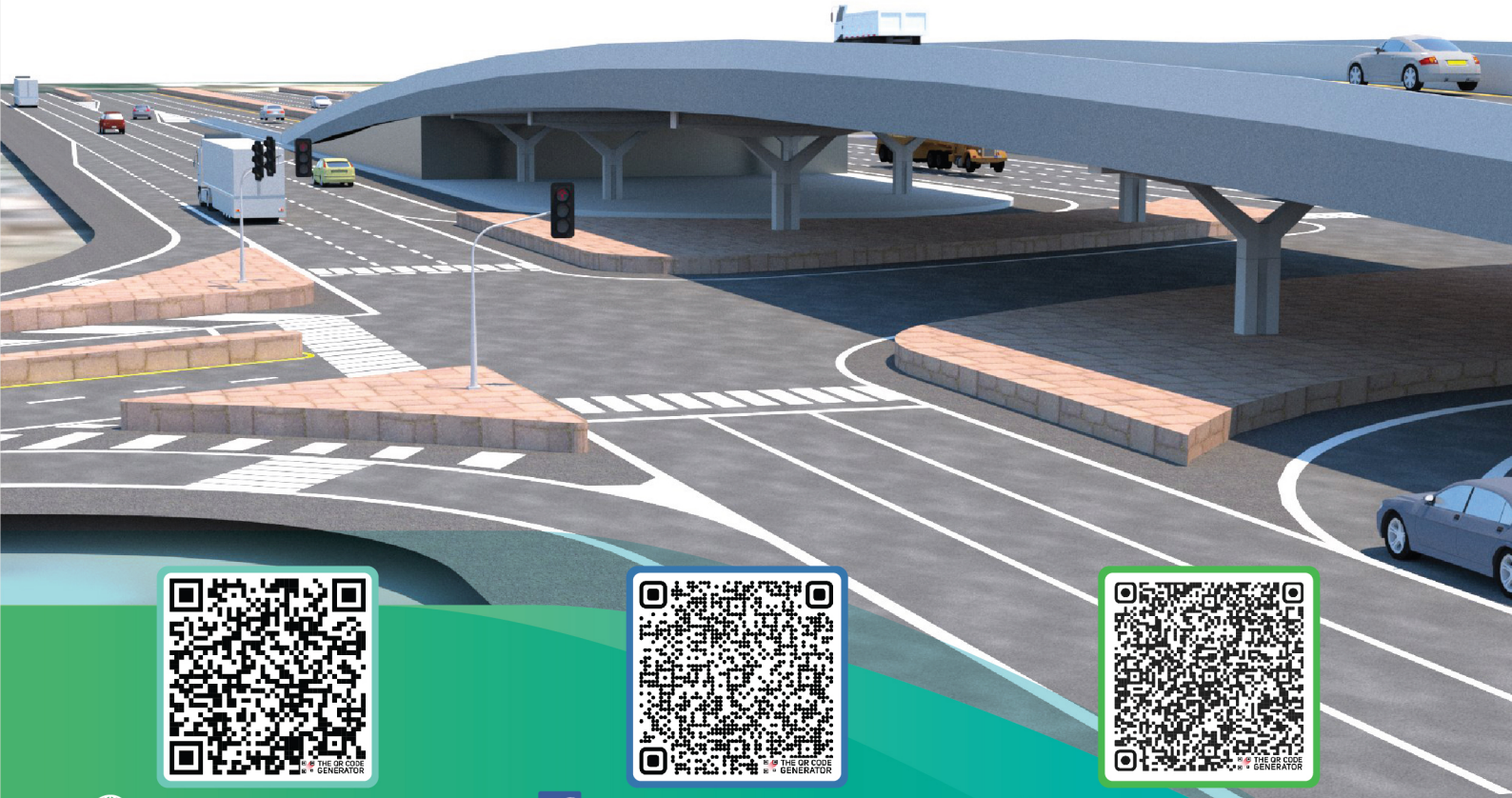
กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246



www.interchange-kopho331-3246.com

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัด ทล.331 กับ ทล.3246

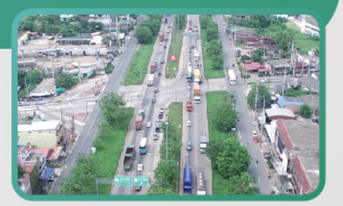
LINE โครงการฯ จุดตัด ทล.331&3246 (แยกเกาะโพธิ์)

