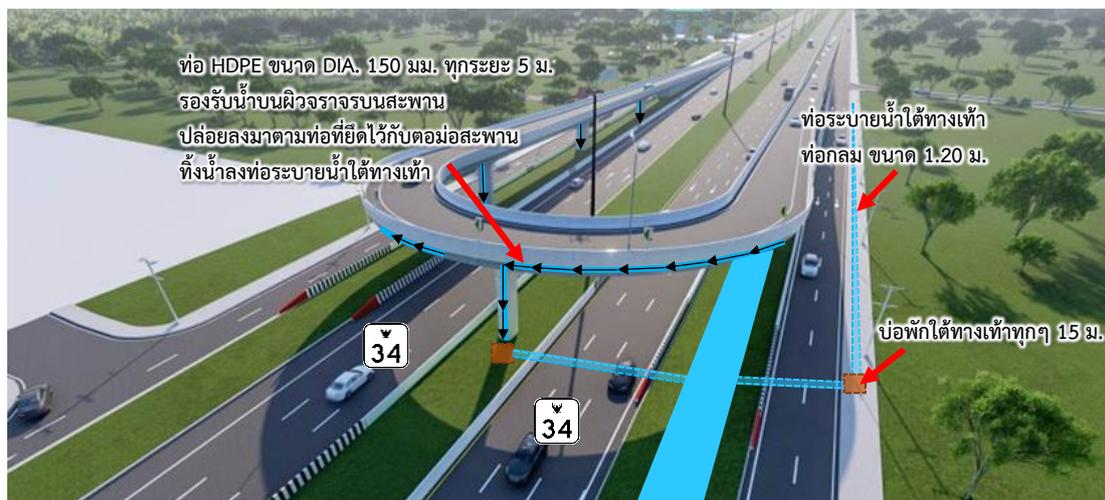
รูปที่ 5.6-1 ตำแหน่งการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวางบริเวณแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 5.6-2 การระบายน้ำตามยาวของโครงการ



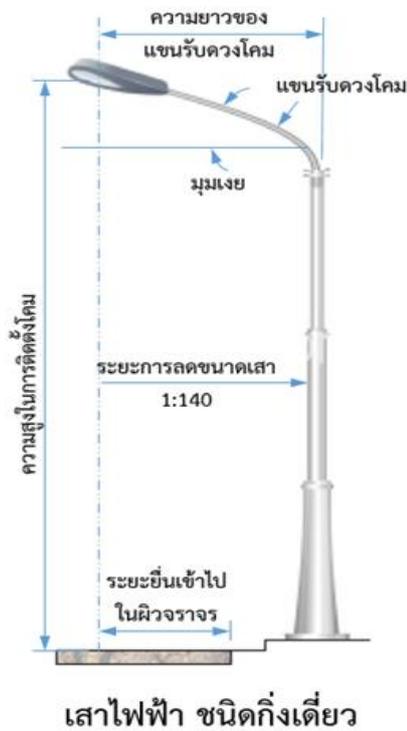
รูปที่ 5.6-3 รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ



รูปที่ 5.6-4 การระบายน้ำบนสะพาน

## 5.7 ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

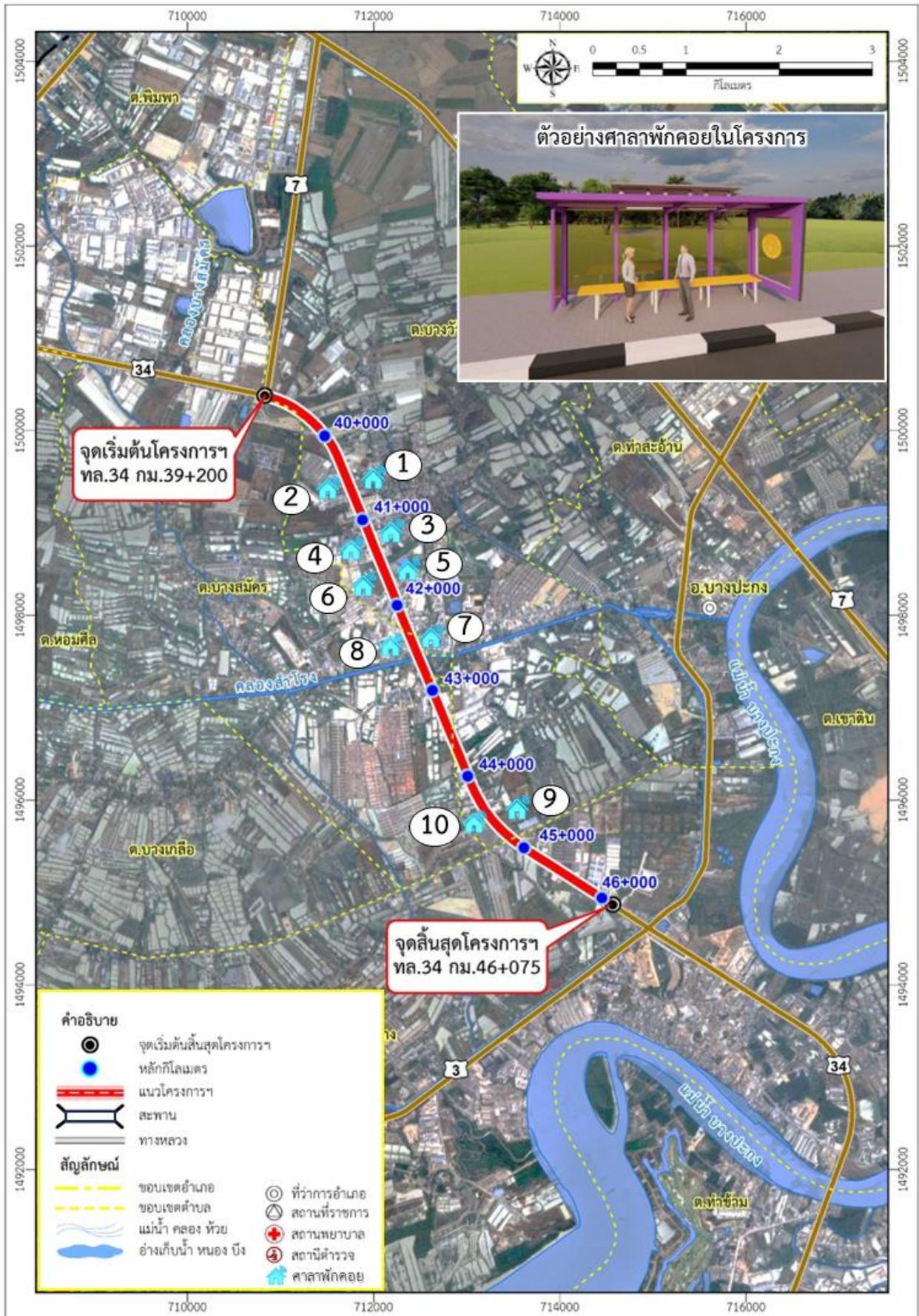
ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนน เลือกใช้เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 250 วัตต์ สอดคล้องกับมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยให้ความเข้มส่องสว่างเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 25 Lux ความสม่ำเสมอการกระจายแสง 1 : 3 ติดตั้งบนเสาเหล็กปลายเรียวสูงแบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 9.00 เมตร กิ่งยื่น 2.50 เมตร โดยเสาโคมไฟจะติดตั้งที่ริมทางตลอดแนวเส้นทางโครงการทุก ๆ ระยะ 35 เมตร และพิจารณาติดตั้งเพิ่มเติมตามความเหมาะสมในแต่ละบริเวณพื้นที่ เช่น บริเวณชุมชน ทางร่วม จุดกลับรถ เป็นต้น ดังรูปที่ 5.7-1



รูปที่ 5.7-1 ตัวอย่างการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

## 5.8 ศาลาพักผ่อน

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ในปัจจุบันบริเวณโครงการ พบศาลาพักผ่อนเดิม 10 แห่ง โดยในการออกแบบได้กำหนดให้มีการรื้อและก่อสร้างใหม่ในตำแหน่งเดิม เป็นรูปแบบศาลาพักผ่อนบนทางเท้า (TYPE E) สีม่วง มีโซล่าเซลล์แบบโมโนคริสตัลไลน์ 100 วัตต์ ด้านบนของหลังคาศาลาพักผ่อน ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ดังรูปที่ 5.8-1



รูปที่ 5.8-1 ตำแหน่งศาลาพักคอยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ

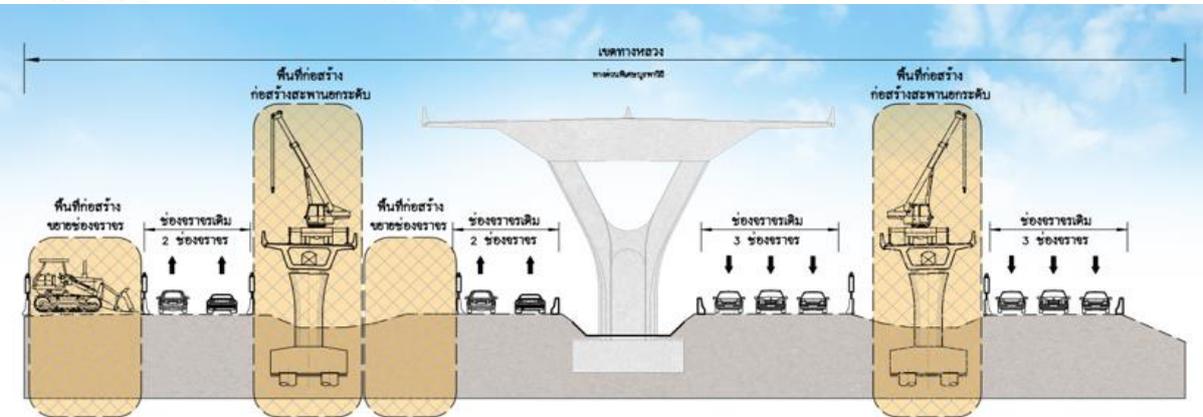
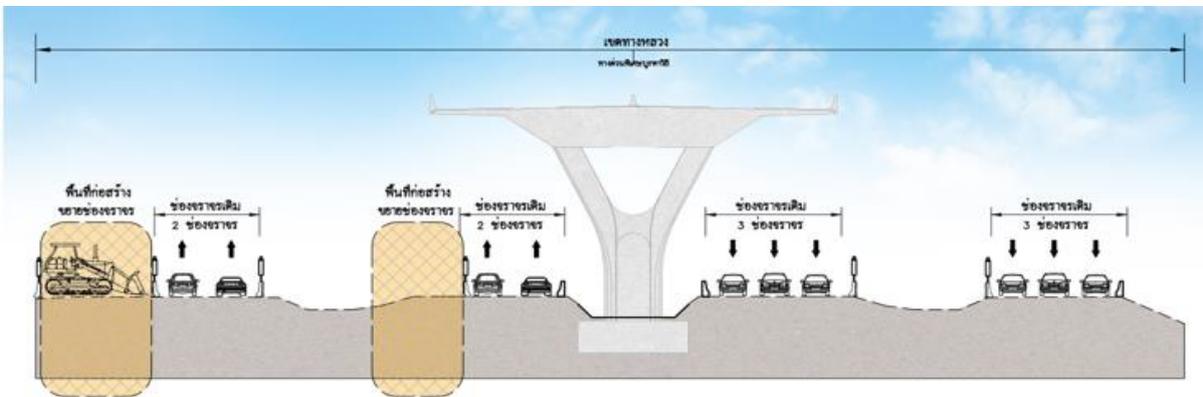
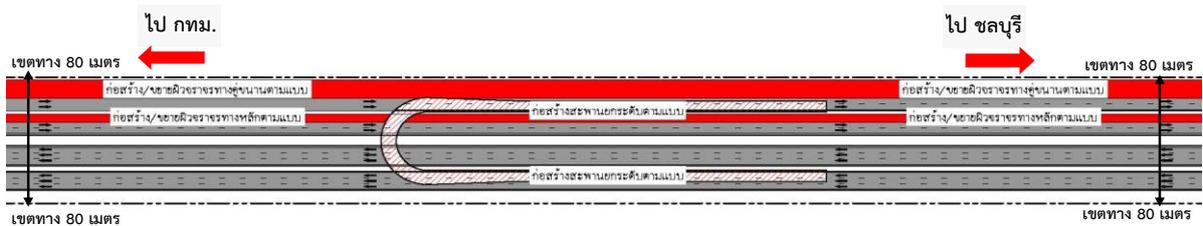
### 5.9 การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง

กิจกรรมงานก่อสร้างของโครงการเป็นการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ซึ่งจะปรับปรุงจากทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร ให้เป็นทางหลวงขนาด 12 ช่องจราจร (ทิศทางละ 6 ช่องจราจร) ในการพิจารณาการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างให้มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด สามารถสรุปขั้นตอนได้ดังนี้

#### (1) ถนนระดับดิน และสะพานกลับรถ

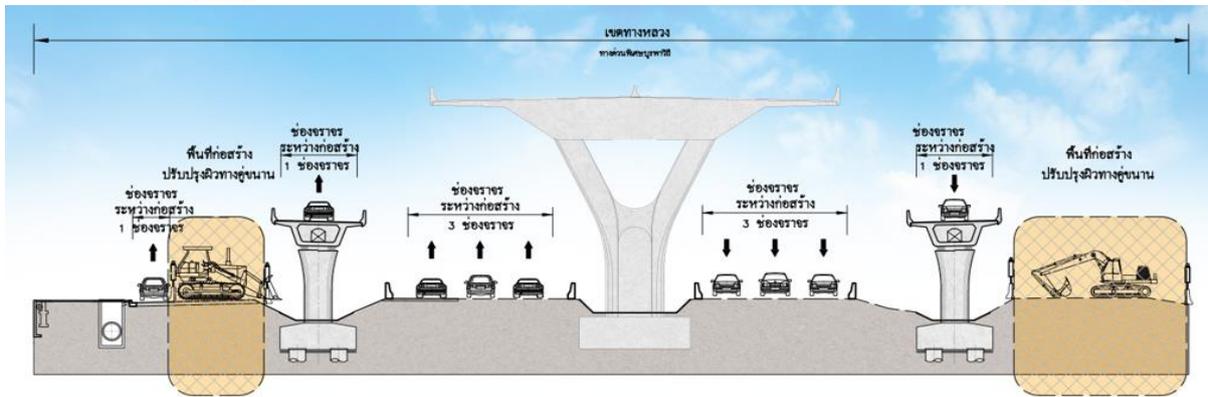
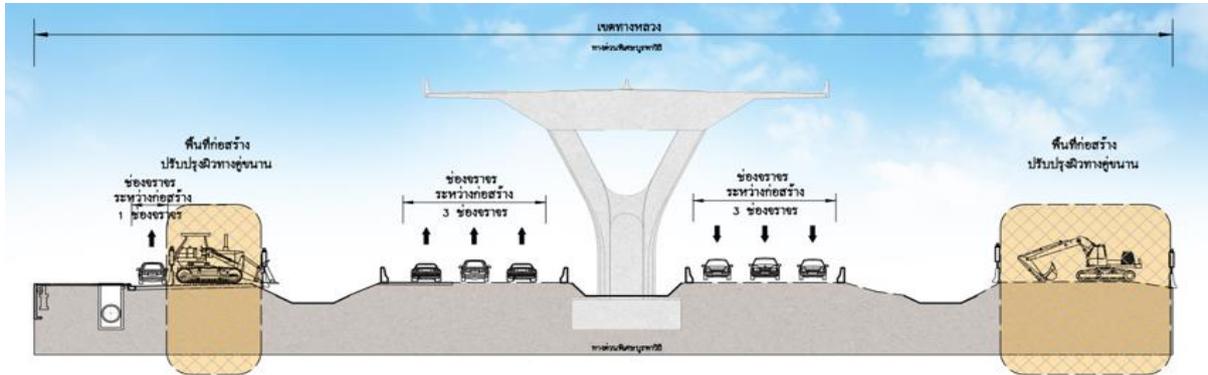
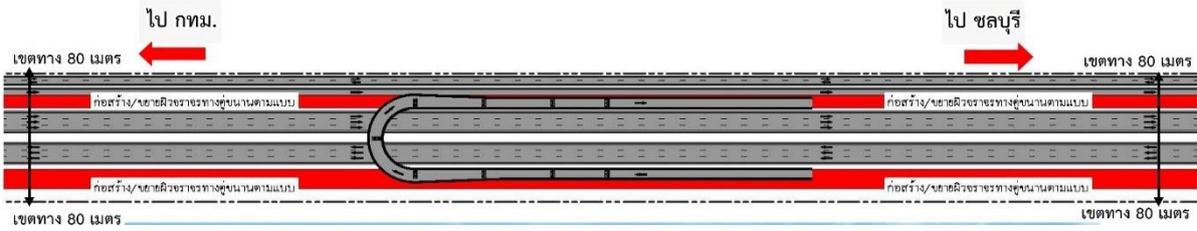
การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการของถนนระดับดินและสะพานกลับรถ มี 2 ระยะ ดังนี้

