



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท

โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน์ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3



JCL Engineering
Group Co., Ltd.



กรกฎาคม
2568



กำหนดการ

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย แยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น.

ณ ห้องบอลรูม ชั้น 7 ศูนย์ประชุมจัดเลี้ยงแอนด์เซียม 1 สุวรรณภูมิ ถ.กิ่งแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

-
- | | |
|------------------|--|
| 13.30 – 14.00 น. | ลงทะเบียนรับเอกสารและอาหารว่าง |
| 14.00 – 14.15 น. | พิธีเปิดการประชุม
<i>กล่าวเปิดโดย ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ</i>
<i>กล่าวรายงานโดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท</i> |
| 14.15 – 15.15 น. | นำเสนอข้อมูลโครงการ <ul style="list-style-type: none">• ผลการศึกษาด้านวิศวกรรม
โดย ผู้จัดการโครงการ• ผลการศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม• การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน |
| 15.15 – 16.15 น. | รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ |
| 16.15 – 16.30 น. | สรุปข้อคิดเห็นและกล่าวปิดการประชุม |

** หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม **



ทางลัดเข้าสู่การประชุมออนไลน์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

Meeting ID: 870 6990 7904

Passcode: 163753



เว็บไซต์โครงการ

ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน.com



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ	2
5. ลักษณะและพื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	4
6.1 แนวถนนสายหลัก (ปรับใช้ตามถนนผังเมืองสาย จ1 หรือ ง1 เดิม)	4
6.2 แนวถนนต่อเชื่อม (ปรับใช้ตามถนนผังเมืองสาย ค7 หรือ ข9 เดิม)	5
7. งานด้านวิศวกรรม	6
7.1 การกำหนดแนวสายทางที่เหมาะสม	6
7.2 รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม	12
7.3 รูปแบบทางแยก	15
7.4 รูปแบบจุดกลับรถ	18
7.5 รูปแบบระบบระบายน้ำ	20
8. งานศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	22
8.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	22
8.2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	22
8.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	24
8.4 ความก้าวหน้าการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	25
8.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	27
9. งานจัดการประชาสัมพันธ์และงานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	36
10. กิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา	38
10.1 เข้าพบหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ	38
10.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1	39
10.3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2	42
11. ผู้รับผิดชอบโครงการและช่องทางการติดต่อ	50



สารบัญญรูป

รูปที่		หน้า
1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
2	สภาพพื้นที่ทั่วไปตามแนวถนนสายหลัก	4
3	สภาพพื้นที่ทั่วไปตามแนวถนนต่อเชื่อม	5
4	แผนที่แนวทางเลือกของถนนสายหลัก	7
5	แผนที่แนวถนนสายหลักที่เหมาะสม	8
6	แผนที่แนวทางเลือกถนนต่อเชื่อม	10
7	แผนที่แนวถนนต่อเชื่อมที่เหมาะสม	11
8	รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนผังเมือง จ1(ง1 เดิม) เขตทาง 30.00 เมตร	12
9	รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนบ้านครินทร์ เขตทาง 24.00 เมตร	13
10	รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนต่อเชื่อม เขตทาง 24.00 เมตร	14
11	ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น	14
12	แผนผังตำแหน่งจุดตัดทางแยกตามแนวถนนโครงการ	16
13	รูปแบบถนนทางแยกโครงการเบื้องต้น	17
14	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถโครงการ	18
15	ตำแหน่งจุดกลับรถตามแนวถนนโครงการ	19
16	ตัวอย่างการออกแบบระบบระบายน้ำ	20
17	ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามคลอง	20
18	ตำแหน่งสะพานข้ามคลองตามแนวถนนโครงการ	21
19	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	23
20	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ	24
21	องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมที่คัดกรองเบื้องต้น	25
22	จุดตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ	28
23	ภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	29
24	ภาพการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำของโครงการ	30
25	ภาพตัวอย่างการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามศึกษาสภาพแวดล้อมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	30
26	ภาพตัวอย่างการลงพื้นที่ภาคสนามสำรวจเศรษฐกิจและสังคม	31
27	แผนงานการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	37



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	22
2	ความสอดคล้องการพัฒนาแนวสายทางโครงการกับกฎกระทรวงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	26
3	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	31



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัดน

อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ในบริเวณพื้นที่ จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิและทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) เกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูง มีการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร รวมถึงมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ สถาบันการศึกษา หน่วยงานราชการ นิคมอุตสาหกรรม และสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้า ในการเดินทาง ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรของบริเวณพื้นที่ดังกล่าว จำนวน 4 โครงการ ดังนี้

- (1) โครงการถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- (2) โครงการถนนสายพระราชานุสรณ์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จังหวัดสมุทรปราการ
- (3) โครงการถนน ทล.1 - ทล.3 จังหวัดสระบุรี ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ
- (4) โครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศช่วงจังหวัดสมุทรสาคร - จังหวัดสมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอยะบะระ จังหวัดสมุทรสาคร - จังหวัดสมุทรปราการ และถนนเชื่อมต่อ)

ในปีงบประมาณ 2566 กรมทางหลวงชนบทดำเนินการโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายทางหลวงชนบท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ, ฉะเชิงเทรา และพบว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นกรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัดน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงชนบทมีความต่อเนื่อง สามารถสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่งให้ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางอากาศ ทางบก และแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เห็นควรพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการสร้างทางเชื่อม ระหว่างโครงข่ายเดิมที่ศึกษาทั้ง 4 โครงการ



2. วัตถุประสงค์

- 2.1 ศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือ รูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ
- 2.2 สำรวจออกแบบและประมาณราคาของถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี รวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 3.1 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ระหว่างทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- 3.2 เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร เพิ่มเติมและขยายโครงข่ายถนน ทางเชื่อม (Missing Link) ในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- 3.3 เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และด้านการท่องเที่ยว
- 3.4 รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง เพิ่มศักยภาพของจังหวัดในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
- 3.5 พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงการการคมนาคมและการขนส่ง

