

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กับผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ได้รับทราบและได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาของโครงการ โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมา มีกิจกรรมที่สำคัญ ๆ ประกอบด้วย



การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และผู้นำชุมชน ในพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการระหว่างวันที่ 19 มีนาคม ถึง วันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2568



การจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2568



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2568

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) 28 พฤศจิกายน 2568 (ดำเนินการในครั้งนี้)

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ประมาณเดือนมกราคม 2569 (ดำเนินการในครั้งต่อไป)



ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ เว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊ก การติดประกาศตามหน่วยงานราชการ และการแจกใบปลิว เป็นต้น (ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ)

ภาพกิจกรรม การพบปะหารือ การรับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์โครงการ และการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา



ช่องทางติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร 02 354 1034
Email: surveydesign.doh@gmail.com



บริษัทที่ปรึกษา

ด้านวิศวกรรม

บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 75/16 อาคารวิชมอนด์ ชั้น 10 ซอยสุขุมวิท 26 (อาร์) ถนนสุขุมวิท
แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0 2259 3867-9 โทรสาร : 0 2259 5041
ติดต่อ : นายนิมิตร์ อินทกุล (ผู้จัดการโครงการ)
นายณัฐวุฒิ แวงทอง (ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
E-mail : info@weconsultants.co.th

ด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านการประชาสัมพันธ์

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 33 ซอยรามอินทรา 5 แยก 9 แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 08 6344 8905 โทรสาร : 0 2522 7669
ติดต่อ : นางสาวณัฐพร สาขาสุวรรณ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม)
นางสาวนวลฉวี รูปชาติ (นักวิชาการด้านประชาสัมพันธ์)
E-mail : enrichconsult@yahoo.com



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการชุดที่ 4
พฤศจิกายน 2568



www.interchange-kopho331-3246.com



โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัด น.331 กับ น.3246



โครงการฯ จุดตัด น.331&3246 (แยกเกาะโพธิ์)

ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องด้วยในปัจจุบัน บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์ - สามแยก หรือที่เรียกว่า **ทางแยกเกาะโพธิ์** เป็นทางแยกจุดตัดระดับพื้นควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ที่มีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การสัญจรผ่านทางแยกเกิดปัญหาการจราจรติดขัด มีความล่าช้าในการเดินทางสูง และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว การปรับปรุงและพัฒนาทางแยก รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมและขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ในการนี้ **กรมทางหลวง** โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสำหรับการดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 รวมทั้งการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษา และการดำเนินงานของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ประชาชน และผู้ที่มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาของโครงการ ซึ่งโครงการฯ จะนำความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุดต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมและขนส่ง บริเวณทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และโครงข่ายถนนในบริเวณข้างเคียง
- 2) เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 ให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสม เป็นไปตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทาง และการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถรองรับการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต
- 4) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งเพื่อเป็นการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้มีความเหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการประชุม

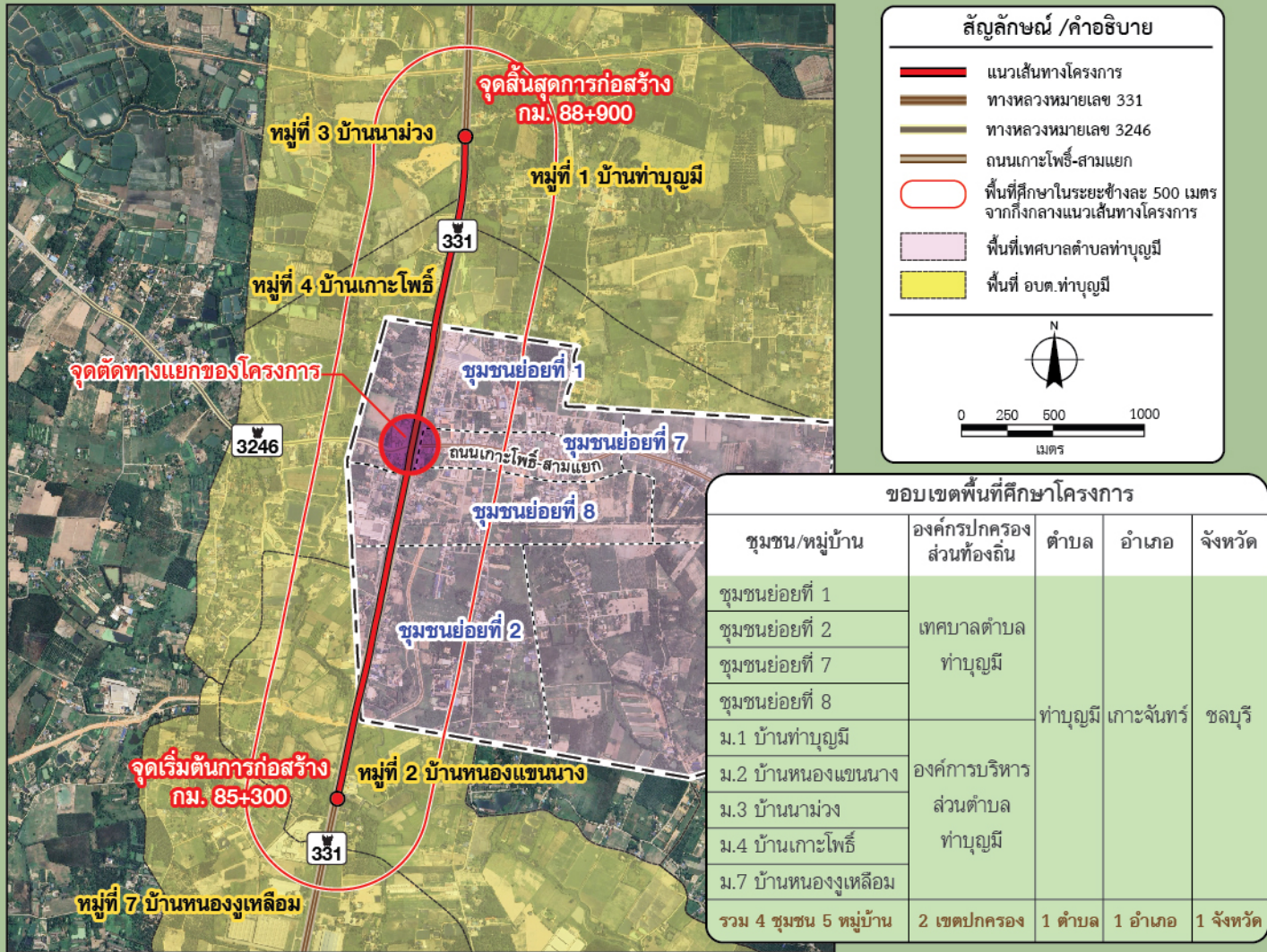
- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กับผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบของโครงการ และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งวิธีการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ มาพิจารณาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น และจัดทำเป็นรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้สมบูรณ์ต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกเกาะโพธิ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม
- 2) สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดชลบุรีให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถสนับสนุนการคมนาคมและขนส่ง ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 331 มีจุดเริ่มต้นของโครงการ บริเวณ กม. 85+300 ผ่านแยกเกาะโพธิ์ ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกระดับพื้นระหว่างทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า ทางแยกเกาะโพธิ์ แล้วไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. 88+900 ระยะทางรวมประมาณ 3.60 กิโลเมตร ตำบลท่าบุญมี อำเภอกะเจันทร์ จังหวัดชลบุรี โดยพื้นที่ศึกษาและดำเนินงาน ครอบคลุมพื้นที่ ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ความก้าวหน้าของงานด้านวิศวกรรม และการออกแบบของโครงการ

รูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

โครงการจะดำเนินการปรับปรุงหน้าตัดทางหลวงภายใต้พื้นที่เขตทางหลวงเดิม โดยกำหนดจำนวนช่องจราจรไว้ที่ 10-14 ช่องจราจร แบ่งเป็นช่องจราจรบนทางหลัก ข้างละ 3-4 ช่องจราจร และช่องจราจรบนทางคู่ขนาน ข้างละ 2-3 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) และแบบกำแพงคอนกรีตกัน (Barrier Median) โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้



ตัวอย่างรูปแบบหน้าตัดทางหลวงโดยทั่วไปของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