**ระยะที่ 1** ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิม จากนั้นก่อสร้างขยายช่องจราจรในทางหลักและทางคู่ขนานในฝั่งขาออก ซึ่งจะยังคงเปิดให้มีการจราจรเดิมได้ตามปกติ ส่วนในบริเวณที่มีทางสะพานกลับรถ ให้ก่อสร้างสะพานยกระดับ จำนวน 1 ช่องจราจร ในระยะก่อสร้างที่ 1 ดังรูปที่ 5.9-1

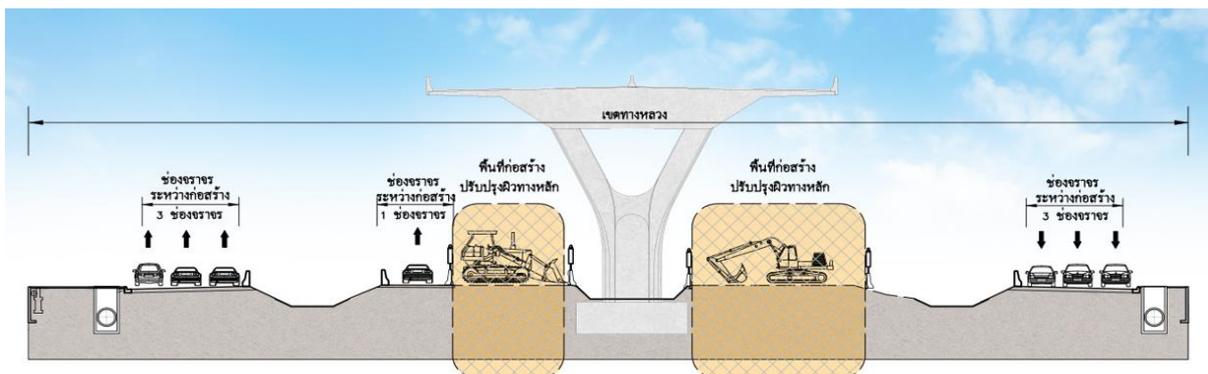
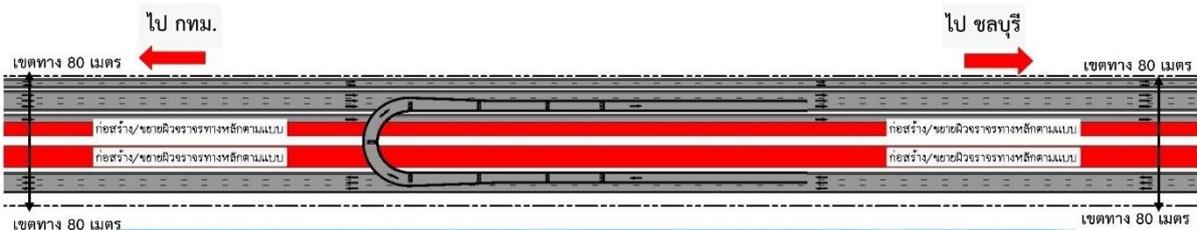


รูปที่ 5.9-1 ตัวอย่างการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 1

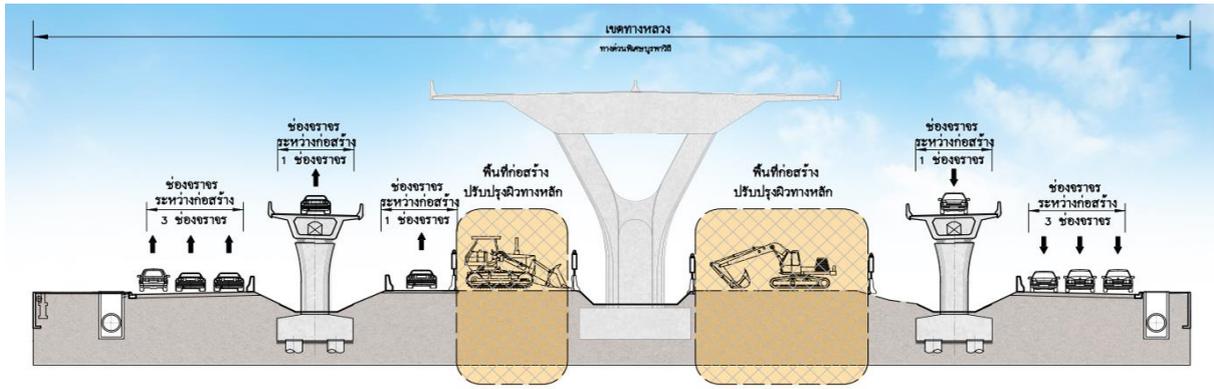
**ระยะที่ 2** หลังจากขยายช่องจราจรแล้วเสร็จ ดำเนินการปรับปรุงช่องจราจรเดิมทั้งในทางหลัก และทางคู่ขนานในฝั่งขาเข้าและขาออก โดยดำเนินการก่อสร้างที่ละช่องจราจร เมื่อเสร็จแล้วจึงเบี่ยงการก่อสร้างไปยังช่องถัดไปจนครบทุกช่องจราจร ดังรูปที่ 5.9-2 ถึงรูปที่ 5.9-4



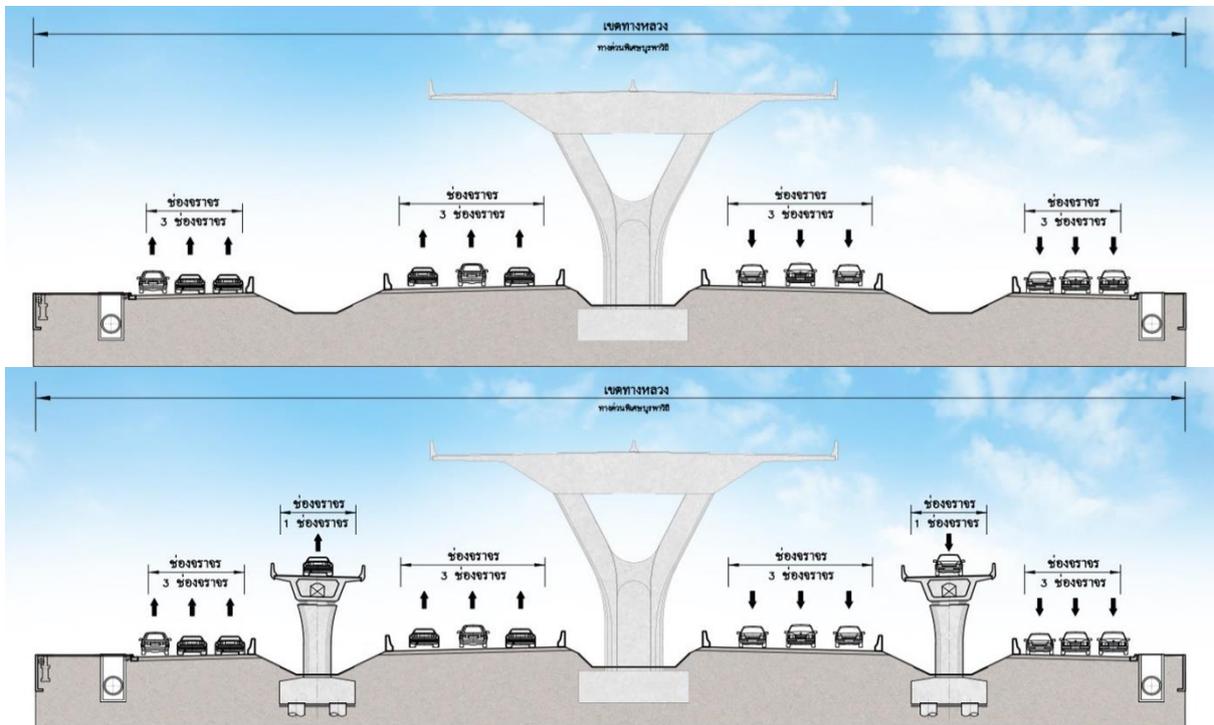
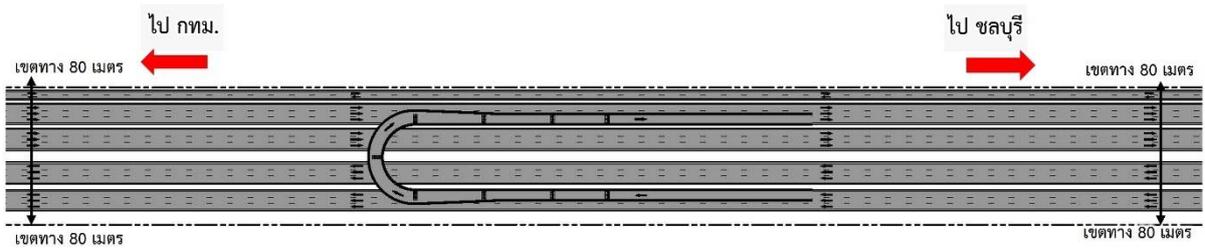
รูปที่ 5.9-2 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 2 (ทางคู่ขนาน)



รูปที่ 5.9-3 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 2 (ทางหลัก)



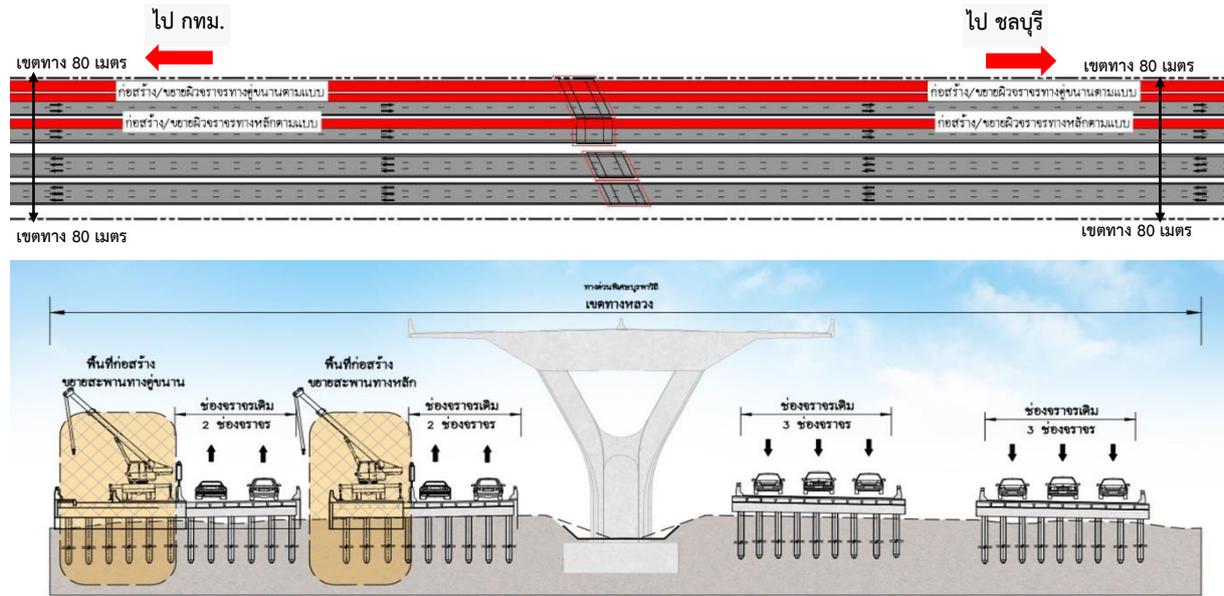
รูปที่ 5.9-3 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างถนนระดับดิน ระยะที่ 2 (ทางหลัก) (ต่อ)



รูปที่ 5.9-4 ตัวอย่างเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

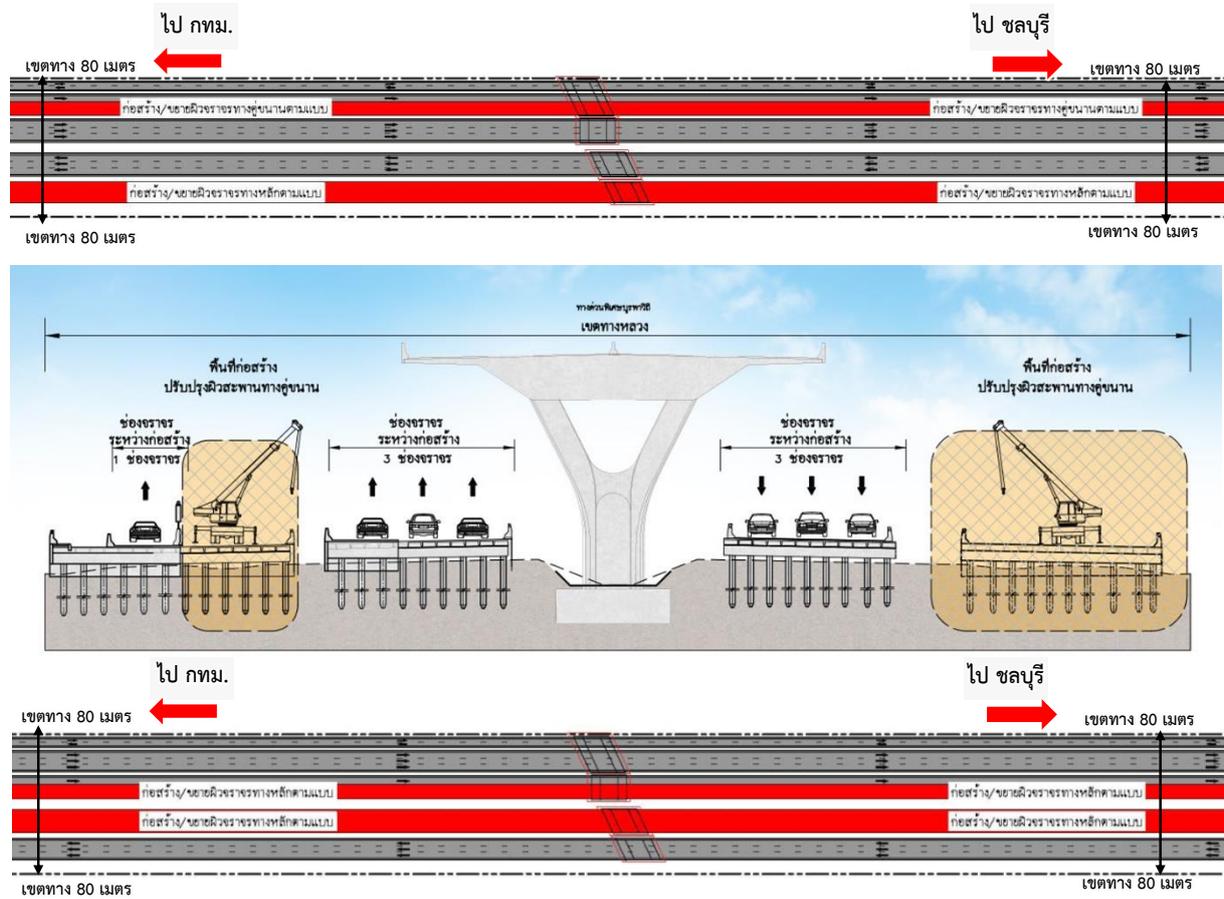
(2) สะพานข้ามลำน้ำ

**ระยะที่ 1** ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิมและก่อสร้างสาธารณูปโภคใหม่ จากนั้นก่อสร้างขยายความกว้างสะพานทางคู่ขนาน และขยายความกว้างสะพานทางหลักในฝั่งขาออก ซึ่งจะยังคงเปิดให้มีการจราจรได้ตามปกติ ดังรูปที่ 5.9-5