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการชุดที่ 5
กุมภาพันธ์ 2569

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ โดยเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจุดเริ่มต้นบริเวณตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีจุดสิ้นสุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นแนวเส้นทางที่สำคัญในการคมนาคมและขนส่ง ทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ด้านโลจิสติกส์ และคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ โดยปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า **“ทางแยกเกาะโพธิ์”** เป็นจุดตัดทางแยกระดับพื้นควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ที่มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การสัญจรผ่านบริเวณทางแยกเกิดปัญหาการจราจรติดขัด มีความล่าช้าในการเดินทางสูง และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร การปรับปรุงและพัฒนาทางแยก รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมและขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ในการนี้ **“กรมทางหลวง”** โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสำหรับการดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 รวมทั้งดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้องประชาชน และผู้ที่มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาของโครงการ ซึ่งโครงการฯ จะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุดต่อไป



วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมและขนส่งบริเวณทางหลวงหมายเลข 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

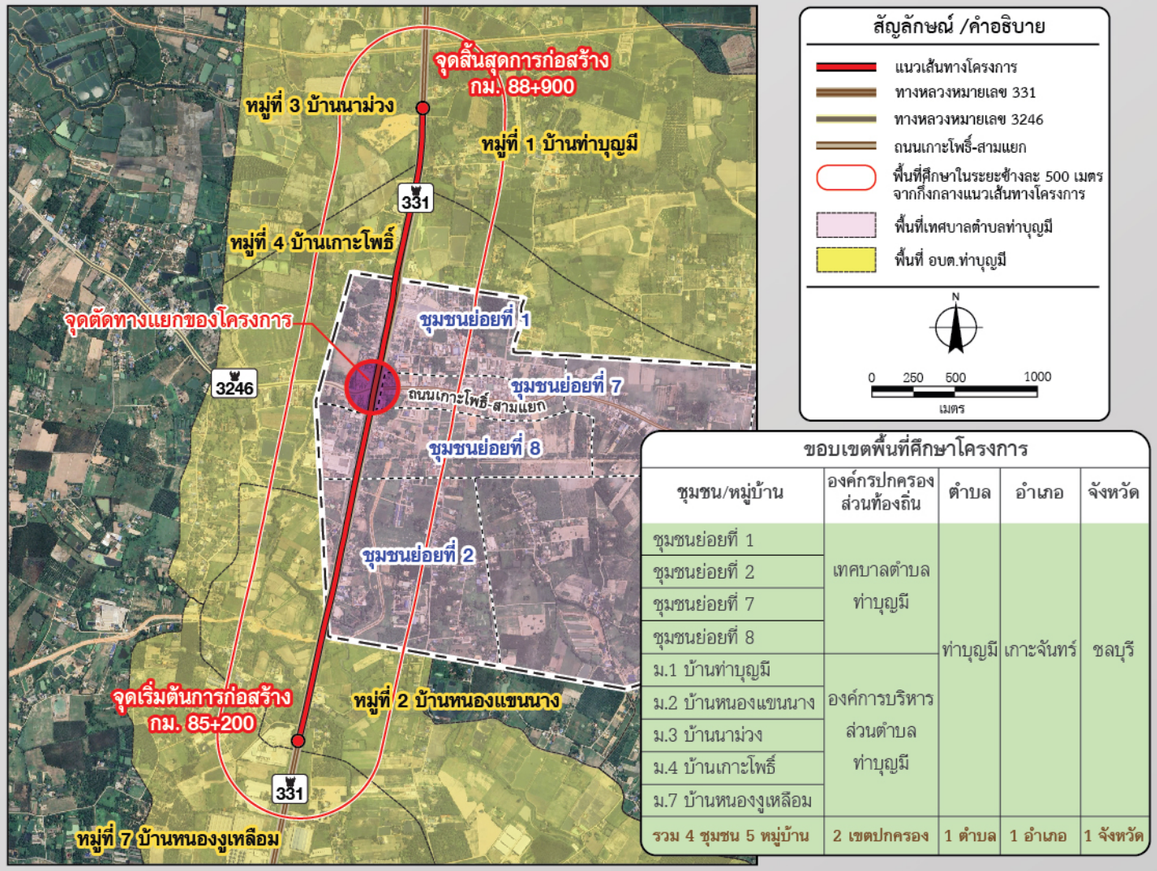
1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษา ทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านอื่น ๆ ของโครงการ รวมทั้งสรุปผลการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อจะได้นำข้อคิดเห็นดังกล่าวมาปรับปรุงการศึกษาในด้านต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้มีความสมบูรณ์ ต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