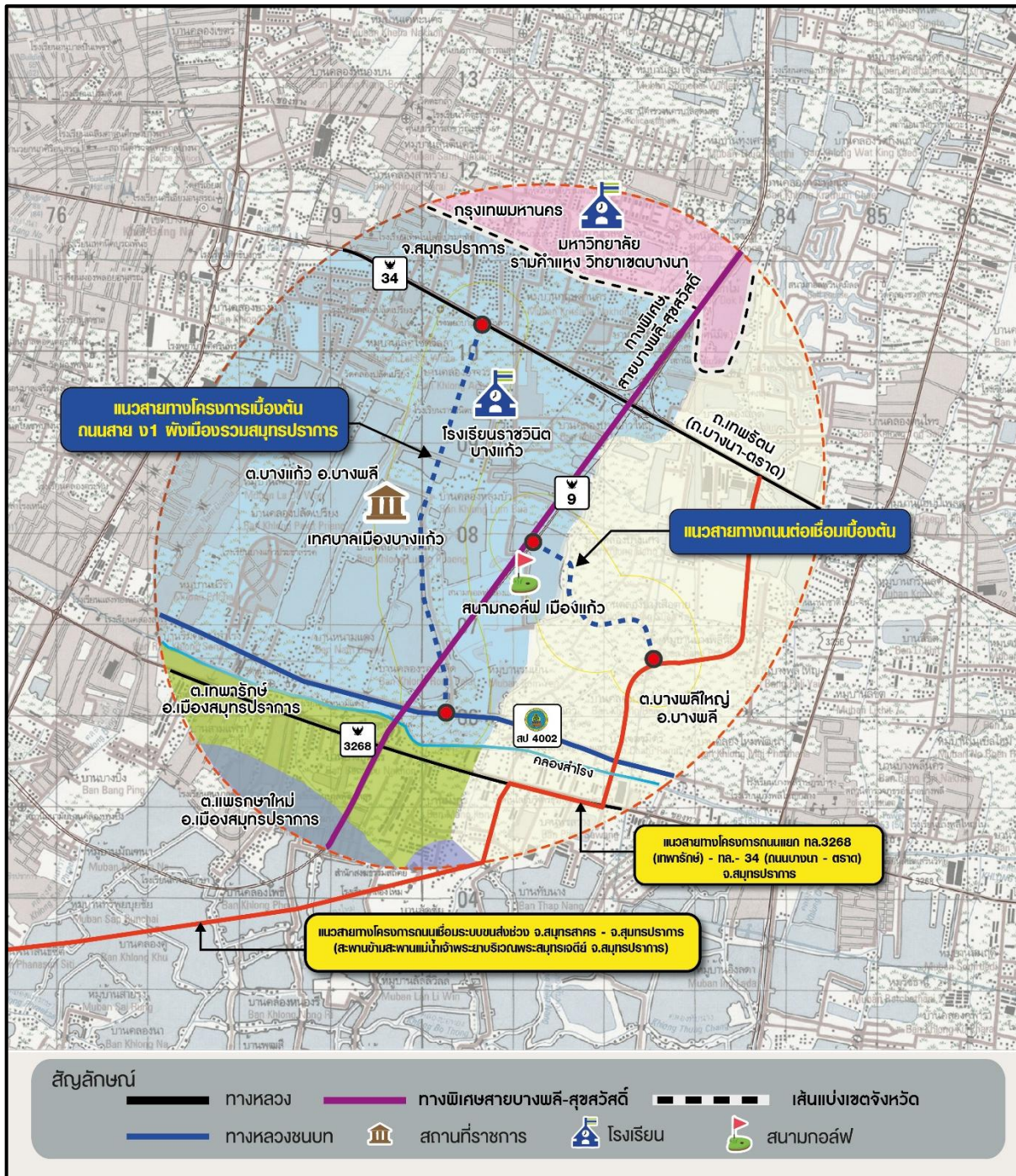
4. ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน

โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ 11 ธันวาคม 2567 สิ้นสุดวันที่ 6 กันยายน 2568

5. ลักษณะและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

เป็นการศึกษาและออกแบบถนนต่อเชื่อมเพื่อเป็นทางเชื่อมเส้นทางคมนาคมเดิมที่มีอยู่ ประกอบด้วยถนนเชื่อมระหว่างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) ถึงถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 มีจุดเริ่มต้นโครงการแยกจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบถนนทางหลวงชนบท สป.4002 ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) ถึงโครงการถนนแยก ทล.3268 (ถนนเทพารักษ์) ถึงถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณถนน เลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบโครงการก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร โดยครอบคลุมเขตปกครองของพื้นที่ตำบลบางแก้ว และตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

6.1 ถนนสายหลัก (ปรับใช้ตามถนนผังเมืองสาย จ1 หรือ ง1 เดิม)

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 เริ่มจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถ.เทพรัตน) บริเวณ กม.7+300 ลงไปทางทิศใต้ตามแนวถนนผังเมืองสาย จ1 (ง1 เดิม) ผ่านพื้นที่หมู่บ้านจัดสรร กม.ที่ 1+950 ตัดกับถนนบ้านครินทร์ ไปตามแนวถนนบ้านครินทร์ สองข้างทางเป็นพื้นที่ว่างและชุมชน ตลาด อาคารพาณิชย์ และอาคารที่พักอาศัย กม.ที่ 3+700 ตัดกับถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว จนถึงสิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 (หนามแดง-บางพลี) ระยะทางประมาณ 4.347 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปตามแนวถนนสายหลัก ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 สภาพพื้นที่ทั่วไปตามแนวถนนสายหลัก

6.2 แนวถนนต่อเชื่อม (ปรับใช้ตามถนนผังเมืองสาย ค7 หรือ ข9 เดิม)

แนวถนนต่อเชื่อม มีจุดเริ่มต้น กม.0+000 เริ่มจากถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1(ถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก) ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ กม.ที่ 0+500 แนวถนนตัดคลองบางแก้วใหญ่ แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ผ่านบ้านพักอาศัย พื้นที่หมู่บ้านจัดสรร แล้วเลี้ยวไปทางทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่ว่าง จนบรรจบกับโครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.3268 – ทล.34 จ.สมุทรปราการ (อยู่ระหว่างการเวนคืนเพื่อการก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท) เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 2.294 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ตามแนวถนนต่อเชื่อม ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 สภาพพื้นที่ทั่วไปตามแนวถนนต่อเชื่อม



7. การศึกษาด้านวิศวกรรม

7.1 การกำหนดแนวสายทางที่เหมาะสม

การกำหนดแนวสายทางที่เหมาะสมทางโครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการคัดเลือกแนวสายทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้ได้แนวสายทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ครอบคลุมปัจจัยต่างๆ คือ

- **ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร** มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย ความยาวแนวเส้นทางรูปแบบด้านเรขาคณิตทางราบ/ทางโค้ง ความยากง่ายในการก่อสร้าง และการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านเศรษฐกิจการลงทุน** มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย มูลค่าก่อสร้าง และมูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- **ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม** มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย จำนวนจุดตัดลำน้ำหรือแหล่งน้ำผิวดิน จำนวนสถานที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตัดผ่านหรืออยู่ในรัศมี 500 เมตร จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน

จากการรวบรวมศึกษาแนวเส้นทางโครงการ และการสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น ได้กำหนดแนวสายทางเลือกที่เหมาะสมของถนนสายหลักและถนนต่อเชื่อม เพื่อดำเนินการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม ตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม สรุปรายละเอียดของแนวสายทางได้ดังนี้

1) แนวถนนสายหลัก (แนวผังเมือง จ1 (ง1 เดิม) ร่วมกับถนนบ้านครินทร์)