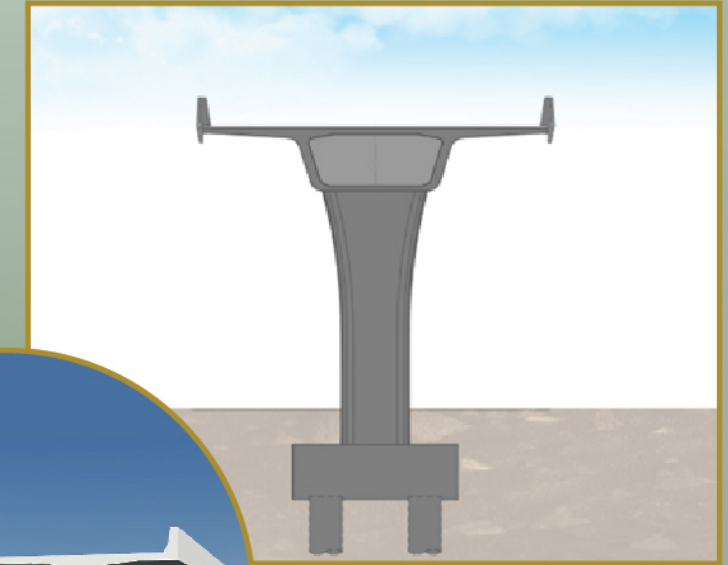
มีรูปแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร มีความสูงของช่องลอดใต้สะพานยกระดับ อย่างน้อย 5.50 เมตร โดยบริเวณทางแยกยกระดับพื้นเป็น 4 แยกควบคุมการจราจร ด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

รูปแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ

โครงสร้างของสะพานข้ามแยกเกาะโพธิ์ มีรูปแบบเป็นแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder) มีปีกคอนกรีตยื่นออกไปทั้งสองด้าน ผลิตโดยการหล่อสำเร็จจากโรงงาน จากนั้นจะนำชิ้นส่วนมาประกอบเข้าด้วยกันในพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้รูปแบบนี้สามารถก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว ลดระยะเวลาการปิด หรือเบี่ยงช่องจราจร มีความเหมาะสมสำหรับสะพานที่ต้องการช่วงพาดของสะพานยาว ซึ่งช่วยลดจำนวนเสาตอม่อสำหรับรองรับน้ำหนักของสะพานได้



ตัวอย่างรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับแบบคานกล่องแบบหล่อสำเร็จ

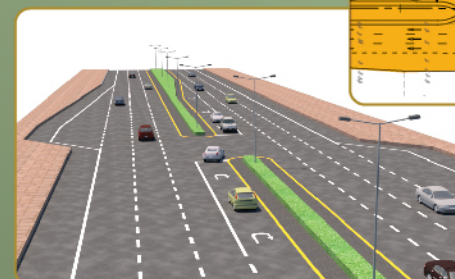
รูปแบบจุดกลับรถของโครงการ



ตัวอย่างรูปแบบของจุดกลับรถใต้สะพาน

จุดกลับรถใต้สะพาน

ในบริเวณใต้สะพานยกระดับ จะมีการก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม บริเวณใต้สะพาน โดยมีการกำหนดความสูง ของช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร เพื่อรองรับความสูงและรองรับวงเลี้ยวในการกลับรถของรถทุกขนาด โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มความสะดวก และความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางต่อไป



ตัวอย่างรูปแบบของจุดกลับรถระดับพื้น

จุดกลับรถระดับพื้น

ในบริเวณจุดกลับรถระดับพื้นเดิม จำนวน 2 จุด บริเวณ กม. 85+300 และ กม. 88+900 จะมีการปรับปรุงตำแหน่ง และรูปแบบของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และสอดคล้องกับรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการสัญจรของผู้ใช้ทางต่อไป

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของรูปแบบทางแยกต่างระดับ พบว่า ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะต้องนำมาศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) มีทั้งหมด 20 ปัจจัย ดังนี้

- ทรัพยากรดิน
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความล้นสะท้อน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (5 ปัจจัย)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2 ปัจจัย)

- นิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้/สัตว์ป่า)
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้ทาง
- สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (9 ปัจจัย)

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (4 ปัจจัย)

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

อากาศ

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ อาจมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทำให้มีปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศเพิ่มขึ้นทั้งนี้จากการคาดการณ์ พบว่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ในระยะก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และรถบรรทุกดินต้องมีการปิดคลุมให้มิดชิด เพื่อป้องกันเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น
- ฉีดพรมน้ำเป็นระยะ ๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ โดยฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ)