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

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 331 มีจุดเริ่มต้นของโครงการ บริเวณ กม. 85+200 ผ่านแยกเกาะโพธิ์ ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกระดับพื้นระหว่างทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3246 และถนนเกาะโพธิ์-สามแยก หรือที่เรียกว่า ทางแยกเกาะโพธิ์ แล้วไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. 88+900 ระยะทางรวมประมาณ 3.70 กิโลเมตร โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ ตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี



ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

ชุมชน/หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
ชุมชนย่อยที่ 1	เทศบาลตำบลท่าบุญมี	ท่าบุญมี	เกาะจันทร์	ชลบุรี
ชุมชนย่อยที่ 2				
ชุมชนย่อยที่ 7				
ชุมชนย่อยที่ 8				
ม.1 บ้านท่าบุญมี	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าบุญมี			
ม.2 บ้านหนองแขนนาง				
ม.3 บ้านนาม่วง				
ม.4 บ้านเกาะโพธิ์				
ม.7 บ้านหนองงูเหลือม				
รวม 4 ชุมชน 5 หมู่บ้าน	2 เขตปกครอง	1 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด

แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

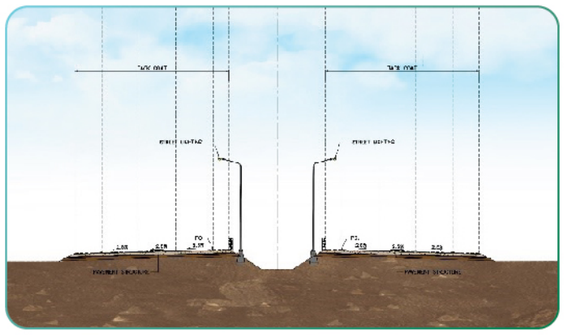
รูปแบบการพัฒนาของโครงการ

รูปแบบหน้าตัดทางหลวงของโครงการ

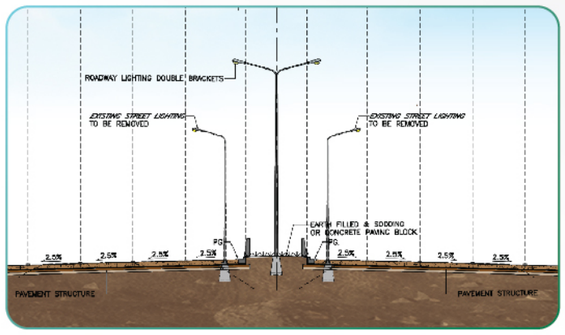
โครงการจะดำเนินการปรับปรุงหน้าตัดทางหลวงภายใต้พื้นที่เขตทางหลวงเดิม โดยกำหนดจำนวนช่องจราจรไว้ที่ 10-14 ช่องจราจร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ปรับปรุงจำนวนช่องจราจรเป็นทางหลวงขนาด 10-14 ช่องจราจร
   - ทางหลักจำนวน 3-4 ช่องจราจร/ทิศทาง
   - ทางคู่ขนานจำนวน 2-3 ช่องจราจร/ทิศทาง
2) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร
3) ความกว้างไหล่ทางด้านนอกของถนนหลัก 2.50 เมตร
4) แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ช่วง กม. 85+200 ถึง กม. 86+100 และช่วง กม. 87+975 ถึง กม. 88+900 และแบบกำแพงคอนกรีตกั้น (Barrier Median) ในบริเวณ ช่วง กม. 86+100 ถึง กม. 86+825 และช่วง กม. 87+660 ถึง กม. 87+975
5) ความกว้างเกาะกลาง 2.60-5.10 เมตร
6) มีเกาะยกกั้นแบ่งระหว่างถนนหลักกับทางคู่ขนาน (Separator) กว้าง 3.00 เมตร
7) มีทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าในบริเวณที่มีการก่อสร้างเต็มพื้นที่เขตทางหลวง

ตัวอย่างรูปแบบหน้าตัดทางหลวงโดยทั่วไปของโครงการ



ตัวอย่างรูปแบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)
กม. 85+200-กม. 86+100 และ กม. 87+975-กม. 88+900