จากการรวบรวมศึกษาแนวเส้นทางโครงการ และการสำรวจพื้นที่โครงการ ได้กำหนดแนวสายทางเลือกที่เหมาะสมของถนนโครงการ ทั้ง 2 เส้นทาง ดังรูปที่ 4 เพื่อดำเนินการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม ประกอบด้วย

- แนวเส้นทางที่ 1 : แนวถนนปรับใช้ตามแนวผังเมือง จ1 (ง1 เดิม) ร่วมกับ ถนนบ้านครินทร์
- แนวเส้นทางที่ 2 : แนวถนนผังเมือง จ1 (ง1 เดิม)

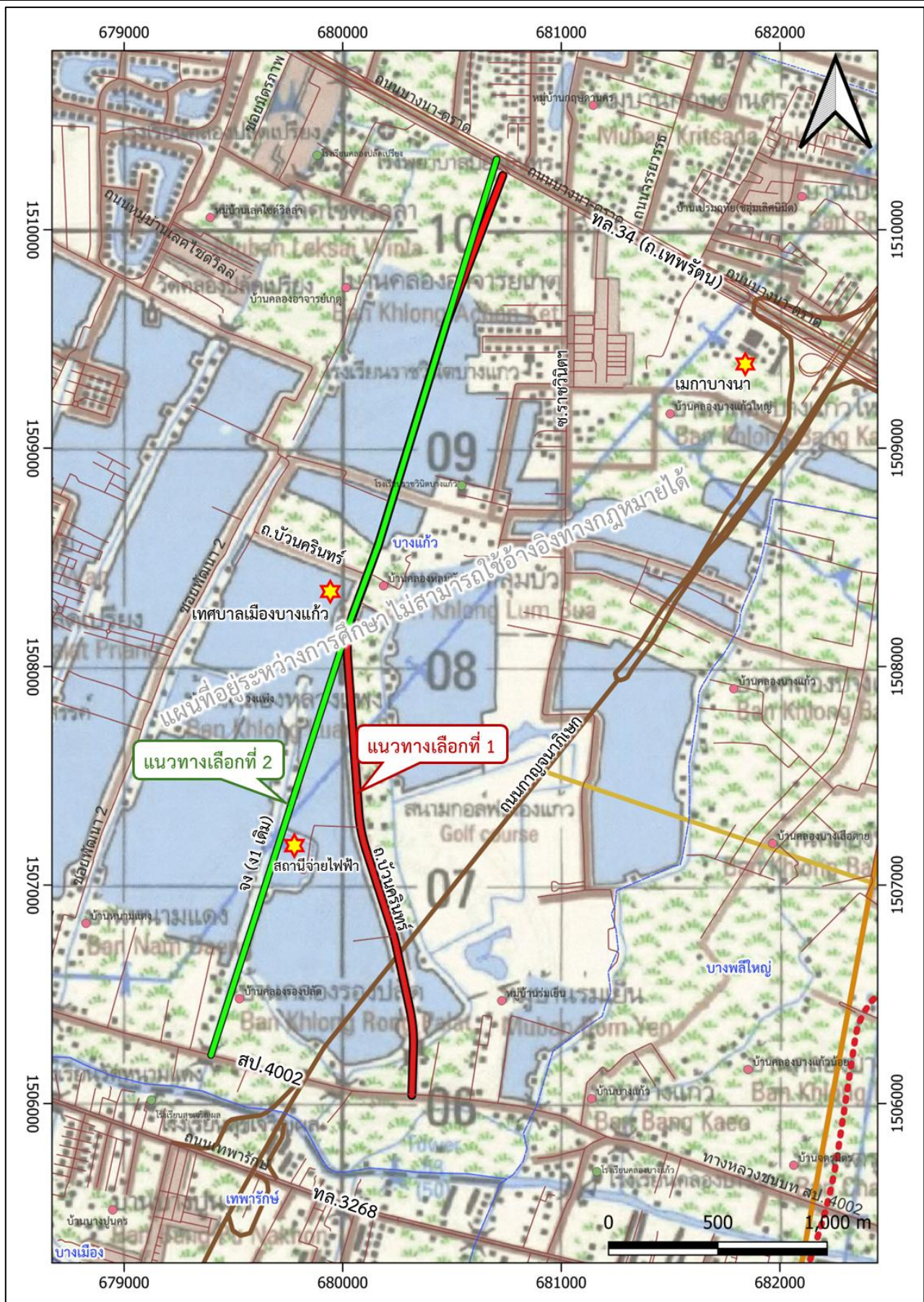
โดยผลของการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม ตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ปรากฏว่า **แนวเส้นทางที่ 1 แนวถนนปรับใช้ตามแนวผังเมือง จ1 (ง1 เดิม) ร่วมกับ ถนนบ้านครินทร์** เป็นแนวสายทางที่เหมาะสมที่สุด สรุปรายละเอียดได้ดังนี้