น้ำผิวดิน

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ หากดำเนินการในช่วงฤดูฝน อาจทำให้ดินและหินถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ และทำให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงได้

- จัดวางกองดินให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝน
- หากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุให้ดำเนินการขุดลอกทันที
- ช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวบริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของลำน้ำ เพื่อกองตะกอนที่ชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ

การคมนาคมขนส่ง

กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจร ของโครงข่ายคมนาคมในท้องถิ่น และปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากยานพาหนะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ส่งผลให้ผู้ใช้งานไม่ได้รับความสะดวก และต้องชะลอความเร็ว รวมถึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางมากขึ้น

- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (07.00-09.00 น. ในช่วงเช้า และ 16.00-18.00 น. ในช่วงเย็น)
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ รวมถึงบริเวณทางร่วม/ทางแยก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
- อบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสียงและความล้นสะท้อน

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นกิจกรรมการก่อสร้างงานผิวทาง/ชั้นทาง งานโครงสร้างสะพาน พบว่ามีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานกำหนด โดยมีค่าเสียงสูงสุด เท่ากับ 74.3 เดซิเบล (เอ) (กำหนดให้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) สำหรับผลกระทบด้านความล้นสะท้อน พบว่าค่าความล้นสะท้อนที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารรวมถึงสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่มนุษย์สามารถรับรู้ความรู้สึกล้นสะท้อนได้เพียงเล็กน้อยในช่วงกิจกรรมงานขนส่งวัสดุ

- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน และเป็นกิจกรรมที่ส่งเสียงดังรบกวน ให้แจ้งประชาชนในพื้นที่รับทราบล่วงหน้า
- ให้ดำเนินการกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความล้นสะท้อนในช่วงกลางวัน (08.00-17.00 น.)
- ใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้างสะพานข้ามแยกเกาะโพธิ์ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ชุมชน
- จำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณใกล้กับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ชุมชนย่อยที่ 1 ชุมชนย่อยที่ 2 ชุมชนย่อยที่ 7 ชุมชนย่อยที่ 8 และหมู่ที่ 2 บ้านหนองขนนาง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้าง

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

กิจกรรมในระยะก่อสร้างอาจมีการกองวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจปิดกั้นทางระบายน้ำที่มีอยู่เดิมทำให้เกิดการอุดตันได้ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำไปจากเดิมได้

- ดำเนินตรวจสอบการสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ หากพบว่ามีปัญหาการระบายน้ำให้ดำเนินการแก้ไขทันที
- หากพบปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที
- ตรวจสอบและขุดลอกตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้างออกจากทางระบายน้ำอยู่เสมอ

การสาธารณสุข

กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจทำให้เกิดฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศจากท่อไอเสียรถบรรทุก รวมถึงการรบกวนการเกิดเสียงดังจากการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ซึ่งมีผลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนที่เกิดขึ้น เป็นปัญหาของสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนได้

- ล้างทำความสะอาดล้อและพาหนะก่อนนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทุกครั้ง
- บริเวณผสมคอนกรีตต้องห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร หรือใช้คอนกรีตผสมเสร็จ
- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจาะเสาเข็ม การตอกเสาเข็ม ให้ดำเนินการในช่วงกลางวันตั้งแต่ 08.00-17.00 น.

สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยเฉพาะงานก่อสร้างสะพาน จะมีการก่อสร้างตอม่อ เสาของสะพาน และการวางคาน เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแยกเกาะโพธิ์ ทำให้ผู้ใช้ทางหรือประชาชนที่อยู่บริเวณแยกเกาะโพธิ์ เห็นโครงสร้างของสะพานชัดเจน จากเดิมที่ไม่มีสะพาน ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน

- กำหนดให้ต้องมีการขนย้ายวัสดุเกิดจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เช่น เศษวัสดุ ก่อสร้าง เศษไม้ เศษดิน/หิน เป็นต้น ออกจากพื้นที่หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จในแต่ละวัน เพื่อไม่ให้วัสดุเหล่านั้นก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม
- สร้างรั้วหรือกำแพงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อช่วยบดบังเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้าง
- วางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน รวมทั้งตำแหน่งกองวัสดุ และตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้เกิดความเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น