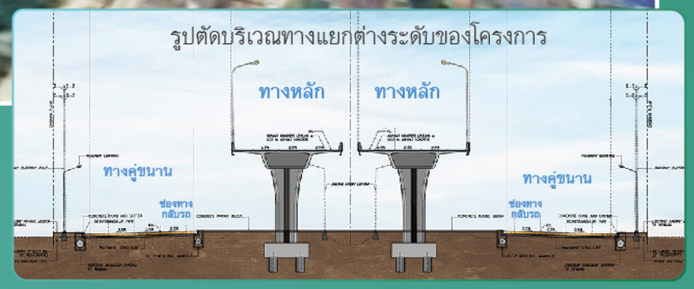


ตัวอย่างรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกั้น (Barrier Median)
กม. 86+100-กม. 86+825 และ กม. 87+660-กม. 87+975

รูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

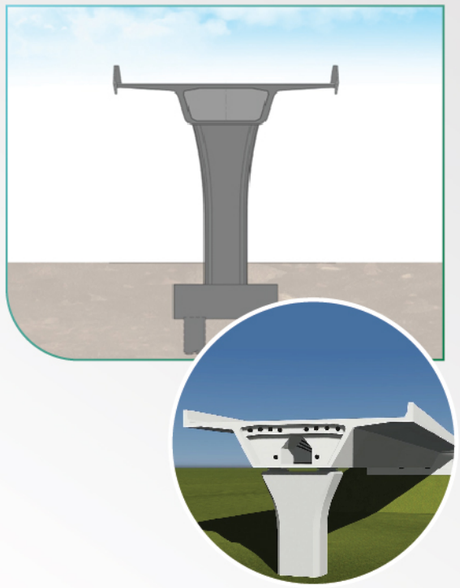
รูปแบบเป็นสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร มีความสูงของช่องลอดใต้สะพานยกระดับ อย่างน้อย 5.50 เมตร โดยบริเวณทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยก ควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ตัวอย่างรูปแบบ
ทางแยกต่างระดับของโครงการ



รูปแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ

โครงสร้างของสะพานยกระดับข้ามแยกเกาะโพธิ์ มีรูปแบบเป็นแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder) มีปีกคอนกรีตยื่นออกไปทั้งสองด้าน มีการผลิตโดยการหล่อสำเร็จจากโรงงาน จากนั้นจะมีการนำชิ้นส่วนมาประกอบเข้าด้วยกันในพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้รูปแบบนี้สามารถก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว ลดระยะเวลาการปิดหรือเบี่ยงช่องจราจร อันจะเป็นการลดผลกระทบต่อการจราจรในช่วงระหว่างการก่อสร้าง ทำให้มีความเหมาะสมสำหรับสะพานที่มีช่วงพาดของสะพานยาว ซึ่งสามารถช่วยลดจำนวนเสาตอม่อสำหรับรองรับน้ำหนักของสะพานได้



ตัวอย่างรูปแบบคานคอนกรีตอัดแรง
รูปกล่องหล่อสำเร็จ

รูปแบบจุดกลับรถของโครงการ

ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน

จุดกลับรถใต้สะพาน

ในบริเวณใต้สะพานยกระดับ จะมีการก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติมบริเวณใต้สะพาน โดยมีการกำหนดความสูงของช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร เพื่อรองรับความสูง และรองรับวงเลี้ยวในการกลับรถของรถทุกขนาด โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางต่อไป

ตัวอย่างรูปแบบของจุดกลับรถระดับพื้น

จุดกลับรถระดับพื้น

ในบริเวณจุดกลับรถระดับพื้นเดิม จำนวน 2 จุด บริเวณ กม. 85+625 และ กม. 88+200 จะมีการปรับปรุงตำแหน่ง และรูปแบบของจุดกลับรถ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการสัญจรของผู้ใช้ทาง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลัก (Main Road) บริเวณพื้นที่ระดับดิน และบนสะพานยกระดับ

ติดตั้งเป็นเสาไฟกิ่งคู่ ดวงโคมสูง 12 เมตร กำลังไฟดวงโคม 400 วัตต์ ความสว่าง 21.5 ลักซ์

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางคู่ขนาน (Frontage Road) บริเวณพื้นที่ระดับดินและทางเท้า

ติดตั้งเป็นเสาไฟกิ่งเดี่ยว ดวงโคมสูง 9 เมตร กำลังไฟดวงโคม 250 วัตต์ ความสว่าง 21.5 ลักซ์