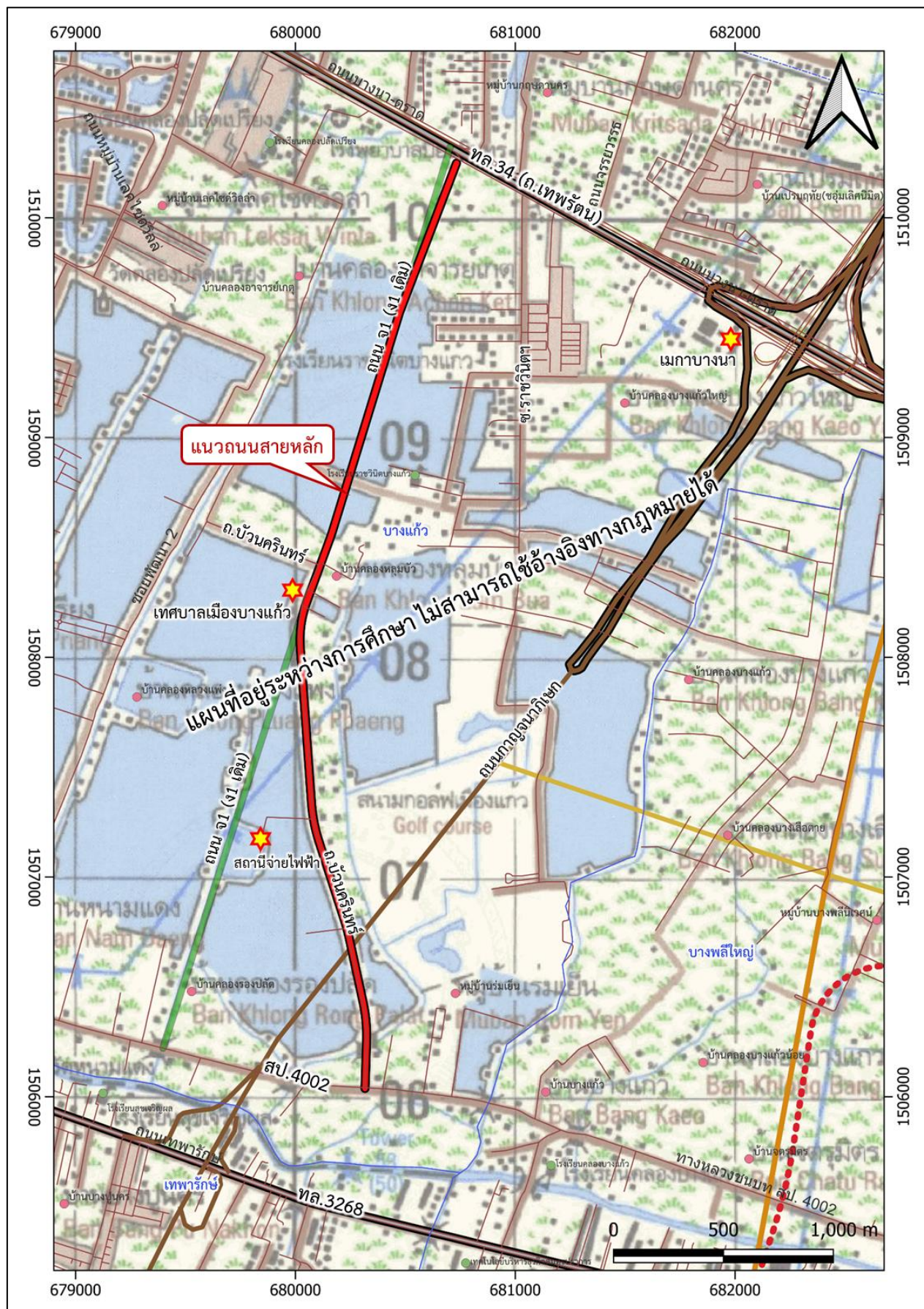
จุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 เริ่มจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) บริเวณ กม.ที่ 7+300 ไปทางทิศใต้ตามแนวถนนผังเมืองสาย จ1 (ง1 เดิม) ผ่านพื้นที่หมู่บ้านจัดสรร (หมู่บ้านนันทวัน ,หมู่บ้านมณฑนา กม. 7 ,หมู่บ้านอินดีบังนา กม.7 และหมู่บ้านสิริเพลส) ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวได้มีการกันพื้นที่ไว้ตามแนวผังเมืองสาย จ1 (ง1 เดิม) ไว้แล้ว จนถึง กม. 1+950 แนวถนนวิ่งไปตามถนนบ้านครินทร์ จนถึงสุดโครงการบรรจบกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 (ถนนหนามแดง-บางพลี) รวมระยะทางประมาณ 4.36 กิโลเมตร ดังรูปที่ 5



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ





รูปที่ 5 แผนที่แนวถนนสายหลักที่เหมาะสม



2) แนวถนนต่อเชื่อม

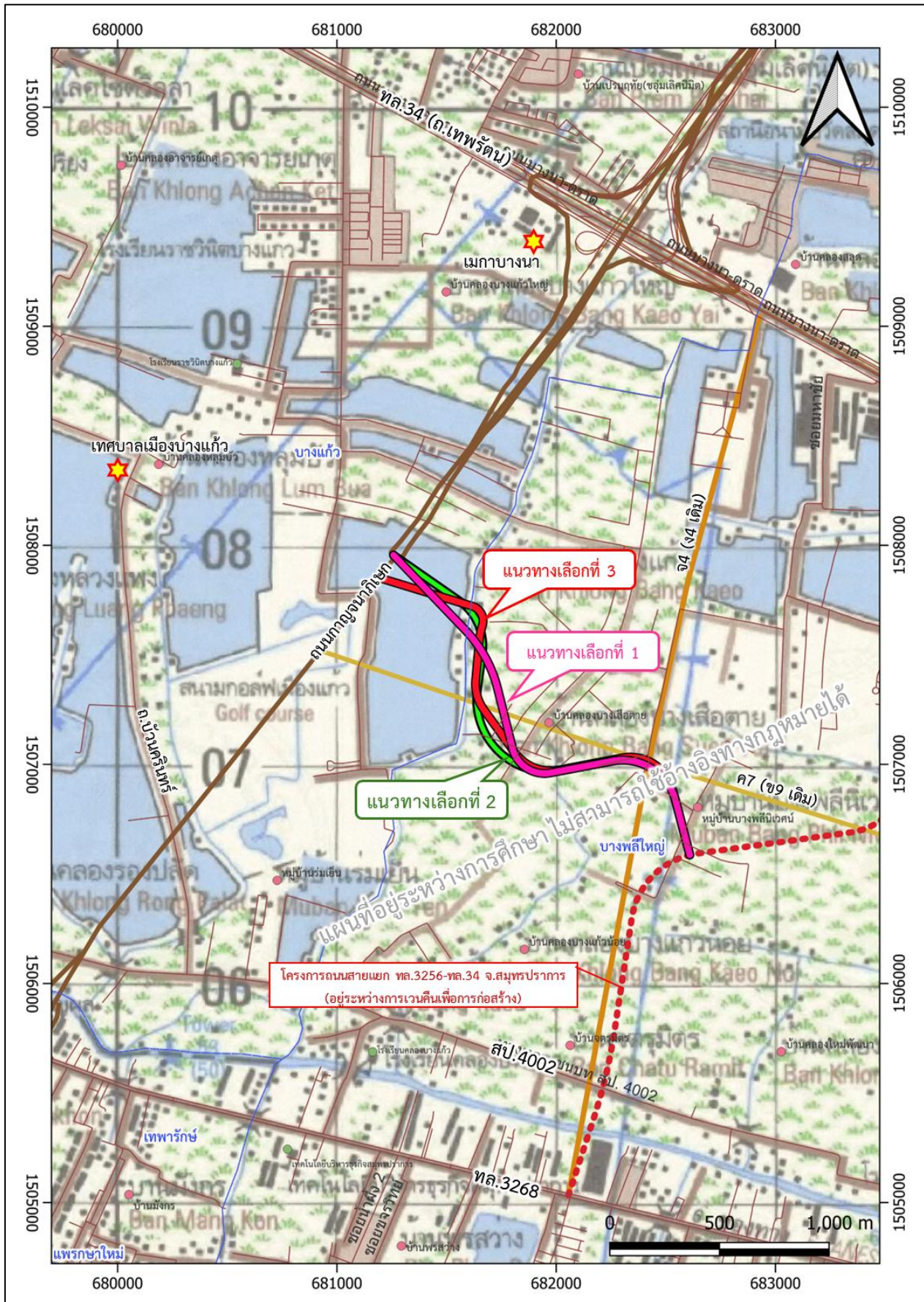
แนวถนนต่อเชื่อม เป็นเส้นทางที่เชื่อมในแนวตะวันตก-ตะวันออก ที่เชื่อมต่อระหว่างถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 (ถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก) กับแนวถนนโครงการสายแยก ทล.3268 – ทล.34 (อยู่ระหว่างการเวนคืน) กำหนดแนวทางเลือกของถนนต่อเชื่อม ไว้ 3 แนวทางเลือกเพื่อลดผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืน อาคารที่พักอาศัย โดยแนวสายทางถนนต่อเชื่อมที่เหมาะสม ดังรูปที่ 6 รายละเอียดถนนโครงการมีดังนี้