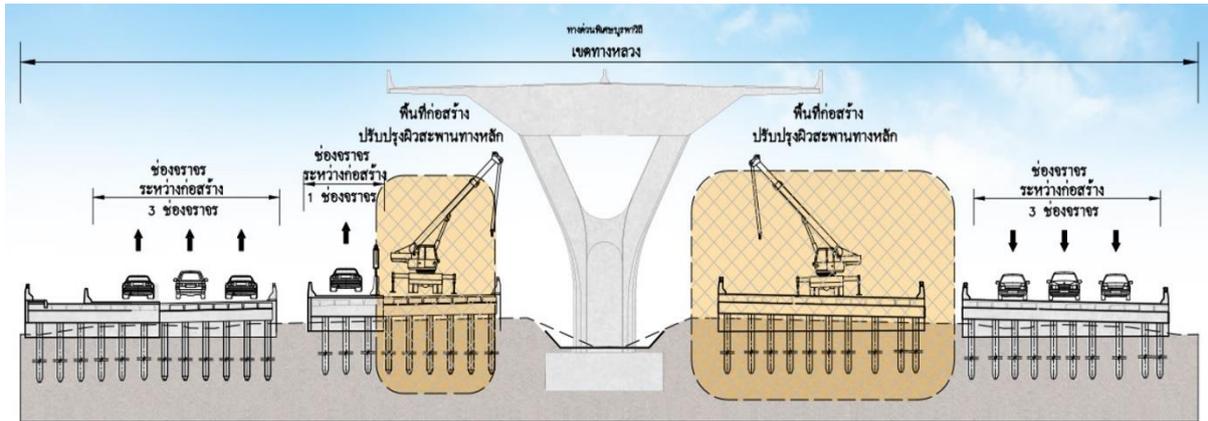


รูปที่ 5.9-5 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ระยะที่ 1

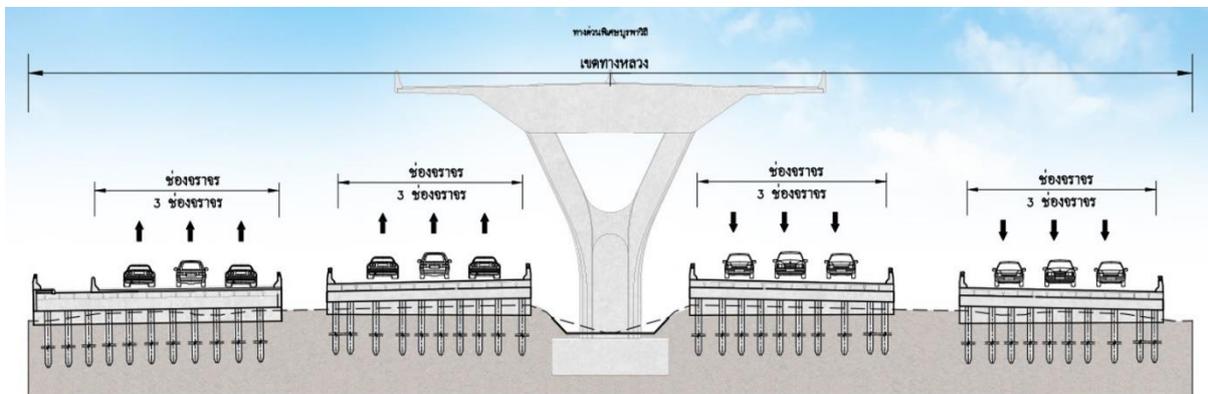
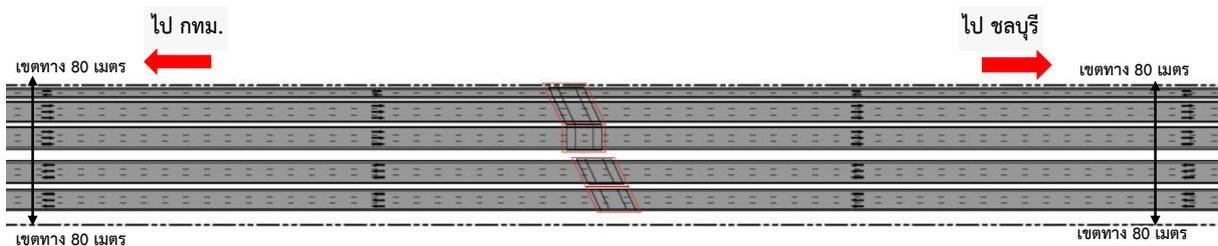
**ระยะที่ 2** หลังจากก่อสร้างขยายความกว้างสะพานแล้วเสร็จ ดำเนินการปรับปรุงผิวสะพานเดิมทั้งในทางหลัก และทางคู่ขนานในฝั่งขาเข้าและขาออก โดยดำเนินการก่อสร้างที่ละช่องจราจร เมื่อเสร็จแล้วจึงเบี่ยงการก่อสร้างไปยังช่องถัดไปจนครบทุกช่องจราจร ดังรูปที่ 5.9-6 ถึงรูปที่ 5.9-7



รูปที่ 5.9-6 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ระยะที่ 2



รูปที่ 5.9-6 ตัวอย่างการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ระยะที่ 2 (ต่อ)



รูปที่ 5.9-7 ตัวอย่างเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

## 6. การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ สรุปผลการวิเคราะห์ที่ได้ดังนี้ (ตารางที่ 6-1)

(1) หากไม่มีการพัฒนาโครงการ บนทางหลักทิศทางไปจังหวัดชลบุรี (2 ช่องจราจร) และกรุงเทพฯ (3 ช่องจราจร) จะมีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ E ถึง F และ C ถึง D ตามลำดับ ในช่วงปี พ.ศ. 2575 – 2594 ส่วนบนทางคู่ขนานทิศทางไปจังหวัดชลบุรี (2 ช่องจราจร) และกรุงเทพฯ (3 ช่องจราจร) จะมีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ C และ B ถึง C ตามลำดับ ในช่วงปี พ.ศ. 2575 – 2594 ซึ่งจะอยู่ในเกณฑ์ปริมาณจราจรหนาแน่น และเริ่มมีการติดขัด จึงควรมีการปรับปรุงช่องจราจร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้

(2) หากมีการพัฒนาโครงการ ก็จะเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร และทำให้ระดับการให้บริการบนทางหลักทิศทางไปจังหวัดชลบุรี (3 ช่องจราจร) และกรุงเทพฯ (3 ช่องจราจร) ดีขึ้นมาอยู่ในระดับ C ถึง D และ C ตามลำดับ ส่วนระดับการให้บริการบนทางคู่ขนานทิศทางไปจังหวัดชลบุรี (3 ช่องจราจร) และกรุงเทพฯ (3 ช่องจราจร) ดีขึ้นมาอยู่ในระดับ B และ B ถึง C ตามลำดับ

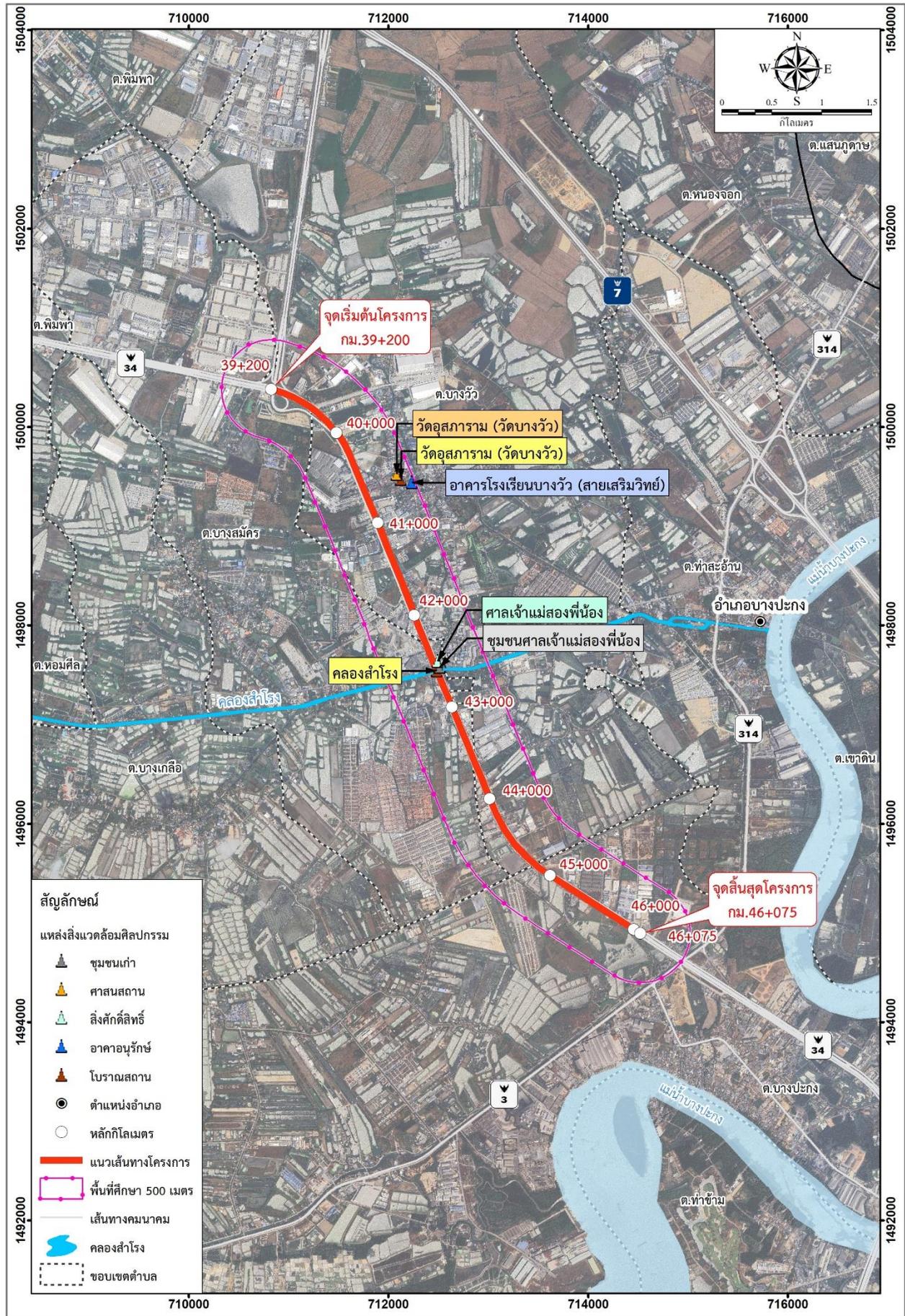
ตารางที่ 6-1 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของถนนโครงการ

ทิศทาง / ปี พ.ศ.	จำนวนช่องจราจร (ช่อง/ทิศทาง)	ระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS)				
		2575	2579	2584	2589	2594
กรณีไม่มีการพัฒนาโครงการ						
ทางหลวงหมายเลข 34 (ทางหลัก)						
ไป จ.ชลบุรี	2	E	F	F	F	F
ไป กรุงเทพฯ	3	C	C	D	D	D
ทางหลวงหมายเลข 34 (ทางคู่ขนาน)						
ไป จ.ชลบุรี	2	C	C	C	C	C
ไป กรุงเทพฯ	3	B	B	B	B	C
กรณีมีการพัฒนาโครงการ						
ทางหลวงหมายเลข 34 (ทางหลัก)						
ไป จ.ชลบุรี	3	C	C	D	D	D
ไป กรุงเทพฯ	3	C	C	C	C	C
ทางหลวงหมายเลข 34 (ทางคู่ขนาน)						
ไป จ.ชลบุรี	3	B	B	B	B	B
ไป กรุงเทพฯ	3	B	B	B	B	C

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

7. การศึกษาด้านโบราณคดี

ผลการสำรวจด้านโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบ โบราณสถาน จำนวน 2 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ จำนวน 1 แห่ง และอาคารอนุรักษ์ จำนวน 1 แห่ง ดังรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-1 แหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 7-1 แหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมบริเวณพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร  
 จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	ประเภทแหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม	ประเภท	ระยะห่างจากกึ่งกลางเส้นทาง (เมตร)	จุดที่วัดระยะห่าง
<b>1. ประเภทโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี</b>				
1)	วัดอุสภาราม (วัดบางบัว)	โบราณสถาน	381	อาคารหอฉัน
2)	คลองสำโรง	โบราณสถาน	โครงการตัดผ่าน	จุดโครงการตัดผ่าน
<b>2. ประเภทศาสนสถาน สถานที่ศักดิ์สิทธิ์</b>				
1)	วัดอุสภาราม (วัดบางบัว)	ศาสนสถาน	360	ขอบเขตวัด ด้านทิศตะวันตก
2)	ศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง	สถานที่ศักดิ์สิทธิ์	44	ประตูทางเข้า
<b>3. ประเภทย่านชุมชนเก่า</b>				
1)	ชุมชนศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง	ชุมชนเก่า	43	ทางเข้าชุมชน
<b>4. ประเภทอาคารอนุรักษ์</b>				
1)	อาคารโรงเรียนบางบัว (สายเสริมวิทย์)	อาคารอนุรักษ์	472	ด้านหน้าอาคาร
<b>5. ประเภทอนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง</b>			ไม่พบ	
<b>6. ประเภทพิพิธภัณฑสถาน สถาปัตยกรรม พระราชวัง</b>			ไม่พบ	
<b>7. ประเภทชุมชนโบราณ เมืองโบราณ อุทยานประวัติศาสตร์</b>			ไม่พบ	
<b>8. ประเภทเมืองเก่า เมืองประวัติศาสตร์</b>			ไม่พบ	

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

**8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม**

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

**(1) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE)**

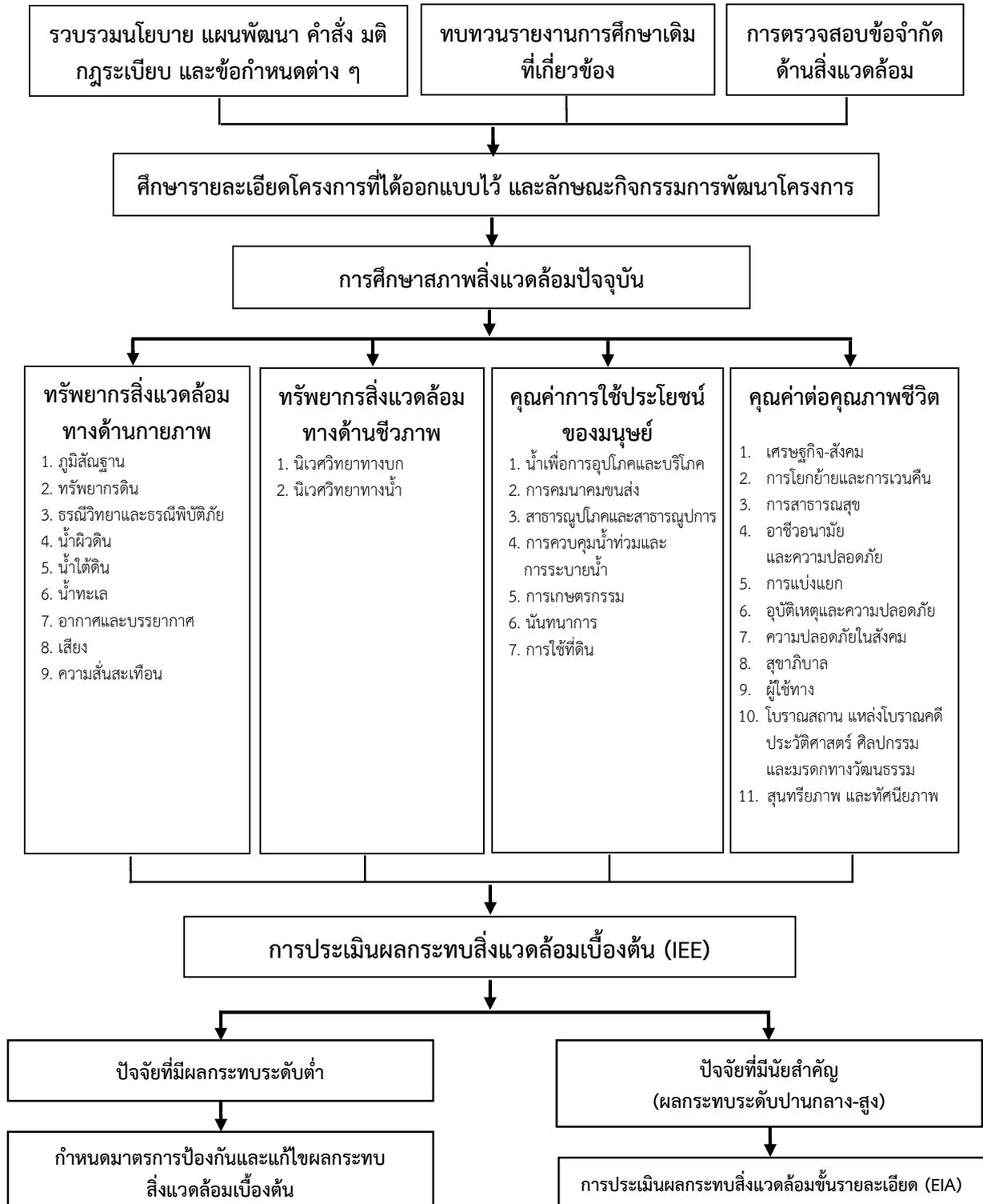
ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมได้จากรายงานการศึกษา หน่วยงานต่าง ๆ และการสำรวภาคสนาม จากนั้นดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นครอบคลุมทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก (29 ปัจจัย) คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตามวิธี Leopold Matrix ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินกิจกรรมของโครงการกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะได้รับผลกระทบ แล้วดำเนินการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่มีผลกระทบระดับต่ำ จะนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับปัจจัยที่มีนัยสำคัญ (ผลกระทบระดับปานกลาง-สูง) จะนำไปจัดตั้งกล่าวไปดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป ดังรูปที่ 8-1