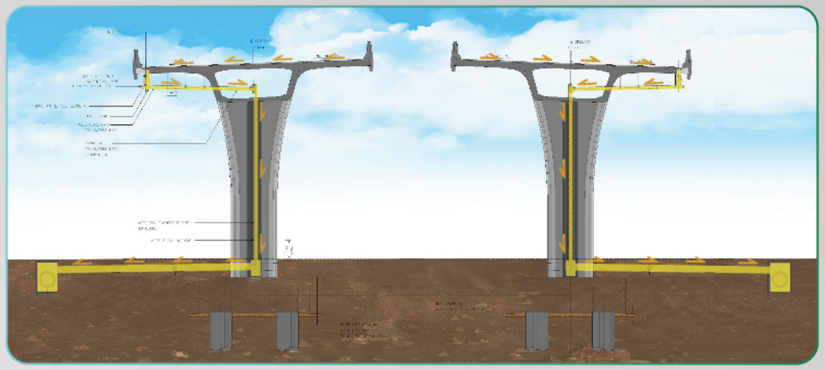
ระบบไฟฟ้าแสงสว่างใต้สะพานทางแยกต่างระดับ

ติดตั้งเป็นโคมไฟสาดส่อง (Soft Fit Light) เพื่อให้ความสว่างบริเวณกลางทางแยก

ตัวอย่างการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

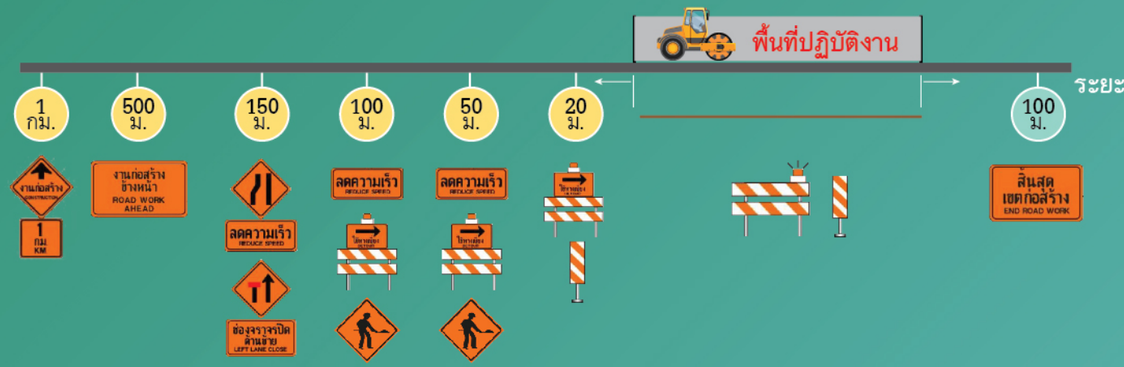
ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับ

ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับ ใช้วิธีการรวบรวมน้ำที่ผิวจราจรบนทางยกระดับให้ไหลมารวมกันบริเวณไหล่ทาง ซึ่งอยู่บริเวณขอบผิวทางบนทางยกระดับ โดยจะมีช่องระบายน้ำติดตั้งอยู่ทุก ๆ ระยะ 5 เมตร เป็นอย่างน้อย ทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อรวบรวมน้ำฝนด้วยท่อ HDPE หรือท่อ PVC ที่ติดตั้งอยู่บริเวณใต้พื้นโครงสร้างและบริเวณเสาตอม่อ สำหรับลำเลียงน้ำตามแนวดิ่งลงสู่บ่อพักน้ำเพื่อระบายน้ำเข้าสู่ระบบระบายน้ำของทางหลวงหรือแหล่งน้ำธรรมชาติ ต่อไป


ตัวอย่างระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ

การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง

การก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจชั่วคราว ให้เป็นไปตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน โดยที่ปรึกษามีแนวคิดในการกำหนดตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรในเบื้องต้น ดังนี้



- ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า
- ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า
- ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้างและขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด
- ที่ระยะ 100 เมตร และ 50 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือน ลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน
- ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายนำทางจราจรพร้อมทั้ง ไฟกระพริบ (ห่างกันดวงละ 3 เมตร) และวางกรวยห่างกัน 1-2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
- กำหนดให้แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
- ที่ระยะ 100 เมตร หลังจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

- ทรัพยากรดิน
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (5 ปัจจัย)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2 ปัจจัย)

- นิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้/สัตว์ป่า)
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

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

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (9 ปัจจัย)

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (4 ปัจจัย)

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | **มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

อากาศ

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ อาจมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทำให้มีปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศเพิ่มขึ้น ทั้งนี้จากการคาดการณ์ พบว่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในระยะก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

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

น้ำผิวดิน

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ หากดำเนินการในช่วงฤดูฝน อาจทำให้ดินและหินถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ และทำให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงได้