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.0+000 เริ่มจากถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 (ถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก) (อนาคตทางเทศบาลเมืองบางแก้วจะดำเนินการขยายถนนถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร) แนวถนนไปทางทิศตะวันออก กม.ที่ 0+420 ตัดคลองบางแก้วใหญ่ จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ กม.ที่ 0+600 แนวถนนผ่านพื้นที่หน้าหมู่บ้าน Centro บางนา จากนั้น กม.ที่ 0+800 แนวถนนเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนถึง กม.ที่ 1+300 เลี้ยวไปทางทิศตะวันออก ตัดกับคลองบางแก้วน้อย ที่ กม.ที่ 1+390 ไปตามแนวถนน คสล.เดิม กม.ที่ 1+800 แนวถนนเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ จนบรรจบกับแนวถนนโครงการสายแยก ทล.3268 - ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท (อยู่ระหว่างการเวนคืนเพื่อการก่อสร้าง) บริเวณหน้าหมู่บ้าน Como botanica รวมระยะทางประมาณ 2.24 กิโลเมตร ดังรูปที่ 7

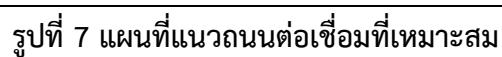
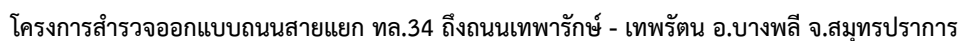


เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน์ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



รูปที่ 6 แผนที่แนวทางการเลือกถนนต่อเชื่อม

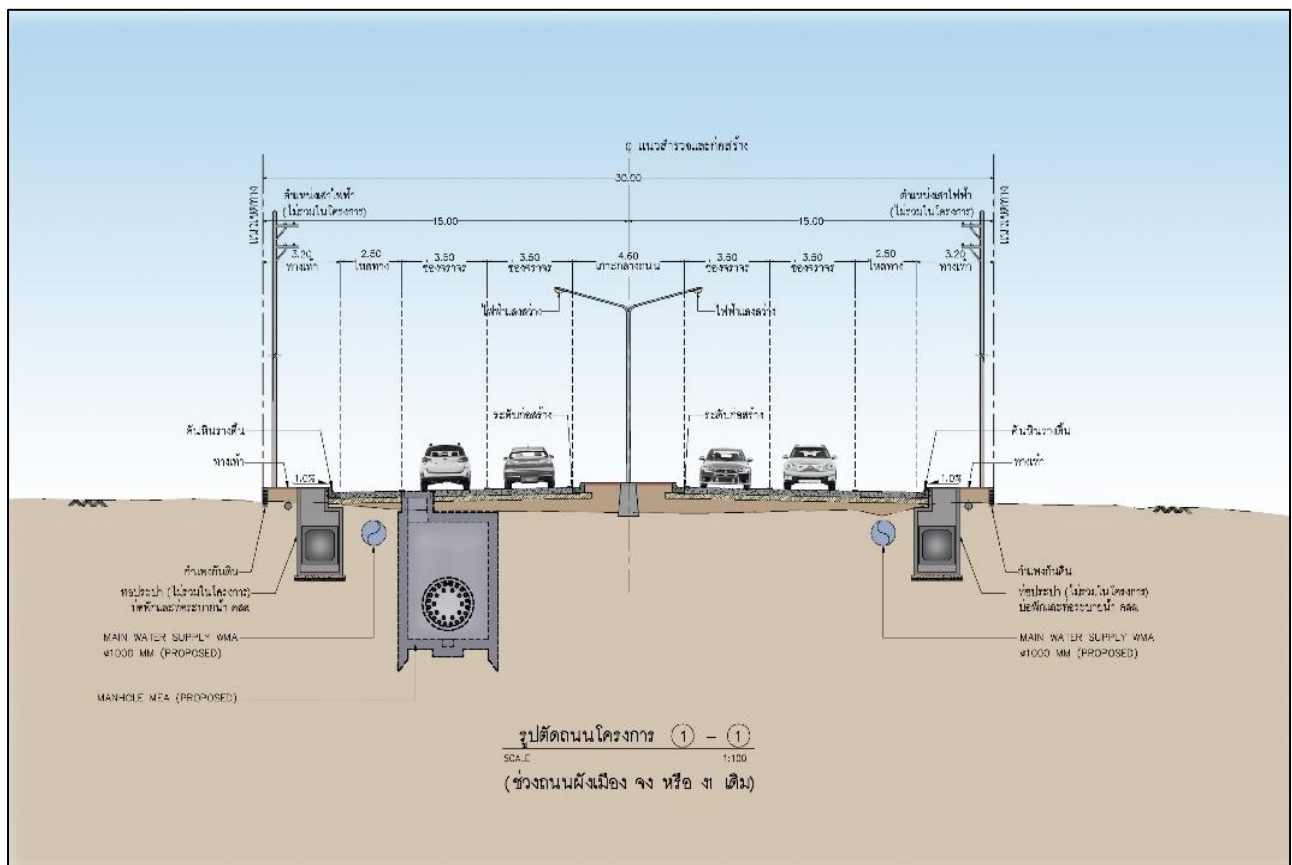


7.2 รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม

ทางโครงการได้พิจารณาข้อดี-ข้อด้อย โดยพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการก่อสร้าง บำรุงรักษา รวมถึงด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กำหนดรูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม ดังนี้

1) รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนผังเมือง จ1(ง1 เดิม)