**(2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)**

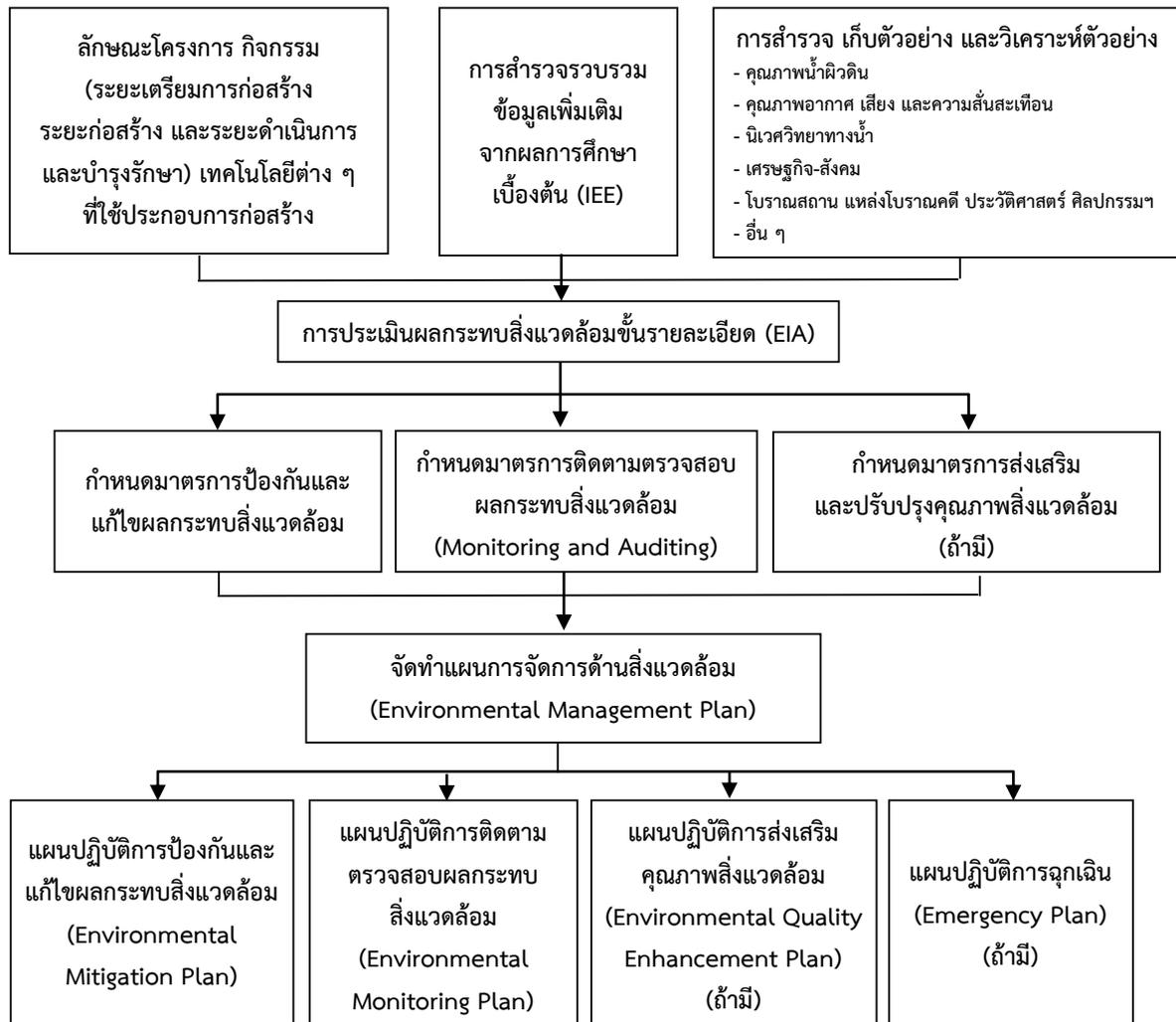
โดยนำประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่ได้จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) มาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินเพิ่มเติมอย่างละเอียด (รูปที่ 8-2) ทั้งสิ้น 20 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง 6) ความสั่นสะเทือน 7) นิเวศวิทยาทางบก 8) นิเวศวิทยาทางน้ำ 9) การคมนาคมขนส่ง 10) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 11) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 12) เศรษฐกิจ-สังคม 13) การสาธารณสุข 14) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 15) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 16) ความปลอดภัยในสังคม 17) สุขภาพ 18) ผู้ใช้ทาง

19) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 20) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

ทั้งนี้ สามารถสรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 8-1



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น  
 (Initial Environmental Examination ; IEE)



รูปที่ 8-2 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด  
 (Environmental Impact Assessment ; EIA)

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 ทรัพยากรดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>ผลกระทบจากการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นำดินและวัสดุขุดประมาณ 89,993 ลูกบาศก์เมตร ออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานขยายสะพานข้ามคลอง หากมีฝนตกหรือน้ำหลาก อาจเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่ลำน้ำได้ แต่อย่างไรก็ดี พื้นที่โครงการมีการสูญเสียดินน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี) และมีลักษณะเป็นที่ราบ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ และผลการเจาะสำรวจดินมีค่า SPT-N สูงขึ้นเรื่อย ๆ ตามความลึก จึงไม่มีผลกระทบ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบต่อ การปนเปื้อนในดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะในงานก่อสร้างสะพานกลับรถมีการใช้บล็อกเหล็กและใช้สารละลายพอลิเมอร์ช่วยพยุงดินเพื่อป้องกันหลุมเจาะพังทลายอาจเกิดการปนเปื้อนในดิน แต่อย่างไรก็ดีพอลิเมอร์จะไม่ตกค้างในสิ่งแวดล้อม และสามารถย่อยสลายได้ตามธรรมชาติ จึงไม่มีผลกระทบ</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>มาตรการลดผลกระทบจากการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดินและวัสดุขุดประมาณ 89,993 ลูกบาศก์เมตร ที่ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ จะต้องมีการบรรทุกมาไว้เพื่อนำไปวางกองไว้ที่บริเวณพื้นที่หมวดทางหลวงบางปะกง เนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ และพื้นที่สงวนนอกเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-บ้านฉาง) เนื้อที่ประมาณ 50 ไร่</li> <li>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกดินให้มิดชิด เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง</li> <li>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> </ul> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1.0 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งคลอง ได้แก่ คลองลำห้วยลิง คลองหลังวัด คลองบางยาเส้น และคลองสำโรง เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ</li> <li>- จัดวางกองดินในบริเวณที่ราบ และห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งมีผ้าใบปกคลุมเพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดิน</li> </ul> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น จึงไม่มีมาตรการป้องกัน</li> </ul> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อ การปนเปื้อนในดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น จึงไม่มีมาตรการป้องกัน</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง                      - ไม่มีมาตรการติดตามมา</p>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>ผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานก่อสร้างสะพานกลับรถ ไม่มีขั้นตอนหรือกิจกรรมใดตัดลึกเข้าไปในชั้นหินจนทำให้เกิดการรบกวนหรือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยาไปจากเดิม จึงไม่มีผลกระทบ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบต่อกรเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น ต่อการพัฒนาโครงการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น ขณะการก่อสร้างอาจทำให้โครงสร้างชั้นทาง โครงสร้างสะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ของโครงการได้รับความเสียหายได้ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น จึงไม่มีมาตรการป้องกัน</li> </ul> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อกรเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น ต่อการพัฒนาโครงการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างชั้นทางและโครงสร้างสะพาน ทั้งนี้หากได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้ดำเนินการซ่อมแซมทันที</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตาม</li> </ul>
	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>ผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการคมนาคมและงานบำรุงรักษา ไม่มีการตัดลึกเข้าไปในชั้นหินจนทำให้เกิดการรบกวนหรือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยาไปจากเดิม จึงไม่มีผลกระทบ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบต่อกรเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น ต่อการพัฒนาโครงการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น อาจทำให้โครงสร้างชั้นทาง โครงสร้างสะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ของโครงการได้รับความเสียหายได้ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น จึงไม่มีมาตรการป้องกัน</li> </ul> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อกรเกิดธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น ต่อการพัฒนาโครงการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ต้องเร่งดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างสะพานและโครงสร้างชั้นทาง หากโครงสร้างสะพานและโครงสร้างชั้นทางได้รับความเสียหายหรือชำรุด ต้องมีการประชาสัมพันธ์ติดป้ายเตือนห้ามใช้ทาง พร้อมทั้งดำเนินการซ่อมแซมให้เรียบร้อยอย่างเร่งด่วนก่อนเปิดให้บริการ</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตาม</li> </ul>
1.3 น้ำผิวดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>ผลกระทบต่อกรเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานก่อสร้างโครงสร้างเสาเข็มตอก และงานก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างส่วนล่าง บริเวณสะพานข้ามลำห้วยลิ่งมีตอม่อลงลำน้ำ 6 ตับ สะพานข้ามคลองหลังวัด มีตอม่อลงลำน้ำ 1 ตับ สะพานข้ามคลองบางยาเส้น มีตอม่อลงลำน้ำ 2 ตับ และสะพานข้ามคลองลำโรง มีตอม่อลงลำน้ำ 4 ตับ ซึ่งอยู่ในแนวเดียวกับตอม่อเดิม และไม่มีกร</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อกรเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งตาข่ายหรือผ้าใบใต้บริเวณโครงสร้างสะพาน เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกลงใต้บริเวณโครงสร้างสะพาน</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>สถานีเก็บตัวอย่าง จำนวน 2 สถานี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 1 คลองลำโรง</li> <li>- สถานีที่ 2 คลองสกักสี่สิบ</li> </ul> <p><b>ดัชนีเก็บตัวอย่าง จำนวน 15 ดัชนี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อุณหภูมิน้ำ</li> <li>- โปร่งแสง</li> <li>- ความขุ่น</li> <li>- ความนำไฟฟ้า</li> <li>- ความเค็ม</li> <li>- ออกซิเจนละลาย</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ปรับแต่งลำน้ำ จึงมีผลกระทบทางลบ ระดับต่ำ</p> <p><b>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพ น้ำผิวดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานดินและงานขยายช่องจราจร หากมี ฝนตกหรือน้ำหลากอาจเกิดการชะล้าง ตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลให้แหล่ง น้ำมีความขุ่นเพิ่มเติม จึงมีผลกระทบ ทางลบระดับปานกลาง</li> </ul>	<p>ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำของคลอง และรื้อตัดตะกอนให้อยู่ในสภาพใช้งาน ได้ที่อยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง คุณภาพน้ำผิวดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งรื้อตัดตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1.0 เมตร บริเวณ ริมตลิ่งทั้งสองฝั่งคลองให้ครอบคลุม พื้นที่หน้างาน เพื่อให้สามารถกรอง ตะกอนที่ชะล้างจากการก่อสร้างก่อน ลงสู่แหล่งน้ำ</li> <li>- บริเวณพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและ บ้านพักคนงานของโครงการ ต้องติดตั้ง ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปให้มีขนาด รองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่าง เพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัด น้ำเสียให้มีประสิทธิภาพที่อยู่เสมอ</li> <li>- เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ ให้รื้อย้ายถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปออก พร้อมปรับสภาพพื้นที่ คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ ให้ประสานงาน กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามา ดูแลปฏิบัติการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>- บีโอดี</li> <li>- น้ำมันและไขมัน</li> <li>- ปริมาณของแข็งทั้งหมด</li> <li>- ปริมาณของแข็งแขวนลอย</li> <li>- ไนเตรต</li> <li>- ฟอสเฟต</li> <li>- แבקที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด</li> <li>- แבקที่เรียกกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม</li> </ul> <p><b>ความถี่ในการเก็บตัวอย่าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และ ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง</li> </ul>
<p>1.4 อากาศและบรรยากาศ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละอองที่เกิดจากการดำเนินโครงการ ต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองรวมจากกิจกรรมเตรียม พื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และ กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนบน โดยใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวม ค่าจากการเปิดหน้าดิน จากอุปกรณ์ ก่อสร้าง และค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 47.21-147.81, 40.01- 42.05, 40.01-52.06 และ 40.01-51.40 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนจาก กิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิว ทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้าง สะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้าง สะพานส่วนบน โดยใช้แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการเปิด หน้าดิน จากอุปกรณ์ก่อสร้าง จากการ ขนส่ง จากจราจร และค่าความ เข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 21.83- 52.76, 19.03-23.75, 19.07-23.79</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบจากการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการ ดำเนินโครงการและการเพิ่มขึ้นของ มลพิษทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จาก ยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่ อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง</li> <li>- จำกัดความเร็วของยานพาหนะในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีแล่นผ่านแหล่งชุมชนที่ปกอ้าย หรือย่านพาณิชยกรรม หรือแหล่งที่ อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</li> <li>- ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของ ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามี เศษดิน/ทราย หรือวัสดุก่อสร้างตกหล่น บนผิวทาง ให้ดำเนินการทำความสะอาด ให้เรียบร้อย</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะ ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตามฯ</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>- และ 19.03-23.75 ไมโครกรัม/ ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมี ผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> <p>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน จากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงาน ผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้าง สะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้าง สะพานส่วนบน โดยใช้แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากอุปกรณ์ ก่อสร้าง จากการขนส่ง จากการจราจร และค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 8.03-12.75, 8.03-12.75, 8.06- 11.55 และ 8.03-12.75 ไมโครกรัม/ ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมี ผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> <p><b>ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทาง อากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะ และเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทาง สิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากกิจกรรม เตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและ ชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนบน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากอุปกรณ์ก่อสร้าง จาก การขนส่ง จากการจราจร และค่าความ เข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 1,192.10- 1,603.24, 1,192.02-1,603.11, 1,198.811,638.21 และ 1,194.92- 1,618.67 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมีผลกระทบทางลบ ระดับต่ำ</p> <p>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์จากกิจกรรม เตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและ ชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนบน โดย ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวม ค่าจากอุปกรณ์ก่อสร้าง จากการขนส่ง จากการจราจร และค่าความเข้มข้น พื้นฐาน พบว่า มีค่า 17.25-182.90, 17.03-182.56, 22.21-274.98 และ 22.33-242.95 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมีผลกระทบทางลบระดับ ต่ำ</p>		