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

เสียงและความสั่นสะเทือน

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นกิจกรรมการก่อสร้างงานผิวทาง/ชั้นทาง งานโครงสร้างสะพาน พบว่ามีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานกำหนด โดยมีค่าเสียงสูงสุด เท่ากับ 74.3 เดซิเบล (เอ) (กำหนดให้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ))

สำหรับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน พบว่าค่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารรวมถึงสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่มนุษย์สามารถรับรู้ความรู้สึกสั่นสะเทือนได้เพียงเล็กน้อยในช่วงกิจกรรมงานขนส่งวัสดุ

- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน และเป็นกิจกรรมที่ส่งเสียงดังรบกวน ให้แจ้งประชาชนในพื้นที่รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน
- ให้ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในช่วงกลางวัน (08.00-17.00 น.)
- ใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้างสะพานข้ามแยกเกาะโพธิ์ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ชุมชน
- จำกัดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณใกล้กับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ชุมชนย่อยที่ 1 ชุมชนย่อยที่ 2 ชุมชนย่อยที่ 7 ชุมชนย่อยที่ 8 และหมู่ที่ 2 บ้านหนองแขนนาง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้าง

การคมนาคมขนส่ง

กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจร ของโครงข่ายคมนาคมในท้องถิ่น และปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากยานพาหนะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ส่งผลให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวก 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

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

กิจกรรมในระยะก่อสร้างอาจมีการกองวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจปิดกั้นทางระบายน้ำที่มีอยู่เดิมทำให้เกิดการอุดตันได้ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำไปจากเดิมได้

- เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดิน กองทราย ในตำแหน่งที่เหมาะสม ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เพียงพอไม่ให้เกิดสภาพน้ำเอ่อล้นหรือท่วมขัง
- หากพบปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที
- ตรวจสอบและขุดลอกตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้างออกจากทางระบายน้ำอยู่เสมอ

การสาธารณสุข

กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจทำให้เกิดฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศจากท่อไอเสียรถบรรทุก รวมถึงการรบกวนการเกิดเสียงดังจากการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ซึ่งมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนที่เกิดขึ้น เป็นปัญหาของสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนได้

- 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 เศษวัสดุก่อสร้าง เศษไม้ เศษดิน/หิน เป็นต้น ออกจากพื้นที่หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จในแต่ละวัน เพื่อไม่ให้วัสดุเหล่านั้นก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม
- สร้างรั้วหรือกำแพงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อช่วยบดบังเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้าง
- วางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน รวมทั้งตำแหน่งกองวัสดุ และตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ ให้กับผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ได้รับทราบและได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาของโครงการ ผ่านกิจกรรมที่สำคัญ 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
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น *(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)*	เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2568
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ *(สัมมนา ครั้งที่ 2)*	เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2568
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม *(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)*	28 พฤศจิกายน 2568
การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ *(สัมมนา ครั้งที่ 3)*	**6 กุมภาพันธ์ 2569**

ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ เว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊ก การติดประกาศตามหน่วยงานราชการ และการแจกใบปลิว เป็นต้น *(ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ)*

ภาพกิจกรรม การพบปะหารือ การรับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์โครงการ และการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์โครงการ
(ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคารศูนย์อบรมชุมชน เทศบาลตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1 เมื่อวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคารศูนย์อบรมชุมชน เทศบาลตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

กลุ่มที่ 2 เมื่อวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
เมื่อวันศุกร์ที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 08.30-12.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์
(มูลนิธิเกาะโพธิ์โพธิญาณ) ศาลเจ้าเจ้าเจียวตี่กงเกาะโพธิ์ ตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
เมื่อวันศุกร์ที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคารศูนย์อบรมชุมชน เทศบาลตำบลท่าบุญมี อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

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 วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด

เลขที่ 75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ซอยสุขุมวิท 26 (อารี) ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ : 0 2259 3867-9 โทรสาร : 0 2259 5041

ติดต่อ : นายนิมิตร อินทกูล (ผู้จัดการโครงการ)

นายณัฐวุฒิ แรงทอง (ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

E-mail : info@weconsultants.co.th

ด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านการประชาสัมพันธ์ฯ

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 44/833-834 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน

กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ : 08 6344 8905 โทรสาร : 0 2522 7569

ติดต่อ : นางสาวณฐพร สาขาสุวรรณ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม)

นางสาวนวลฉวี รูปขำดี (นักวิชาการด้านประชาสัมพันธ์ฯ)

E-mail : enrichconsult@yahoo.com