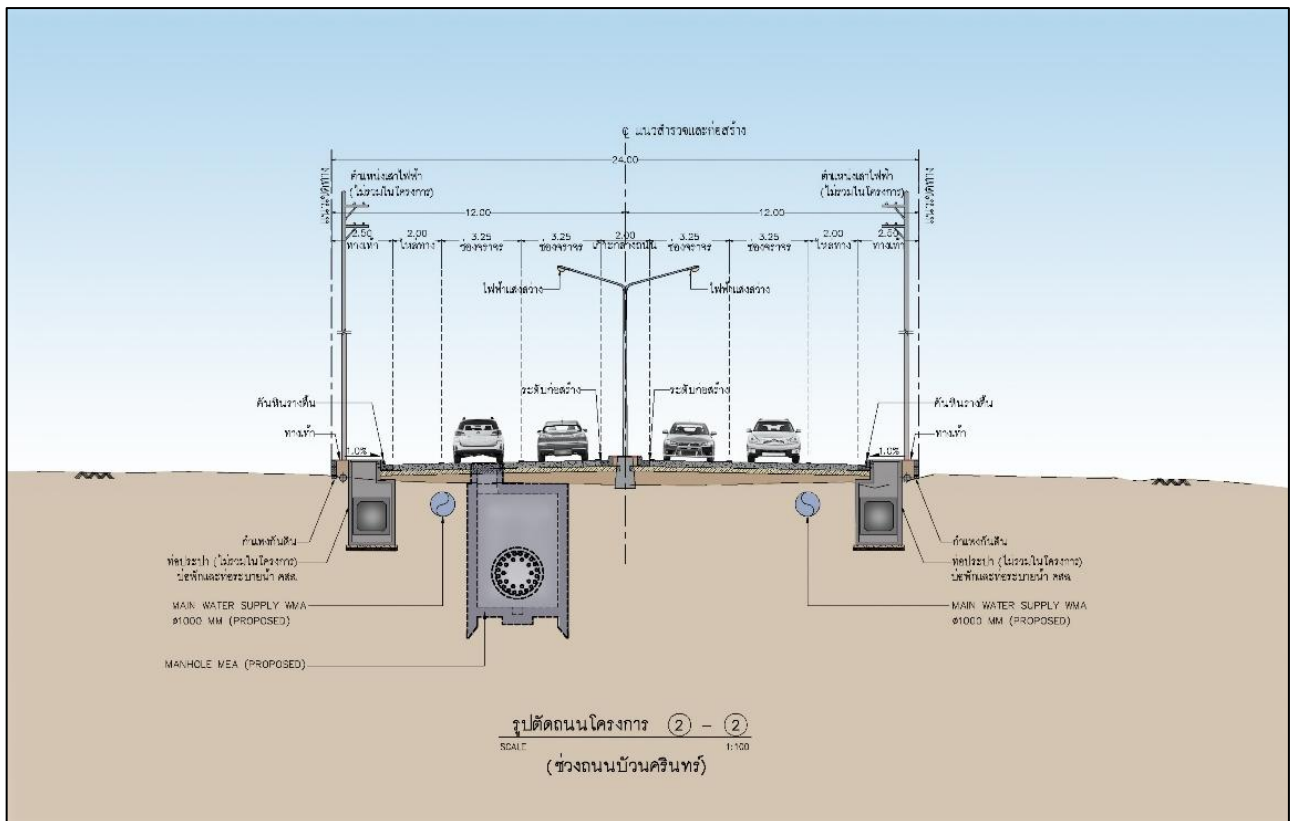
รูปแบบถนนพิจารณาเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ใช้เขตทางประมาณ 30.00 เมตร โดยรูปแบบถนนเบื้องต้น ดังแสดงในรูปที่ 8



รูปที่ 8 รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนผังเมือง จ1(ง1 เดิม) เขตทางประมาณ 30.00 เมตร

2) รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนบ้านครินทร์

สภาพพื้นที่ตามแนวถนนบ้านครินทร์ เป็นการก่อสร้างขยายถนนเดิม ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ใช้เขตทางประมาณ 24.00 เมตร โดยรูปแบบถนนเบื้องต้นดังแสดงในรูปที่ 9



รูปที่ 9 รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนบ้านครินทร์ เขตทางประมาณ 24.00 เมตร

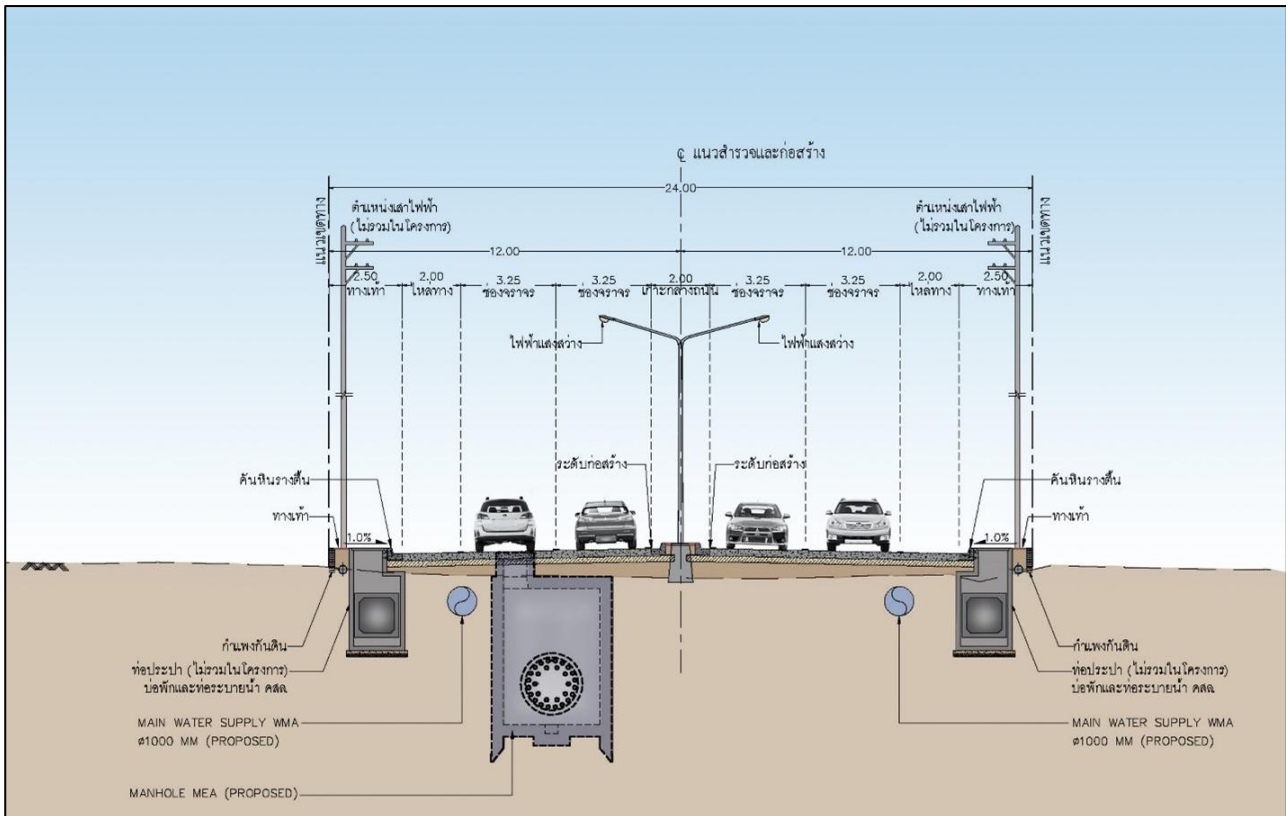
3) รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวถนนต่อเชื่อม

แนวถนนถนนต่อเชื่อม เป็นการก่อสร้างถนนใหม่ เชื่อมต่อระหว่างถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 กับถนนสายเทพารักษ์ - เทพรัน โดยรูปแบบถนนเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.25 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก ใช้เขตทางประมาณ 24.00 เมตร โดยรูปแบบถนนเบื้องต้นดังแสดงในรูปที่ 10



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน์ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