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองที่เกิดจากการดำเนินโครงการต่อ พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574 - 2593 จากการจราจร โดยใช้แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการจราจร และค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 19.03-24.57 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574 - 2593 จากการจราจร โดยใช้แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการจราจร และค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 8.03-13.57 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul> <p><b>ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทาง อากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะ และเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทาง สิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574-2593 จากการจราจร โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการจราจร และค่าความ เข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 1,192.11- 1,667.78 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จึง มีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> <li>- ผลการคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574-2593 จากการจราจร โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการจราจร และค่าความ เข้มข้นพื้นฐาน พบว่า มีค่า 18.57- 224.28 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบจากการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการ ดำเนินโครงการและการเพิ่มขึ้นของ มลพิษทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จาก ยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่ อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ต้องตรวจสอบ ผิวจราจรเป็นประจำ หากพบว่ามีความ ชำรุดต้องดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลด ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละอองจากสภาพผิวจราจรที่ชำรุด</li> <li>- หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้าน คุณภาพอากาศจากการคมนาคมบน ถนนโครงการ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ต้องเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไข ผลกระทบที่เกิดขึ้น</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตามฯ</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>ผลกระทบเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- ผลการคาดการณ์ค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนบน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากอุปกรณ์ก่อสร้าง จากการขนส่ง จากการจราจร และค่าระดับเสียงพื้นฐาน พบว่า มีค่า 63.2-74.6, 63.1-75.6, 64.1-91.3 และ 63.0-74.9 เดซิเบล เอ ตามลำดับ โดยบริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงจากการก่อสร้างเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ ได้แก่ (1) หมู่ 9 บ้านวังเสือใหญ่ (2) หมู่ 6 บ้านหลังวัด (3) โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 11 อินเตอร์ (4) หมู่ 2 บ้านปากคลองสำโรง (5) ศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง (6) ชุมชนศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง (7) คลองสำโรง และ (8) หมู่ 12 บ้านคลองสำโรง จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- จำกัดอุปกรณ์ก่อสร้างให้ทำงานเพียง 1 เครื่อง ตามลำดับขั้นตอนของงานก่อสร้างจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง 3 ช่วง คือ กม.40+065 ถึง กม.41+097, กม.41+659 ถึง กม.43+026 และ กม.43+688 ถึง กม.44+256 มีความยาว 1,033 1,368 และ 568 เมตร ตามลำดับ</p> <p>- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวปิดคลุมพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ได้แก่ สะพานข้ามลำห้วยลิง และสะพานข้ามคลองบางยาเส้น โดยเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ เหล็ก (steel), 18 ga มีความหนาไม่น้อยกว่า 0.64 มิลลิเมตร ความสูง 2.5 เมตร ส่วนสะพานข้ามคลองสำโรงเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ แผ่นเมทัลชีทสำเร็จรูปแบบประกบคู่ ตรงกลางอัดด้วยวัสดุดูดซับเสียง ไม่ลามไฟ ความหนาไม่น้อยกว่า 50 มิลลิเมตร ความสูง 3.0 เมตร</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>สถานีตรวจวัด</b> จำนวน 2 สถานี</p> <p>- สถานีที่ 1 วัดอุสุภาราม (วัดบางวัว)</p> <p>- สถานีที่ 2 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 11 อินเตอร์</p> <p><b>ดัชนีตรวจวัด</b> จำนวน 5 ดัชนี</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง</p> <p>- ระดับเสียงสูงสุด</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน</p> <p>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไถล์ที่ 90 (L90)</p> <p><b>ความถี่ในการตรวจวัด</b></p> <p>- 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>
	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>ผลกระทบเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574 - 2593 จากการจราจร โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เมื่อรวมค่าจากการจราจร และค่าระดับเสียงพื้นฐาน พบว่า มีค่า 62.9-76.4 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งบริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงจากการจราจรในระยะดำเนินการเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ (1) หมู่ 9 บ้านวังเสือใหญ่ (2) หมู่ 6 บ้านหลังวัด (3) หมู่ 1 บ้านปากคลองบางวัว (4) ศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง (5) ชุมชนศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง (6) คลองสำโรง และ (7) หมู่ 12 บ้านคลองสำโรง จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร โดยเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ อะคริลิกใส ความหนา 15 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission Loss เท่ากับ 30 เดซิเบล เอ ออกแบบเป็นกำแพงแบบตั้งตรงสูง 2.5 เมตร ซึ่งกำหนดให้แนวของกำแพงอยู่บริเวณริมทางหลัก</p>	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <p><b>สถานีตรวจวัด</b> จำนวน 2 สถานี</p> <p>- สถานีที่ 1 วัดอุสุภาราม (วัดบางวัว)</p> <p>- สถานีที่ 2 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 11 อินเตอร์</p> <p><b>ดัชนีตรวจวัด</b> จำนวน 5 ดัชนี</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง</p> <p>- ระดับเสียงสูงสุด</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน</p> <p>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไถล์ที่ 90 (L90)</p> <p><b>ความถี่ในการตรวจวัด</b></p> <p>- 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปี แรกหลังจากนั้น ติดตามทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30</p>
1.6 ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- ผลการคาดการณ์ค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้าง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><b>มาตรการลดผลกระทบจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิด</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามฯ</p>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>สะพานส่วนบน พบว่า มีค่า 0.004 - 0.147, 0.010 - 0.406, 0.010 - 7.976 และ 0.001 - 0.941 มิลลิเมตร/วินาที โดยระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวอยู่ในระดับ “ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย” และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p>ความสั่นสะเทือน ให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 -18.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กม./ชม. รวมถึงกำหนดน้ำหนักบรรทุกให้ไม่เกิน 25 ตัน ในกรณีแล่นผ่านชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา สถานพยาบาล เป็นต้น</li> <li>- ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น</li> <li>- กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา สถานพยาบาล โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพาน จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น</li> <li>- กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินการก่อสร้างทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกันแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ</li> </ul>	
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
<p>2.1 นิเวศวิทยาทางบก                  2.1.1 ทรัพยากรป่าไม้</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>ผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการเตรียมพื้นที่และตัดฟันต้นไม้ โดยดำเนินการตัดฟันต้นไม้ใหญ่จำนวน 191 ต้น แบ่งเป็น ฝั่งซ้ายทางจำนวน 116 ต้น เกาะกลาง จำนวน 58 ต้น และฝั่งขวาทาง จำนวน 17 ต้น การสูญเสียปริมาตรไม้ในพื้นที่ดำเนินการทั้งสิ้น 8.3402 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเป็นไม้ท่อนซุงขนาดเล็กและเป็นคุณภาพไม้ท่อนที่ไม่เหมาะกับการแปรรูปไม้เป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าจะรวมกับมูลค่าของกล้าไม้แล้ว รวมเป็นมูลค่าไม้ทั้งหมด</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>มาตรการลดผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำบัญชีรายชื่อไม้ในพื้นที่โครงการ เพื่อตรวจสอบจำนวนต้นไม้และตำแหน่งของต้นไม้ที่จะตัดออกให้ชัดเจน โดยระบุชนิด ชนิด จำนวน ขนาด ความสูง พร้อมทั้งทำเครื่องหมายไว้บนต้นไม้ที่จะตัด เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดต้นไม้บริเวณนอกแนวก่อสร้าง</li> <li>- การล้มไม้จะต้องกำหนดทิศทางการล้มให้จำกัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตาม</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ประมาณ 60,320 บาท ส่วนต้นไม้ที่อยู่ในสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ที่สำคัญ เช่น สัก ประดู่บ้าน ไม้ยูคาลิป และไม้ทุกระจง เป็นชนิดไม้ที่พบได้ทั่วไปในประเทศไทย จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษ เพื่อไม่ให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปทำประโยชน์หรือทำการใด ๆ อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่โครงการ	
2.1.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า</b> - สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก สัตว์เลื้อยคลาน และนกบริเวณพื้นที่โครงการ พบได้ทั่วไป และสามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมได้ดี จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า</b> - ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่สร้างความตึงเครียดต่อชีวิตความเป็นอยู่ของสัตว์ป่า เช่น การใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมาก หรือความสั่นสะเทือนที่มากเกินไป โดยเน้นการก่อสร้างเฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น - ระหว่างการแผ้วถางพื้นที่ก่อสร้าง ต้องให้โอกาสสัตว์ในระบอบนิเวศได้หลบภัยหรือช่วยเหลือนอกจากพื้นที่ให้อยู่ในพื้นที่ข้างเคียงที่มีลักษณะทางนิเวศวิทยาของพื้นที่เหมือนกันอย่างปลอดภัย - เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือนรบกวนน้อยที่สุด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดูแลคนงานในการก่อสร้างไม่ให้มีการล่าสัตว์ป่า	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ก่อสร้าง</b> - ไม่มีมาตรการติดตามฯ
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางน้ำ</b> - กิจกรรมงานขุดลอกขุดทราย และงานก่อสร้างสะพานกั้นน้ำ อาจมีการพังกระจายของตะกอนดิน และอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้ค่าความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลทำให้เกิดการรบกวนพื้นที่น้ำที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและดำรงชีวิตสัตว์น้ำดิน จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางน้ำ</b> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>สถานีเก็บตัวอย่าง</b> จำนวน 2 สถานี - สถานีที่ 1 คลองสำโรง - สถานีที่ 2 คลองสกัดสี่สิบ <b>ดัชนีเก็บตัวอย่าง</b> จำนวน 5 ดัชนี - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - ปลา - พรรณไม้น้ำ <b>ความถี่ในการเก็บตัวอย่าง</b> - 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
<b>3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.1 การคมนาคมขนส่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อ การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมหลัก และท้องถิ่น</b> - กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/วัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ขนาดใหญ่ โดยใช้รถบรรทุกในการขนส่ง อาจทำให้เกิดปัญหา	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อ การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมหลักและท้องถิ่น</b> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องวางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ โดยกำหนดให้ทำการขนส่งในช่วงเวลา 10.00 - 15.00 น.	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>สถานีเก็บตัวอย่าง</b> - ตลอดแนวเส้นทางโครงการ <b>ดัชนีเก็บตัวอย่าง</b> จำนวน 5 ดัชนี - ปริมาณจราจร - ความเร็วของยานพาหนะ - อุบัติเหตุจากการก่อสร้างหรือปฏิบัติงาน

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ กำหนดให้ขนส่งในช่วงเวลา 22.00 - 01.00 น. และจะต้องทำด้วยความระมัดระวังไม่ให้ถนนที่ใช้ในการขนส่งเสียหายและกีดขวางการจราจร</li> <li>- อบรมพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อุบัติเหตุจากการจราจร</li> <li>- สภาพการชำรุดเสียหายของถนน</li> </ul> <p><b>ความถี่ในการเก็บตัวอย่าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 ครั้ง/เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul>
3.2 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้างผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น เสาไฟฟ้า ท่อประปา สายโทรศัพท์ เป็นต้น</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการเตรียมการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง/สาธารณูปโภค โดยการรื้อย้ายศาลาพักคอย จำนวน 10 แห่ง นั้นจะมีการก่อสร้างใหม่ในตำแหน่งเดิม ส่วนการรื้อย้ายไฟฟ้าส่องสว่างกิ่งเดี่ยว ของกรมทางหลวง จำนวน 124 ต้น และเสาไฟฟ้าแรงสูง 115 kv ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคบางบัว จำนวน 11 ต้น จะไม่มีการตัดกระแสไฟฟ้า ประชาชนในพื้นที่ยังคงสามารถใช้งานสาธารณูปโภคอื่นๆ ได้ตามปกติ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น เสาไฟฟ้า ท่อประปา สายโทรศัพท์ เป็นต้น</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สำรวจรายละเอียดเกี่ยวกับสาธารณูปโภค เพื่อจัดเตรียมแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้าง</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และแจ้งเตือนซ้ำอีกครั้งก่อนการรื้อย้าย 7 วัน</li> <li>- หากพบว่ามีกรร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า “งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ” ได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือสร้างความเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิม ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน</li> </ul>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตาม</li> </ul>
3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้างผลกระทบต่อการกีดขวางทางไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ ระบบควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมงานดิน งานขยายช่องจราจร และงานปรับปรุงผิวทาง อาจทำให้วัสดุในการก่อสร้างร่วงหล่นกีดขวางทางไหลของน้ำ จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</li> </ul>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบต่อการกีดขวางทางไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ ระบบควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำ</li> <li>- ในระหว่างที่มีการก่อสร้าง หากมีเศษดิน กิ่งไม้ หรือเศษขยะกีดขวางทางน้ำอยู่ ให้รีบกำจัดออกทันที</li> <li>- เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ให้ทำการตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำของโครงการ หากพบว่ามีกรอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำและสามารถระบายน้ำได้สะดวก</li> </ul>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>สถานีติดตาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul> <p><b>ดัชนีติดตาม</b> จำนวน 2 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำของอาคารระบายน้ำ</li> </ul> <p><b>ความถี่ในการติดตาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หรือหากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
<b>4.1 เศรษฐกิจ-สังคม</b>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทุก ๆ กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของประชาชนภายในชุมชนและระหว่างชุมชนไม่สะดวกเช่นเดิม จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>มาตรการลดผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ</li> <li>- ในกรณีมีข้อร้องเรียนให้ดำเนินการตามผังการรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ</li> <li>- จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน 6 แห่ง ได้แก่ 1) บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างโครงการ 2) หมวดทางหลวงบางปะกง 3) ทต.บางสมัคร 4) ทต.บางบัว 5) ทต.บางวัวควนารักษ์ และ 6) ทต.บางปะกงพรหมเทพรังสรรค์</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>สถานีติดตาม 5 กลุ่ม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่มหน่วยงานราชการ</li> <li>- กลุ่มผู้นำชุมชน</li> <li>- กลุ่มครัวเรือนที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>- กลุ่มพื้นที่ อ.อินท้าว ทางสิ่งแวดล้อม</li> <li>- กลุ่มสถานประกอบการ</li> </ul> <p><b>ดัชนีติดตาม</b> จำนวน 5 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลทั่วไป</li> <li>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร</li> <li>- ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ</li> <li>- การรับเรื่องร้องเรียน</li> <li>- ความคิดเห็นต่อโครงการ</li> </ul> <p><b>ความถี่ในการติดตาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul>
<b>4.2 การสาธารณสุข</b>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>ผลกระทบต่อการบริหารสาธารณสุขและสุขภาพของคนในชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงการทุก ๆ กิจกรรมอาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน น้ำเสีย ขยะ และความรู้สึกเครียด วิตกกังวล ความรำคาญและความหวาดกลัวที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนพื้นที่จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>มาตรการลดผลกระทบต่อการบริหารสาธารณสุขและสุขภาพของคนในชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีการคัดกรองสุขภาพพนักงานและคนงานก่อสร้างก่อนรับเข้าทำงานเพื่อลดผลกระทบด้านโรคติดต่อหรือการแพร่กระจายโรคเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของแรงงานต่างถิ่น และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับระบบบริการสาธารณสุขในพื้นที่</li> <li>- จัดเตรียมชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญ ทั้งภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานควบคุมงาน/บ้านพักคนงาน</li> <li>- ประสานงานกับโรงพยาบาลสว่างหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตามฯ</li> </ul>
<b>4.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>ผลกระทบจากโรคและการบาดเจ็บต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงการทุก ๆ กิจกรรมอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและการบาดเจ็บจากการทำงานของคนงานก่อสร้างได้ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง  <b>มาตรการผลกระทบจากโรคและการบาดเจ็บต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำการคัดกรองสุขภาพคนงานก่อนรับเข้าทำงาน โดยเฉพาะแรงงานต่างถิ่น เพื่อป้องกันและลดผลกระทบด้านโรคติดต่อหรือการแพร่กระจายโรคเนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่</li> <li>- อบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้แก๊ส และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ</li> </ul>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีมาตรการติดตามฯ</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		เครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้าง อย่างถูกต้อง - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้า พื้นยางหุ้มส้น และเข็มขัดนิรภัยป้องกัน การตกจากที่สูงหรืออุปกรณ์อื่น ๆ ให้ เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลให้เรียบร้อยทุกครั้ง ที่ปฏิบัติงาน - จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ สำนักงานควบคุมงานและบ้านพัก คนงานก่อสร้าง สูงอย่างน้อย 2 เมตร พร้อมกับให้มีพนักงานรักษาความ ปลอดภัยประจำบริเวณทางเข้า-ออก	
4.4 อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนนและคนเดินเท้า/ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/วัสดุ/ อุปกรณ์ก่อสร้าง จำนวน 38 วันต่อคืน ดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 3, 34, 36, 314, 331, 344, 361, 3304, 3138 และ 3701 รวมทั้งทางหลวง พิเศษหมายเลข 7 และ 9 ประกอบกับ ทุกกิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจเพิ่ม ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ ใช้ถนนโดยตรง ซึ่งความรุนแรงของ อุบัติเหตุอยู่ในระดับบาดเจ็บจนถึงขั้น เสียชีวิต และบริเวณพื้นที่โครงการมี จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 2 แห่ง คือ บริเวณ กม.40+200 (จุดกลับรถ ระดับพื้นดิน) และ กม.40+000 ถึง กม.43+000 (ประชาชนขับรถยนต์ ทั้งซ้ายและขวาทาง จึงมีผลกระทบ ทางลบบระดับปานกลาง	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบต่อความเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนนและคน เดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านการ ควบคุมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะ ก่อสร้าง - ใช้มาตรการติดตามฯ ร่วมกับ ด้านการคมนาคมขนส่ง
4.5 ความปลอดภัยในสังคม	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเกิดอาชญากรรม/ ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน - การพัฒนาโครงการทุก ๆ กิจกรรม จะมีกลุ่มแรงงานต่างถิ่นเข้ามาทำงาน ในพื้นที่โครงการ อาจทำให้ประชาชน ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานรู้สึก หวาดระแวง วิตกกังวล และรู้สึกไม่ ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินได้ จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบต่อการเกิด อาชญากรรม/ความเสียหายต่อชีวิตและ ทรัพย์สิน - พิจารณาจ้างแรงงานในพื้นที่เป็นอันดับ แรก - ทำความเข้าใจกับคนงานก่อสร้างในการ อยู่ร่วมกับชุมชนอย่างมีความสัมพันธ์ อันดี ไม่ควรทำให้ประชาชนในพื้นที่มี ความหวาดระแวงในทรัพย์สิน - ดูแลและควบคุมพฤติกรรมของคนงาน ก่อสร้างอย่างใกล้ชิด เพื่อป้องกันปัญหา	ระยะเวลาการก่อสร้าง/ระยะ ก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามฯ

ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		การลักขโมย การทะเลาะวิวาท และลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับประชาชนในท้องถิ่น - ในกรณีที่คนงานก่อสร้างละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎระเบียบ ต้องมีมาตรการและกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน	
4.6 สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อปัญหาจัดการขยะมูลฝอยของเสีย และน้ำเสียของชุมชน</b> - เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมด 100 คน จะก่อให้เกิดน้ำเสียประมาณ 16.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน และปริมาณขยะมูลฝอยประมาณ 300 ลิตร/วัน อย่างไรก็ตาม โครงการได้กำหนดให้มีมาตรการในการจัดการน้ำเสียและขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมดแล้ว จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อปัญหาจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสียของชุมชน</b> - จัดหาถังขยะมีฝาปิดสภาพดี และเพียงพอต่อปริมาณขยะ - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปให้มีขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ - เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จให้รื้อย้ายถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปออกพร้อมปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ให้ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดูแลสิ่งปฏิกูล	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามฯ
4.7 ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง</b> - ทุก ๆ กิจกรรมการพัฒนาโครงการส่งผลให้ผู้ใช้งานอาจไม่ได้รับความสะดวกและเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง - การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างงานขนย้ายดิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของปริมาณรถบนถนน ส่งผลต่อความไม่สะดวกในการเดินทาง ใช้เวลานานขึ้น ความเร็วลดลง จึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง</b> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ใช้มาตรการติดตามฯ ร่วมกับด้านการคมนาคมขนส่ง
4.8 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อกรถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม</b> - กิจกรรมโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพต่อวิถุสภารม (วัดบางวัว) ส่วนคลองลำโรงเฉพะคาร์ระดับเสียงมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน แต่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อกรถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม</b> - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการ และแจ้งให้ทราบถึงการดำเนินงานในช่วง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามฯ

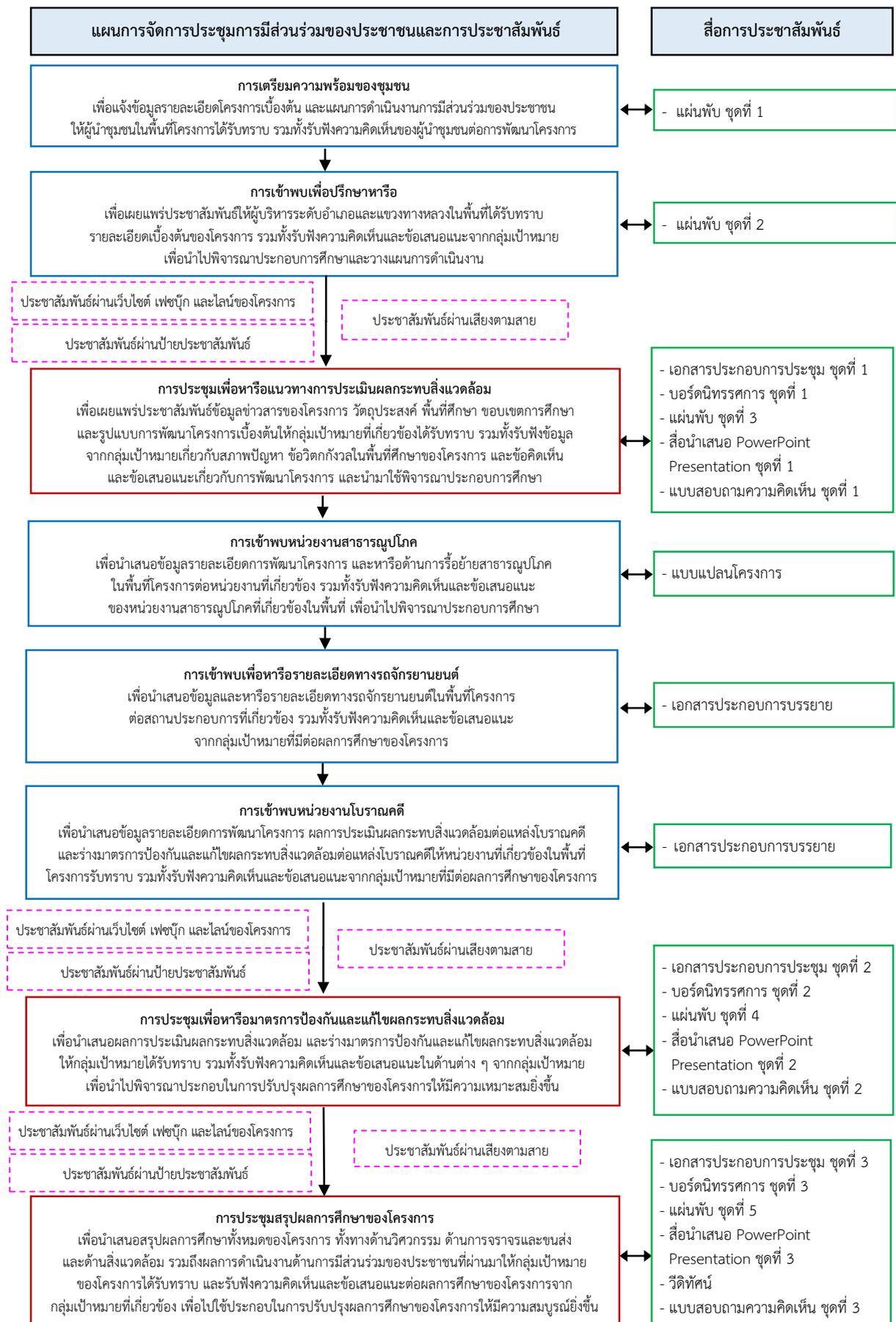
ตารางที่ 8-1 สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นคลอง จึงไม่มีผลกระทบ	ก่อสร้างโครงการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประสานงานให้ข้อมูลแผนการดำเนินงานก่อสร้างกับเจ้าอาวาสวัดอู่สาราม (วัดบางบัว) และตรวจสอบสภาพโบราณสถานทั้งก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ - ต้องอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่จากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี เข้าตรวจสอบพื้นที่ได้ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานจนแล้วเสร็จ - ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใด ๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด	
4.9 สุขภาพ และทัศนียภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ</b> - กิจกรรมการพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดขยะมูลฝอยหรือเศษวัสดุรื้อย้ายกองทิ้งไว้ จึงอาจส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์หรือทัศนียภาพบริเวณดังกล่าวไม่น่ามอง มีความอึดอัดทางสายตา จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <b>มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ</b> - กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดูแลรักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ - ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง - เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องปรับปรุงภูมิทัศน์/ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่การก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีเช่นเคย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามฯ

9. การมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังรูปที่ 9.1-1



รูปที่ 9.1-1 แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

## 9.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

### (1) การเตรียมความพร้อมของชุมชน

เพื่อนำข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนต่อการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568 ดังตารางที่ 9.2-1

ตารางที่ 9.2-1 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเตรียมความพร้อมของชุมชน

หน่วยงาน	ประเด็นห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ	
<b>1. สำนักงานเทศบาลตำบลบางสมัคร ประกอบด้วย</b> - นายพรชัยพัทธ์ ดิยศิลาพร ปลัดเทศบาลตำบลบางสมัคร - นายขมพล แผลูกอินทร์ ผอ.กองช่างเทศบาลตำบลบางสมัคร - นายโกศล เมืองมีทรัพย์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านตะวันออก - นางสาวขมพูนุช เกตุเมษุร ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านปากคลองสำโรง - นายไชยบุรินทร์ จันทร์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านเกาะบน - นายรักษัย จันทรฉาย ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองน้ำเค็ม - นายจัก ผ่องักดิ์ (ผู้แทน) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านคลองลำหวายลิ้ง - นายสุพจน์ ย้อมปัญญา (ผู้แทน) กำนันตำบลบางสมัคร 	- ขอให้พิจารณาปรับพื้นผิวจราจรที่ชำรุดบนถนนเพชรต้น - การจราจรติดขัดบริเวณตลาดบางบัว บางครั้งรถติดยาวไปจนถึง กม.41 - ขอให้พิจารณาสร้างสะพานกลับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากในพื้นที่มีปัญหาการขับรถจักรยานยนต์ย้อนศรเป็นจำนวนมาก - ในช่วงฤดูฝนมีปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณสะพานกลับรถเกือบทุกวัน หนักบริษัท เจเทค โตะ (ไทยแลนด์) จำกัด ประมาณ กม.43 - ห่วงกังวลเรื่องจุดกลับรถด้านหน้าห้างโลตัส เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	- รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจรในทางหลัก และทางขนาน ปรับปรุงผิวทางหลักและทางขนาน พร้อมทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปัจจุบันมีปริมาณจราจรมากที่สุดประมาณ 94,749 PCU/วัน บนทางหลัก 35,039 PCU/วัน บนทางคู่ขนาน โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการขยายจำนวนช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร ทั้งในทางหลักและทางคู่ขนาน ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2574 จะสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ถึง 98,420 PCU/วัน บนทางหลัก และ 49,030 PCU/วัน ส่งผลให้มีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ B-C - ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นดังกล่าว และจะนำมาพิจารณาในการปรับปรุงรูปแบบโครงการต่อไป - รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการออกแบบทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยออกแบบเป็นท่อลอดกลม หรือท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.20 ม. พร้อมบ่อพักทุก ๆ 15 ม. และมีค่าความปลอดภัย F.S. มากกว่า 1.50 ทุกแห่ง ซึ่งทำให้ระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ - จุดกลับรถด้านหน้าห้างโลตัส กม. 41+200 ปัจจุบันเป็นรูปแบบจุดกลับรถระดับดิน ซึ่งมีความอันตรายสำหรับรถที่สัญจรในทางหลัก ในการออกแบบจึงพิจารณาปิดจุดกลับรถ ให้ไปใช้จุดกลับรถใกล้เคียงในโครงการ ได้แก่ สะพานกลับรถ กม.39+220 และจุดกลับรถใต้สะพาน กม.43+828	
	วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-10.00 น. ณ สำนักงานเทศบาลตำบลบางสมัคร อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา		

ตารางที่ 9.2-1 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเตรียมความพร้อมของชุมชน (ต่อ)

หน่วยงาน	ประเด็นห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
<p>2. สำนักงานเทศบาลตำบลบางบัว-                      คมารักษ์ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายมนัสชัย ไผ่จันทิก (ผู้แทน)                          ปลัดเทศบาลตำบลบางบัวคมารักษ์</li> <li>- นายธเนศ คงเมฆ ช่วงเขียนแบบ</li> <li>- นายศุภชัย นันทพานิช                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านปากคลองบางบัว</li> <li>- นางธารทิพย์ ยิ่งโหมด                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านหลังสวน</li> <li>- นางสาวจรรยาณ เล็กศิริ                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านเกาะหลวง</li> <li>- นายจิรพันธ์ จิตตสังข์ (ผู้แทน)                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านโนนบ้าน</li> <li>- นางพจนา ตันเงิน (ผู้แทน)                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านโนนบ้าน</li> <li>- นายธีระศักดิ์ ผลพนาวัลย์ (ผู้แทน)                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านวังเสือใหญ่</li> <li>- นายคำรณ ภูพลเพียร                          ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านคลองสำโรง</li> <li>- นางวาสนา นฤภัย                          สารวัตรกำนันตำบลบางบัว</li> </ul>  <p>วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568                      เวลา 10.30 – 11.30 น.                      ณ สำนักงานเทศบาล                      ตำบลบางบัวคมารักษ์                      อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้พิจารณาปรับปรุงผิวจราจรที่ชำรุด                          ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- ในพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลา                          เร่งด่วนช่วงเช้าและเย็น ทั้งทางหลักและ                          ทางคู่ขนาน</li> <li>- วิตกกังวลผลกระทบด้านการจราจรช่วง                          ระยะเวลาก่อสร้าง เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่มี                          ปัญหาการจราจรติดขัดอยู่แล้ว</li> <li>- ในพื้นที่โครงการมีปัญหาน้ำท่วมขังในช่วง                          ฝนตก บริเวณหมู่ที่ 2 หน้าโลตัสบางปะกง                          ถึงหน้าการประสานภูมิภาควิศวกรรมบางปะกง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจร                          ในทางหลักและทางขนาน ปรับปรุงผิวทางหลัก                          และทางขนาน พร้อมทางเท้าและระบบระบายน้ำ                          ใต้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกตลอด                          แนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปัจจุบันมี                          ปริมาณจราจรมากที่สุดประมาณ 94,749 PCU/                          วัน บนทางหลัก 35,039 PCU/วัน บนทางคู่ขนาน                          โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยาย                          จำนวนช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่อง                          จราจร ทั้งในทางหลัก และ ทางคู่ขนาน                          ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเมื่อโครงการ                          ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2574                          จะสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ถึง 98,420                          PCU/วัน บนทางหลัก และ 49,030 PCU/วัน                          ส่งผลให้มีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ B-C</li> <li>- ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ แบ่งการจัดจราจร                          ระหว่างก่อสร้างออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่                         <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ระยะที่ 1 จะดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่มีการ                              ขยายช่องจราจรทั้งในทางหลักและทาง                              คู่ขนานก่อน ซึ่งจะยังคงเปิดให้มีการจราจร                              เดิมได้ตามปกติ</li> <li>■ ระยะที่ 2 หลังจากก่อสร้างขยายช่องจราจร                              ในระยะที่ 1 แล้วเสร็จ จากนั้นดำเนินการ                              ก่อสร้างในส่วนที่มีการปรับปรุงผิวทาง โดย                              ดำเนินการก่อสร้างที่ละช่องจราจร เมื่อเสร็จ                              แล้วจึงเบี่ยงการก่อสร้างไปยังช่องถัดไปจน                              ครบทุกช่องจราจร ซึ่งไม่กระทบกับการจราจร                              ในปัจจุบัน</li> <li>■ ระยะที่ 3 เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงเปิดให้ใช้                              งานได้ตามปกติ ทั้งในทางหลักและทางขนาน</li> </ul> </li> <li>- รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการออกแบบทาง                         เท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขา                          เข้าและฝั่งขาออกตลอดแนวเส้นทางโครงการ                          โดยออกแบบเป็นท่อลอดกลม หรือท่อลอด                          เหลี่ยม ขนาด 1.20 ม. พร้อมบ่อพักทุก ๆ 15 ม.                          และมีค่าความปลอดภัย F.S. มากกว่า 1.50 ทุก                          แห่ง</li> <li>- ซึ่งทำให้ระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการมี                          ประสิทธิภาพมากขึ้น ลดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่                          โครงการ</li> </ul>

ตารางที่ 9.2-1 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเตรียมความพร้อมของชุมชน (ต่อ)