รูปที่ 10 รูปแบบถนนโครงการ ตามแนวนอนต่อเชื่อม เขตทางประมาณ 24.00 เมตร



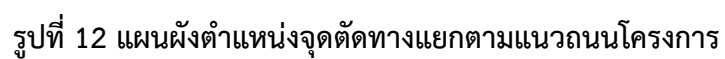
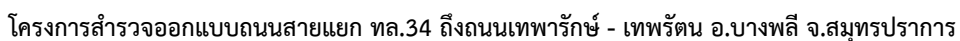
รูปที่ 11 ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



7.3 รูปแบบทางแยก

จากผลการศึกษาเบื้องต้นผลการสำรวจจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร การคาดการณ์ปริมาณจราจร และการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงการฯ รวมถึงการออกแบบด้านวิศวกรรม และความปลอดภัยพบว่า ตามแนวถนนสายหลัก มีจุดตัดทางแยก 4 แห่ง และแนวถนนต่อเชื่อม มีจุดตัดทางแยก 2 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 12 ประกอบด้วย

1. ทางแยกที่ 1 : ถนนโครงการสายหลัก ตัด ทางคู่ขนาน ทล.34 (เทพรัตน) ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
2. ทางแยกที่ 2 : ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนบ้านกรั่น ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
3. ทางแยกที่ 3 : ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็น 4 แยก สัญญาณไฟจราจร มีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
4. ทางแยกที่ 4 : ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนน สป. 4002 ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร
5. ทางแยกที่ 5 : ถนนโครงการต่อเชื่อม ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนนเทศบาลฯ มีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
6. ทางแยกที่ 6 : ถนนต่อเชื่อมโครงการ ตัด ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด





รูปที่ 13 รูปแบบทางแยกถนนโครงการเบื้องต้น

7.4 รูปแบบจุดกลับรถ

การออกแบบรายละเอียดถนนโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดกลับรถระดับดินบนสายทาง ระยะห่างระหว่างจุดกลับรถประมาณ 600-800 เมตร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเลี้ยวกลับรถ โดยเลือกตำแหน่งที่มีระยะมองเห็นที่เพียงพอ หลีกเลี่ยงการเปิดเกาะกลางบริเวณที่ลักษณะทางกายภาพในจุดหลังโค้งทางราบที่รัศมีโค้งต่ำและโค้งทางตั้งที่ความยาวโค้งสั้น หลีกเลี่ยงตำแหน่งที่มีรถที่ต้องการกลับรถไปกลับรถที่ทางแยกรวมกับรถที่ต้องการเลี้ยวขวา แสดงดังในรูปที่ 14 และรูปที่ 15



รูปที่ 14 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถโครงการ

7.5 รูปแบบระบบระบายน้ำ

ในเบื้องต้นได้ออกแบบระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า เพื่อรองรับการระบายน้ำจากถนน/บ้านเรือน แล้วปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยการวางท่อ คสล. ขนาด 1.20 ม./ท่อลอดเหลี่ยม คสล. ขนาด 1.20x1.20 เมตร พร้อมบ่อพัก คสล. ระยะห่างระหว่างบ่อพักทุกๆ 15.00 เมตร ดังรูปที่ 16



ตัวอย่างท่อลอดเหลี่ยม คสล.



ตัวอย่างท่อ คสล. พร้อมบ่อพักใต้ทางเท้า

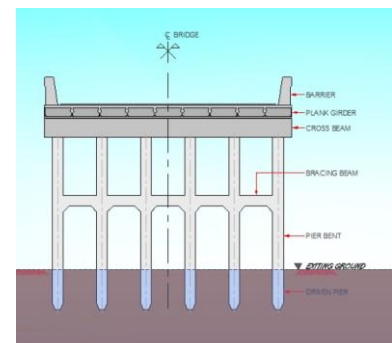
รูปที่ 16 ตัวอย่างการออกแบบระบบระบายน้ำ

ส่วนบริเวณถนนตัดกับคลอง/แม่น้ำ ออกแบบเป็นสะพานข้ามคลอง โดยออกแบบให้มีการระบายน้ำที่เพียงพอ ไม่ทำให้เกิดปัญหาการระบายน้ำไม่ทัน หรือถนนโครงการไปขวางการไหลของน้ำ ซึ่งตลอดแนวถนนโครงการถนนสายหลัก และถนนต่อเชื่อม ประกอบด้วยสะพานข้ามคลอง ดังนี้

- ถนนสายหลัก ประกอบด้วย สะพานข้ามคลองหลุมบัว บริเวณ กม. ที่ 4+160 ออกแบบสะพานยาว 10.00 เมตร ช่วงสะพาน (5x12.00)
- ถนนต่อเชื่อม ประกอบด้วย สะพานข้ามคลองบางแก้วใหญ่ บริเวณ กม. ที่ 0+420 ออกแบบสะพานยาว 60.00 เมตร ช่วงสะพาน (5x12.00) และสะพานข้ามคลองบางแก้วน้อย บริเวณ กม. ที่ 1+390 ออกแบบสะพานยาว 60.00 เมตร ช่วงสะพาน (5x12.00)
- ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามคลองและตำแหน่งสะพานข้ามคลองดังรูปที่ 17 และรูปที่ 18