หน่วยงาน	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็น และนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้มีส่วนภาคีรถจักรยานยนต์ในพื้นที่โครงการ เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์ขับซ้อนเป็นจำนวนมาก ซึ่งไม่ปลอดภัยในการใช้ทาง</li> <li>- วิตกกังวลในเรื่องผลกระทบด้านมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นดังกล่าว และจะนำมาพิจารณาในการปรับปรุงรูปแบบโครงการต่อไป</li> <li>- ที่ปรึกษาฯ ขอรับประเด็นข้อห่วงกังวล เพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป</li> </ul>
<p><b>3. สำนักงานเทศบาลตำบลบางบัว ประกอบด้วย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายมารุต สิทธิประเสริฐ ผอ.กองช่างเทศบาลตำบลบางบัว</li> <li>- นายไพจิตร มณีฤทธิ ประธานชุมชนศาลเจ้าแม่สองพี่น้อง</li> <li>- นางสาวสุริย์ภรณ์ สรวัยสุวรรณ ประธานชุมชนตลาดบางบัว</li> <li>- นางสาวจินดารัตน์ จิตต์เพียร (ผู้แทน) ประธานชุมชนคลองสำโรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในช่วงช่วงโมงเร่งด่วน ในพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างหนาแน่น</li> <li>- ขอให้พิจารณาให้มีการติดตั้งไม้กั้นแสดง ความสูงของทางลอดได้สะพาน เนื่องจากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง</li> <li>- ขอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานกลับรถจักรยานยนต์ จุดกลับรถเกือกม้า และทางกลับรถได้สะพาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปัจจุบันมีปริมาณจราจรมากที่สุดประมาณ 94,749 PCU/วัน บนทางหลัก 35,039 PCU/วัน บนทางคู่ขนาน โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายจำนวนช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร ทั้งในทางหลักและทางคู่ขนาน ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2574 จะสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ถึง 98,420 PCU/วัน บนทางหลัก และ 49,030 PCU/วัน ส่งผลให้มีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ B – C</li> <li>- ที่ปรึกษาฯ จะพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบบริเวณจุดกลับรถได้สะพาน โดยการติดตั้งไม้กั้นแสดง ความสูงของสะพาน บริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำโรง กม. 42+587.919</li> <li>- รูปแบบสะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์สามารถทำได้ แต่ต้องได้รับการอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ทั้งสองฝั่งจึงจะดำเนินการก่อสร้างได้ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ รับข้อคิดเห็นดังกล่าว และจะนำมาพิจารณาในการปรับปรุงรูปแบบโครงการต่อไป</li> </ul>
 <p>วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568          เวลา 13.00-14.00 น.          ณ สำนักงานเทศบาลตำบลบางบัว          อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>		

ตารางที่ 9.2-1 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเตรียมความพร้อมของชุมชน (ต่อ)

หน่วยงาน	ประเด็นห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
<p>4. สำนักงานเทศบาลตำบลบางปะกง                      พรหมเทพรังสรรค์ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายธีรพัฒน์ เกิดสวัสดิ์ นายกเทศมนตรีตำบลบางปะกง พรหมเทพรังสรรค์</li> <li>- ส.ต.ท. ธวัชชัย ภิญโญ ปลัดเทศบาลตำบลบางปะกง พรหมเทพรังสรรค์ พร้อมด้วย สมาชิกสภาเทศบาล</li> <li>- นายพิภพ ซ่อลำเจียก ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านสามแยกนอก</li> <li>- นายประสิทธิ์ เพิ่มสมบัติ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านคลองใหม่</li> <li>- นายสุวิทย์ ไสยศาสตร์ (ผู้แทน) กำนันตำบลบางปะกง</li> </ul>  <p>วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568                      เวลา 14.30-15.30 น.                      ณ สำนักงานเทศบาล                      ตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์                      อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- วิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง ขอให้พิจารณาให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟสัญญาณ และป้ายก่อสร้างให้ชัดเจน เนื่องจากอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางในพื้นที่</li> <li>- ขอให้จัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เนื่องจากปัจจุบันการจราจรในพื้นที่ติดขัดมาก โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้า ประมาณ 06.00-08.00 น. ช่วงเย็น ประมาณ 17.00-17.30 น. และหากเป็นวันศุกร์จะมีรถจอดติดไฟแดงติดกันยาวถึงสองแยก</li> <li>- ในพื้นที่มีปัญหาเรื่องรถจักรยานยนต์ย่อนครค่อนข้างมาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในระหว่างการก่อสร้างโครงการมีมาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะกำหนดแบบและนำการติดตั้งป้ายและแนะนำการจราจรในพื้นที่ 3 ลักษณะดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• ช่วงก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้างควรมีป้ายแนะนำทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างและป้ายเตือนการเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• ช่วงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีป้ายแนะนำทางป้ายบังคับการเบี่ยงจราจร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีไฟสัญญาณฉุกเฉิน (ไฟกระพริบ) และมีไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอต่อการสัญจรอย่างปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>• ช่วงที่ออกจากพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีป้ายแนะนำทางและป้ายบังคับการเบี่ยงจราจรเข้าสู่ทางช่วงปกติ พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้สัญจรผ่านเส้นทางทราบว่าได้ผ่านพื้นที่ซึ่งมีผลกระทบจราจรจากโครงการแล้ว เพื่อผู้ขับขี่รถยนต์จะได้ลดความวิตกกังวลในการใช้เส้นทาง โดยรูปแบบตัวอย่างการติดตั้งกำแพงชั่วคราวและป้ายสัญญาณเตือนในช่วงที่มีการก่อสร้างตามที่ระบุในคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้างงานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน เล่มที่ 3 ของสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง</li> </ul> </li> <li>- ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปัจจุบันมีปริมาณจราจรมากที่สุดประมาณ 94,749 PCU/วัน บนทางหลัก 35,039 PCU/วัน บนทางคู่ขนาน โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายจำนวนช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร ทั้งในทางหลักและทางคู่ขนาน ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2574 จะสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ถึง 98,420 PCU/วัน บนทางหลัก และ 49,030 PCU/วัน ส่งผลให้มีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ B-C</li> <li>- ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าว และจะนำมาพิจารณาในการปรับปรุงรูปแบบโครงการต่อไป</li> </ul>

(2) การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้หน่วยงานในพื้นที่โครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการ เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2568 ดังตารางที่ 9.2-2

ตารางที่ 9.2-2 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

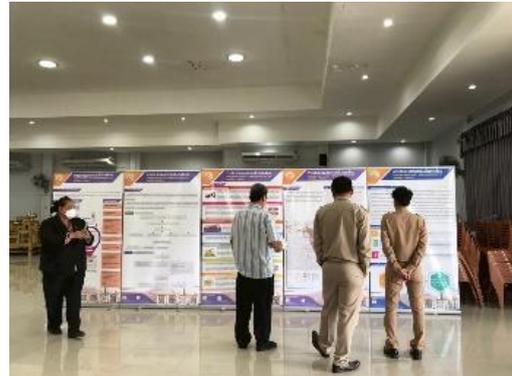
หน่วยงาน	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
<b>1. แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ประกอบด้วย</b> - นายทศพร พยุรวงศ์ (แทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา) พร้อมด้วยสมาชิกแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา  วันจันทร์ที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-10.00 น. ณ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา	- เห็นด้วย หากมีการพัฒนาโครงการในพื้นที่ - ปัจจุบันในพื้นที่มีปัญหาเรื่องการระบายน้ำอยู่บ้าง	- ที่ปรึกษาหารือและนำไปพิจารณาต่อไป - รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการออกแบบทางเท้าและระบบระบายน้ำได้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยออกแบบเป็นท่อลอดกลม หรือท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.20 ม. พร้อมบ่อพักทุก ๆ 15 ม. และมีค่าความปลอดภัย F.S. มากกว่า 1.50 ทุกแห่ง ซึ่งทำให้ระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้นลดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ
	- ขอให้โครงการดำเนินการให้ครบ ทั้งปรับปรุงผิวถนน และระบบระบายน้ำในพื้นที่	- รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจรในทางหลัก และทางขนาน ปรับปรุงผิวทางหลักและทางขนาน พร้อมทางเท้าและระบบระบายน้ำได้ทางเท้า ทั้งในฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกตลอดแนวเส้นทางโครงการ
<b>2. อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ประกอบด้วย</b> - นายสุนทร โภคา นายอำเภอบางปะกง  วันจันทร์ที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 11.00-12.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา	- หาก EIA เห็นชอบ โครงการจะเริ่มก่อสร้างเมื่อไร - หากดำเนินการเพิ่มช่องจราจรบริเวณบางบัว พื้นที่ประชาชนอยู่ติดถนนเลยหรือไม่ - โบราณสถานจะได้รับผลกระทบอะไรบ้างหากมีการก่อสร้าง	- คาดว่าโครงการจะเริ่มก่อสร้างประมาณ ปี พ.ศ. 2572 - บริเวณที่มีการขยายช่องจราจร จะดำเนินการภายในเขตทางเดิม ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ซึ่งในบางพื้นที่จะมีชุมชนอยู่ประชิดริมเขตทางเดิม - ที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้างโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์เพื่อประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อโบราณสถานในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป
	- โครงการได้ดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปแล้วหรือไม่	- โครงการจะดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งหมด 3 ครั้ง ได้แก่ การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ
	- ในการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้เชิญประชาชนทั่วถึงหรือไม่ ขอให้ผู้ใช้รับผลกระทบจริงได้รับรู้รับทราบต่อการพัฒนาโครงการ	- ที่ปรึกษาได้เชิญกลุ่มเป้าหมายครบทั้ง 7 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและองค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

### (3) การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผล

การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผลทางหลวงหมายเลข 34 บางบัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา ดำเนินการเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.30 น. ณ หอประชุมอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีนายสุนทร โภคานายอำเภอบางปะกง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายทศพร พยุรวงศ์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 76 คน คิดเป็น 41 หน่วยงาน (ไม่รวมผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผล) ดังภาพที่ 9.2-1 สำหรับสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผล ดังตารางที่ 9.2-3



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมและรับเอกสาร



การชมบอร์ดนิทรรศการ



นายทศพร พยุรวงศ์  
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา  
กล่าวรายงานการประชุม



นายสุนทร โภคา  
นายอำเภอบางปะกง  
กล่าวเปิดการประชุม



นายกฤษดาภิรักษ์ แพร์ติกุล และนายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์  
นำเสนอรายละเอียดโครงการ และตอบข้อซักถาม  
จากผู้เข้าร่วมประชุม



ดร. อัจฉรา กลินสุคนธ์  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน  
และการประชาสัมพันธ์ ผู้ดำเนินรายการ

ภาพที่ 9.2-1 บรรยากาศในการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผล



นายจอมพงษ์ ชูทับทิม  
 ประธานหอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา  
 ร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นายฐิตพัฒน์ ไตรพฤตวิวัฒน์  
 ประธานคณะกรรมการอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ  
 สิ่งแวดล้อม  
 ร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม



ภาพที่ 9.2-1 บรรยากาศในการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ตารางที่ 9.2-3 สรุปข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม	
- ขอให้พิจารณาทบทวนรูปแบบจุดกลับรถที่จะก่อสร้างใหม่ 1 จุด แบบเกือกม้า ฝั่งเดียวจากชลบุรีกลับชลบุรีนั้น โครงการศึกษามาดีแล้วหรือไม่จำเป็นต้องมี 2 ฝั่ง และหลังจากก่อสร้างจะมีปัญหาหรือไม่	- รูปแบบจุดกลับรถที่ออกแบบใหม่ กม.39+220 เป็นสะพานกลับรถทิศทางเดียวนั้น มีความเหมาะสมแล้ว เมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านวิศวกรรมตามหลักเกณฑ์ของกรมทางหลวง โดยรองรับรถที่มาจากชลบุรีกลับชลบุรี ส่วนทิศทางการกลับรถไปกรุงเทพฯ รถเล็กสามารถไปใช้จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสำโรง กม.42+579 ได้ หากเป็นรถขนาดใหญ่สามารถใช้สะพานกลับรถที่มีอยู่เดิม กม.43+828 ได้ ดังนั้น โครงการจึงออกแบบเป็นสะพานกลับรถทิศทางเดียว
- ควรออกแบบก่อสร้างทางรถจักรยานยนต์ทางเดียว เนื่องจากมีความปลอดภัยมากกว่าแบบสวนทาง	- ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าว และจะนำมาพิจารณาในการปรับปรุงรูปแบบโครงการต่อไป
- โครงการนี้มีการเวนคืนที่ดินของประชาชนในพื้นที่หรือไม่	- รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจร และปรับผิวจราจรภายในเขตทางเดิม 80 เมตร จึงไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ตารางที่ 9.2-3 สรุปข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมิน  
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
- จุดกัลป์รถได้สะพานสามารถปรับปรุงให้รถใหญ่กัลป์รถได้หรือไม่	- เนื่องจากรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจร และปรับปรุงผิวทาง ในบริเวณจุดกัลป์รถได้สะพาน กม.42+579 จึงไม่มีการปรับปรุงระดับของจุดกัลป์รถได้สะพาน ซึ่งรองรับการใช้งานเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ขนาดเล็กเท่านั้น ไม่สามารถรองรับการใช้งานของรถขนาดใหญ่ได้ โดยรถขนาดใหญ่ให้ใช้สะพานกัลป์รถที่บริเวณ กม.39+220 และ กม.43+828
- ขอให้มีการก่อสร้างสะพานกัลป์รถจักรยานยนต์ในรูปแบบเหมือนของจังหวัดชลบุรี แต่ในกรณีที่กำลังสร้างได้จริง จะเกิดปัญหาในส่วนของเจ้าของพื้นที่ 2 ฝั่งทางไม่ยินยอม หรือฝั่งหนึ่งยินยอม อีกฝั่งหนึ่งไม่ยินยอม เนื่องจากการก่อสร้างจะไปขวางทางหน้าบ้าน	- รูปแบบสะพานกัลป์รถสำหรับรถจักรยานยนต์สามารถทำได้ แต่ต้องได้รับการอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ทั้งสองฝั่ง จึงจะดำเนินการก่อสร้างได้ ซึ่งเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้ รูปแบบทางรถจักรยานยนต์ในโครงการเป็นลักษณะสวนเลน (ไป-กลับ) จึงไม่พิจารณาออกแบบสะพานกัลป์รถจักรยานยนต์
- ขอให้พิจารณาทางเดินรถจักรยานยนต์ทั้งสองฝั่งทางเนื่องจากฝั่งขาเข้าชลบุรีมีทางเดินรถจักรยานยนต์แล้ว ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ ก็อยากได้ทางเดินรถจักรยานยนต์เหมือนกัน	- จากการสำรวจปริมาณรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในพื้นที่โครงการ พบจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ซื้อมอเตอร์ในฝั่งขาออกจำนวนมาก ในขณะที่ฝั่งขาเข้ามีปริมาณรถจักรยานยนต์ซื้อมอเตอร์น้อยมาก จึงพิจารณาออกแบบทางเดินรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ในฝั่งขาออก ทั้งนี้ ที่ปรึกษาขอรับประเด็นดังกล่าวเพื่อนำไปพิจารณาต่อไป
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
- ในช่วงระยะก่อสร้าง ขอให้พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟเตือนเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่	- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป
- โครงการนี้น่าจะเกิดขึ้นนานแล้ว เนื่องจากการเติบโตของ EEC มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ซึ่งช่องจราจรในปัจจุบันอาจจะไม่เพียงพอต่อปริมาณการจราจรในพื้นที่ รวมทั้งห่วงกังวลต่อผลกระทบในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่ การลักลอบทิ้งวัสดุก่อสร้าง การเปลี่ยนช่องทางการเดินทางโดยไม่มีการแจ้งเตือน ไม่มีสัญญาณไฟเตือนเขตพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น ประกอบกับขอให้มีการคณะกรรมการ ตรวจสอบการก่อสร้างที่เป็นคนในพื้นที่ เนื่องจากหากใช้คนจากส่วนราชการ 3-4 ปี ก็อาจมีการย้ายไป แต่คนที่อยู่ คือ คนในพื้นที่/คนในชุมชน	- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นห่วงกังวลต่อผลกระทบในช่วงระยะเวลาก่อสร้างเพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งประสานกับหน่วยงานที่กำกับดูแลต่อไป
- วิตกกังวลผลกระทบด้านเสียงต่ออุตสาหกรรม (วัดบางบัว)	- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อนำไปประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป
<b>การมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
- เห็นด้วย ถือว่าเป็นโครงการที่ดีมาก เป็นประโยชน์ต่อสังคมและชุมชน ขอให้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบโดยเร็ว และก่อสร้างได้ทันที	- โครงการฯ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนเพื่อให้เกิดความถูกต้อง ครบถ้วน และโปร่งใส หากโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบแล้ว กรมทางหลวงจะเร่งรัดการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยเร็วที่สุด

(4) การเข้าพบหน่วยงานสาธารณสุขปโค

เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้หน่วยงานสาธารณสุขปโคในพื้นที่โครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานสาธารณสุขปโค ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และวันอังคารที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2568 ดังตารางที่ 9.2-4

ตารางที่ 9.2-4 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหน่วยงานสาธารณสุขปโค

หน่วยงาน	ประเด็นห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
<p>การประสานส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายธีระพงษ์ พึ่งเกษม หัวหน้างาน 8</li> <li>- นายศิลปิน ต้นเจริญ นายช่างโยธา 6</li> </ul>  <p>วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2568                      เวลา 09.00 น.                      ณ สำนักงานการประสานส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<p>การประสานส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง รับทราบรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างโครงการ และเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการดังกล่าว</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อตำแหน่งของท่อของการประสานส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานการประสานส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>
<p>การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาขาบางปะกง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายทัศนัย คงเจริญ หัวหน้าแผนกปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า</li> <li>- นายพงศธร เกษจินดา พนักงานช่างระดับ 5</li> </ul>  <p>วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2568                      เวลา 10.30 น.                      ณ สำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาขาบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<p>การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บางปะกง รับทราบรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างโครงการ และเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการดังกล่าว</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อตำแหน่งของเสาไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคบางปะกง อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคบางปะกง เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>

ตารางที่ 9.2-4 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหน่วยงานสาธารณสุข (ต่อ)

หน่วยงาน	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
<p><b>บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายวิสิทธิ์ ทัศนาศำ ตำแหน่ง นช.7</li> <li>- นายนิรันดร โอสถานนท์ ตำแหน่ง นช.6</li> <li>- นายปริญญา พรหมมาสุขสกุล ตำแหน่ง วศ.8</li> <li>- นายเสถียร รักอิสระ ตำแหน่ง ปช.6</li> </ul>  <p>วันพุธที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00 น.                  ณ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)</p>	<p>บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - NT (CAT) จังหวัดฉะเชิงเทรา รับผิดชอบต่อรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างโครงการ และเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการดังกล่าว</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อตำแหน่งของสายสื่อสารของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - NT (CAT) จังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากสายสื่อสารติดตั้งอยู่กับเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - NT (CAT) จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>
<p><b>เทศบาลตำบลบางวัวควมารักษ์ ประกอบด้วย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายชัยณรงค์ วงษ์ภักดี หัวหน้าฝ่ายการโยธา (แทน นายกเทศมนตรีตำบลบางวัวควมารักษ์)</li> </ul>  <p>วันอังคาร ที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2568                  เวลา 09.30 น.                  ณ เทศบาลตำบลบางวัวควมารักษ์</p>	<p>เทศบาลตำบลบางวัวควมารักษ์ รับผิดชอบต่อรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างโครงการ และเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการดังกล่าว</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อลำน้ำเดิมและแผนงานของเทศบาลตำบลบางวัวควมารักษ์ อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานกับเทศบาลตำบลบางวัวควมารักษ์ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>
<p><b>เทศบาลตำบลบางวัว ประกอบด้วย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายวีระวุฒิ ศรครุฑ</li> <li>- นายกเทศมนตรีตำบลบางวัว</li> <li>- นายนายมารุต สิทธิประเสริฐ</li> <li>- ผู้อำนวยการกองช่าง</li> </ul>  <p>วันอังคาร ที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2568                  เวลา 10.30 น.                  ณ เทศบาลตำบลบางวัว</p>	<p>เทศบาลตำบลบางวัว รับผิดชอบต่อรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างโครงการ และเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการดังกล่าว</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อลำน้ำเดิมและแผนงานของเทศบาลตำบลบางวัว อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานกับเทศบาลตำบลบางวัว เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>

ตารางที่ 9.2-4 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหน่วยงานสาธารณสุขปโภค (ต่อ)

หน่วยงาน	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
<p>บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จังหวัดชลบุรี                      ประกอบด้วย                      - นายอรรถวุฒิ วิจิณธนสาร วิศวกรอาวุโส</p>  <p>วันอังคาร ที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2568                      เวลา 14.30 น.                      ณ ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 1 ของ                      บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จังหวัดชลบุรี</p>	<p>ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 1 ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จังหวัดชลบุรี ได้รับทราบข้อมูลของโครงการและอาจมีผลกระทบจากการดำเนินงานกับตำแหน่งของท่อส่งก๊าซของ ปตท. ในบางตำแหน่งของการขยายสะพาน แต่ทั้งนี้ก่อนจะดำเนินงานก่อสร้าง ปตท. จะมีการสำรวจข้อมูลรายละเอียดเพื่อระบุตำแหน่งที่ชัดเจนอีกครั้ง</p>	<p>รูปแบบการพัฒนาโครงการอาจส่งผลกระทบต่อตำแหน่งของท่อส่งก๊าซของ ปตท. อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานกับส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 1 ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จังหวัดชลบุรี เพื่อแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดและรูปแบบโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p>

(5) การเข้าพบเพื่อหาหรือรายละเอียดทางจักรยานยนต์

เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ และประเด็นหาหรือความเหมาะสมของรูปแบบทางรถจักรยานยนต์ ให้สถานประกอบการและกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2568 และวันอังคารที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ดังตารางที่ 9.2-5

ตารางที่ 9.2-5 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหาหรือรายละเอียดทางจักรยานยนต์

สถานประกอบการ	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
<p>1. บริษัท เฟรเซอร์ส พร็อพเพอร์ตี้ อินดัสเทรียล (ประเทศไทย) จำกัด                      ประกอบด้วย                      - นายอนันธนะ อุมสมบุญ วิศวกรโครงการ                      - นางนวลจันทร์ ศิวะพา ผู้จัดการ                      - นายอรุณภูมิ มั่นศรี ผู้จัดการ                      - นายภาคภูมิ คำนพประเสริฐ หัวหน้าช่างซ่อมบำรุง                      - นางสาวพรทิพา สุทธิจันทร์ Admin/บริษัท โคเบะยู                      - นายสมคิด สมบัติภัทร</p>	<p>- ปัจจุบันบริเวณหน้าโครงการ ด้านถนนบางนา - ตราด กม.39 มีปัญหาน้ำท่วมขังรอการระบายในช่วงฝนตก เนื่องจากท่อระบายน้ำไม่ทัน</p> <p>- ปัจจุบันเห็นว่าปัญหาจราจรยานยนต์ย้อนศรมีจำนวนมาก จะทำอย่างไรถ้ามีเลนย้อนศรมีเกิดขึ้น จะไม่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุเพิ่มใช่หรือไม่</p>	<p>- รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้าใหม่เพื่อรองรับน้ำท่วมขังรอระบายบริเวณผิวทาง</p> <p>- รูปแบบยังคงต้องแก้ไขปัญหาการย้อนศรมของรถจักรยานยนต์ โดยรูปแบบที่จะมาทดแทนแบบเดิมจะเป็นในรูปแบบที่ออกแบบเป็นสะพานข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์สองทิศทาง ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยชุมชนที่อยู่ฝั่งซ้ายทางสามารถกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำโรง ระยะทางประมาณ 2.80 กิโลเมตร และใช้สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์ และจากถนนเลียบริมทางคูขนานกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ สามารถใช้สะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 (ทิศทางไปกรุงเทพฯ)</p>

ตารางที่ 9.2-5 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหารือรายละเอียดทางจักรยานยนต์ (ต่อ)

สถานประกอบการ	ประเด็นห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
 <p>วันอังคารที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2568                      เวลา 13.00-15.30 น.                      ณ ห้องประชุมชั้น 2 สำนักงานบริษัท                      เฟรเซอร์ส พร็อพเพอร์ตี้ อินดัสเทรียล จำกัด</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บนสะพานรถจักรยานยนต์มีช่องจราจรและสามารถเดินทางทั้งไปและกลับได้หรือไม่</li> <li>- โครงการจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สะพานข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์สองทิศทาง ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ)</li> <li>- ปัจจุบันโครงการกำลังดำเนินการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2569 และยื่นเข้าสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณารายงานคาดการณ์ประมาณ 1 ปี คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณปี พ.ศ. 2571</li> </ul>
<p><b>2. นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ ประกอบด้วย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณอภิชาติ อัครภานิชย์กร ผู้จัดการทั่วไป บริษัท เวลโกรว์ อินดัสทรีส์ จำกัด และผู้ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>  <p>วันอังคารที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2568                      เวลา 09.30-12.00 น.                      ณ ห้องประชุมชั้น 2 สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์รับทราบรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาโครงการในอนาคตที่จะเกิดขึ้น และในปัจจุบันยังมีการขยับย่นศรของรถจักรยานยนต์ ให้พิจารณาปรับรูปแบบการปรับปรุงแก้ไขที่จะมาทดแทนรูปแบบเดิมให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รูปแบบการพัฒนาโครงการสำหรับรูปแบบการแก้ไขปัญหาของรถจักรยานยนต์ย้อนศรในบริเวณพื้นที่โครงการจากรูปแบบเดิมที่มีการออกแบบทางสำหรับรถจักรยานยนต์ระยะทาง 3.125 กิโลเมตร ตั้งแต่ กม.39+400 (บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ) ถึง กม.42+525 (บริเวณคลองสำโรง) ฝั่งทิศทางขาออกไปชลบุรี ขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 1.25 เมตร เนื่องจากรูปแบบเดิมจะเกิดจุดตัดกระแสรถจราจรกับทางเชื่อมเข้า-ออกถนน/ซอยต่าง ๆ จำนวนมาก ทำให้ไม่มีความปลอดภัยในการขับขี่ โดยรูปแบบที่จะมาทดแทนแบบเดิมได้จะเป็นในรูปแบบที่ออกแบบเป็นสะพานข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์สองทิศทาง ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยชุมชนที่อยู่ฝั่งซ้ายทางสามารถกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำโรง ระยะทางประมาณ 2.80 กิโลเมตร และใช้สะพานสำหรับรถจักรยานยนต์ และจากถนนเลียบทางคู่ขนานกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ สามารถใช้สะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 (ทิศทางไปกรุงเทพฯ) ซึ่งมีข้อดี คือ ไม่กระทบการสัญจรทางหลักและทำให้สามารถขยายพื้นที่ช่องจราจรในทางหลักและทางขนานได้มากขึ้น ช่วยในการสัญจรของผู้ใช้ทางได้สะดวก ใช้พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากขึ้น และการสัญจรของรถจักรยานยนต์ในพื้นที่สามารถกลับรถได้สะดวก</li> </ul>

ตารางที่ 9.2-5 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ  
 การเข้าพบหารือรายละเอียดทางจักรยานยนต์ (ต่อ)

สถานประกอบการ	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
	- โครงการจะดำเนินการก่อสร้างเมื่อไร	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2569 และยื่นเข้าสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณารายงานคาดการณ์ประมาณ 1 ปี คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณปี พ.ศ. 2571
	- สภาพในปัจจุบันถนนค่อนข้างเป็นหลุมเป็นบ่ออาจทำให้เกิดอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ที่ใช้ทาง รวมทั้งจุดกลับรถปัจจุบันมีแบริเออร์ขวางกั้น ทำให้กลับรถค่อนข้างยาก	- รูปแบบการพัฒนาโครงการจะมีการปรับปรุงผิวทางทั้งทางหลักและทางขนาน รวมทั้งปรับปรุงทางเท้าใหม่
	- ให้พิจารณาการติดป้ายป้ายเตือนตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความชัดเจนมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันตำแหน่งป้ายเตือนค่อนข้างกระชั้นชิดมองไม่เห็น	- รูปแบบการพัฒนาโครงการมีการปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถและมีการออกแบบติดตั้งป้ายเตือนต่าง ๆ เพิ่มเติมให้สอดคล้องกับตำแหน่งจุดกลับรถและมีระยะตามมาตรฐาน
	- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขอให้มีการประเมินผลกระทบรอบด้าน ไม่ใช่แค่ในส่วนของการจราจรการใช้ถนนเพียงอย่างเดียว เนื่องจากมลพิษที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณนั้นด้วย ซึ่งต่อไปในอนาคตอาจเกิดการร้องเรียนได้ ขอให้มองภาพรวมตรงนี้ด้วย	- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ ดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) (กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, พฤศจิกายน 2567) ซึ่งครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวม 4 ประเภท คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งหมด 20 ปัจจัย โดยการประชุมครั้งถัดไปเป็นการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะนำเสนอรายละเอียดการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ และเปิดรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำไปปรับปรุงรายงานให้มีความเหมาะสมต่อไปด้วย

(6) การเข้าพบหน่วยงานโบราณคดี

เพื่อนำข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และนำเสนอผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อแหล่งโบราณคดี ให้หน่วยงานโบราณคดีที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการรับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาของโครงการ โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2569 ดังตารางที่ 9.2-6

ตารางที่ 9.2-6 ประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ การเข้าพบหน่วยงานโบราณคดี

หน่วยงาน	ประเด็นข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณาประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
<p>สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ประกอบด้วย - นายสิทธิรินทร์ ศรีสุวิธานนท์ ตำแหน่งนักโบราณคดีชำนาญการ</p>  <p>วันพฤหัสบดี ที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2569 เวลา 10.00 น. ผ่านการประชุมในรูปแบบออนไลน์ (Zoom Application)</p>	<p>ขอให้เพิ่มเติมมาตรการการประสานงานให้ ข้อมูลกับเจ้าอาวาสวัดอู่สาราม (วัดบางบัว) และตรวจสอบสภาพโบราณสถานทั้งก่อน และหลังดำเนินงานโครงการ</p>	<p>ที่ปรึกษาได้รับประเด็นดังกล่าว โดยเพิ่มเติม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมด้านโบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม คือ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ต้องประสานงานให้ข้อมูลแผนการดำเนินงาน ก่อสร้างกับเจ้าอาวาสวัดอู่สาราม (วัดบางบัว) และตรวจสอบสภาพโบราณสถานทั้งก่อน และหลังดำเนินงานโครงการ โดยจะระบุไว้ใน รายงาน EIA ต่อไป</p>

10. แผนการดำเนินการในขั้นต่อไป

การดำเนินงานของโครงการหลังจากการประชุมครั้งนี้ โครงการมีแผนในการดำเนินงาน ดังนี้

- (1) การศึกษาด้านวิศวกรรม  
ดำเนินการประมาณราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงการ
- (2) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง  
ดำเนินการครบถ้วนแล้ว
- (3) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม  
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)
- (4) การมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินการเผยแพร่สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านทางโปสเตอร์สรุปผลการจัดประชุมให้ประชาชนได้รับทราบภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม ตลอดทั้งดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ของโครงการ

## 11. สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม

กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ที่อยู่ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์/โทรสาร : 0-2354-6777 ต่อ 26506

บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : เลขที่ 123/726 ซอยกรีฑาทรัพย์ ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0-2948-5653

โทรสาร : 0-2948-5654

E-mail : jutarat.kd@gmail.com

ติดต่อ : คุณจุฑารัตน์ ควรดี หรือ คุณแพรวไหม ไพรบึง



เว็บไซต์โครงการ :

[www.eiahw34bangwua.com](http://www.eiahw34bangwua.com)



เฟซบุ๊กโครงการ :

โครงการ ทล.34 บางบัว-จุดตัด  
ทล.314 คลองอ้อม



ไลน์โครงการ :

EIA ทล.34 บางบัว

## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



### หน่วยงานเจ้าของโครงการ

กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง  
ที่อยู่ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ / โทรสาร : 0-2354-6777 ต่อ 26506



### บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : เลขที่ 123/726 ซอยกสิกรรม ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
โทรศัพท์ : 0-2948-5653 โทรสาร : 0-2948-5654  
E-mail : jutarat.kd@gmail.com  
ติดต่อ : คุณจุฑารัตน์ ควรวดี หรือ คุณแพรไหม ไพรบึง



เว็บไซต์โครงการ  
[www.eiahw34bangwua.com](http://www.eiahw34bangwua.com)



เฟสบุ๊กโครงการ  
โครงการ ทล.34 บางวิวิ-  
จุดตัดถล.314 คลองอ้อม



ไลน์โครงการ  
EIA ทล.34 บางวิวิ