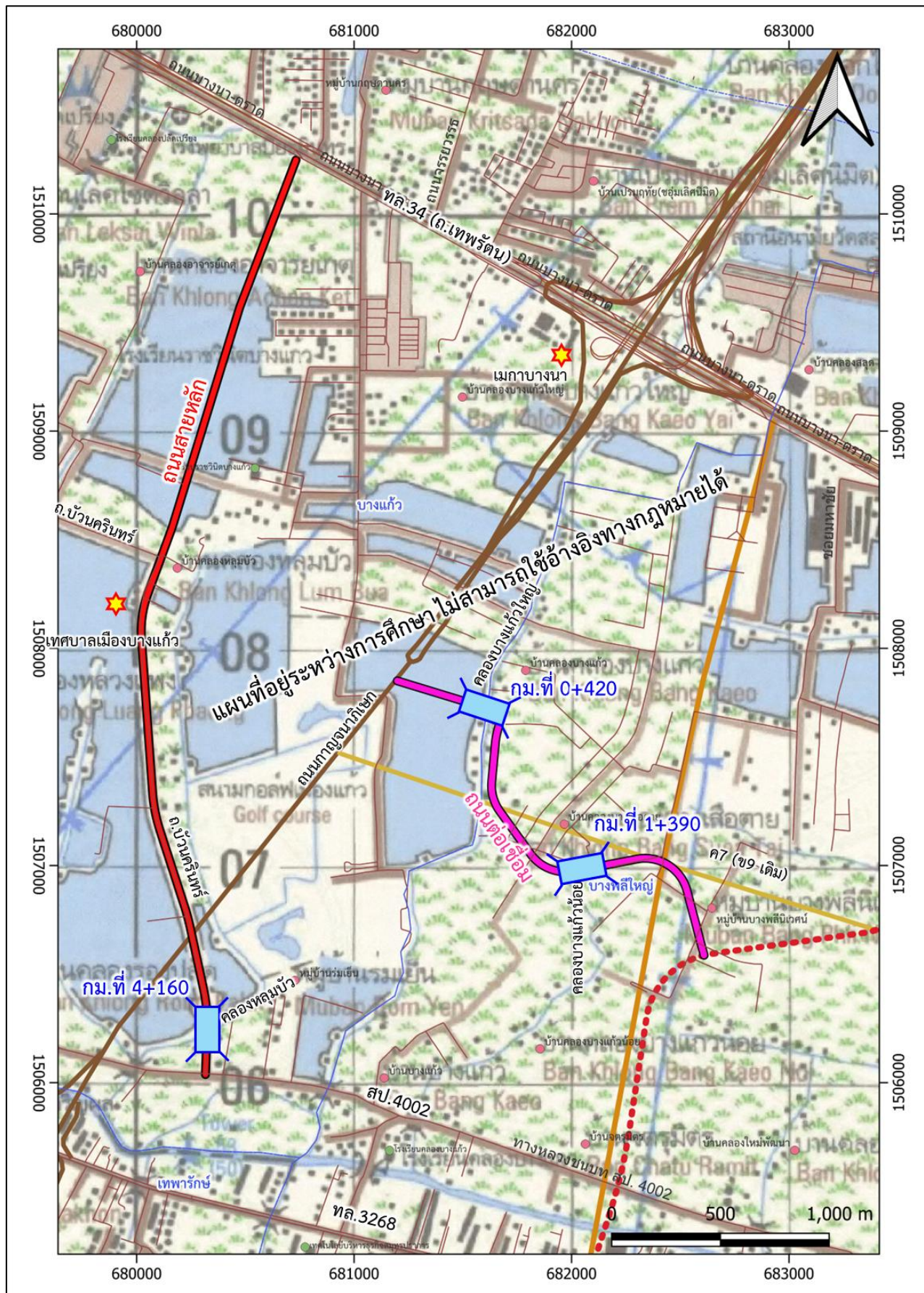


ตัวอย่างสะพานข้ามคลอง



ตัวอย่างโครงสร้างสะพานข้ามคลอง

รูปที่ 17 ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามคลอง



รูปที่ 18 ตำแหน่งสะพานข้ามคลองตามแนวถนนโครงการ



8. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

งานศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในการสำรวจและออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน เป็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

8.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

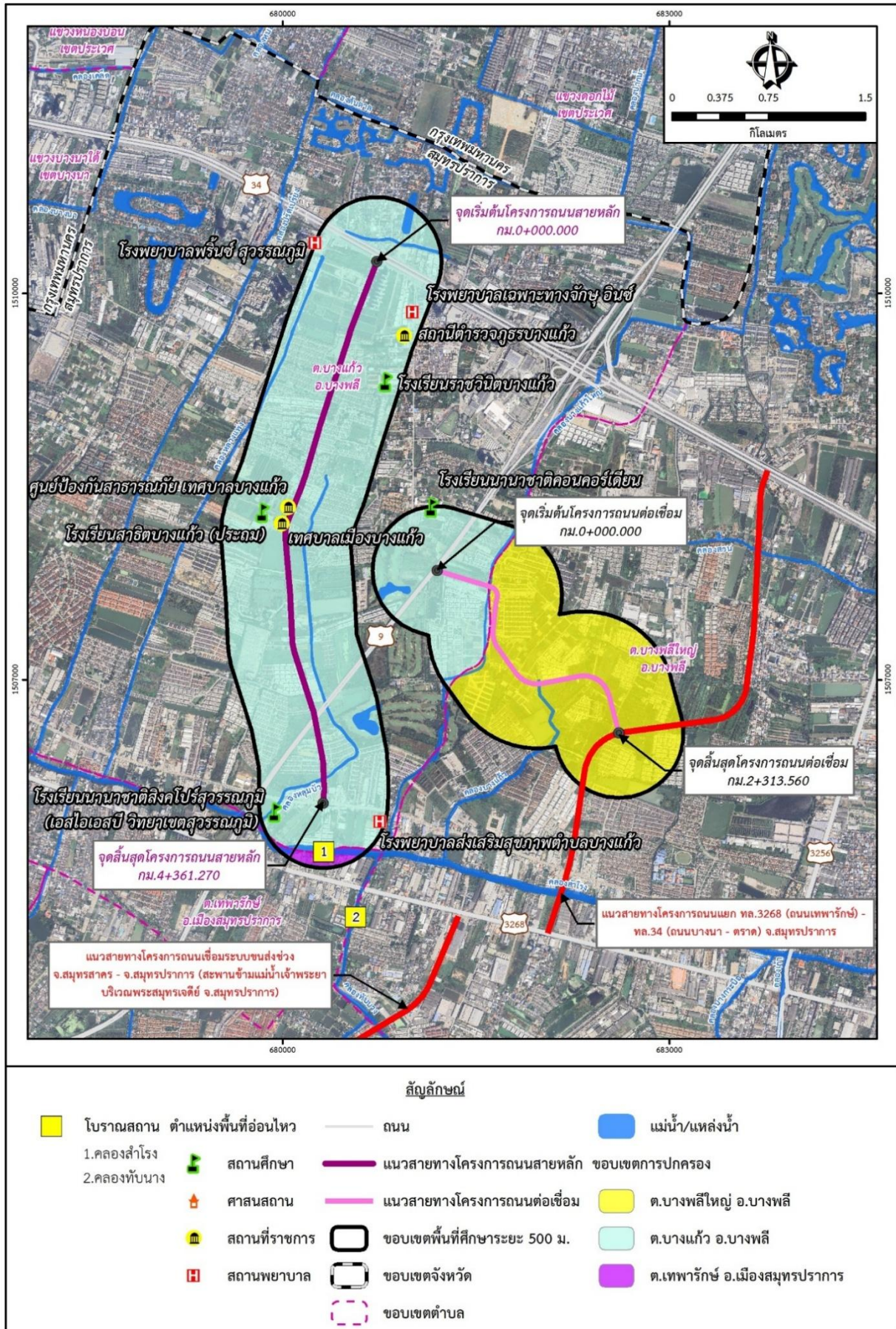
- 1) เพื่อตรวจสอบการเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และข้อจำกัดทางสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 - 1,000 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ
- 2) เพื่อจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance) ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ ระยะเตรียมการ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- 3) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นไว้เบื้องต้น ระยะเตรียมการ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- 4) การตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการสำรวจปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำคัญ

8.2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

กำหนดพื้นที่ศึกษาตามแนวสายทางโครงการของแนวสายทางโครงการเบื้องต้น ถนนสาย ง1 (เดิม) ผังเมืองรวมสมุทรปราการ และแนวสายทางถนนเชื่อมต่อเบื้องต้น ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ยกเว้นการศึกษาโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ศึกษา 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม EIA) ดังแสดงในรูปที่ 19 ครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ 3 ตำบล ของจังหวัดสมุทรปราการ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
สมุทรปราการ	เมืองสมุทรปราการ	เทพารักษ์
	บางพลี	บางพลีใหญ่
		บางแก้ว

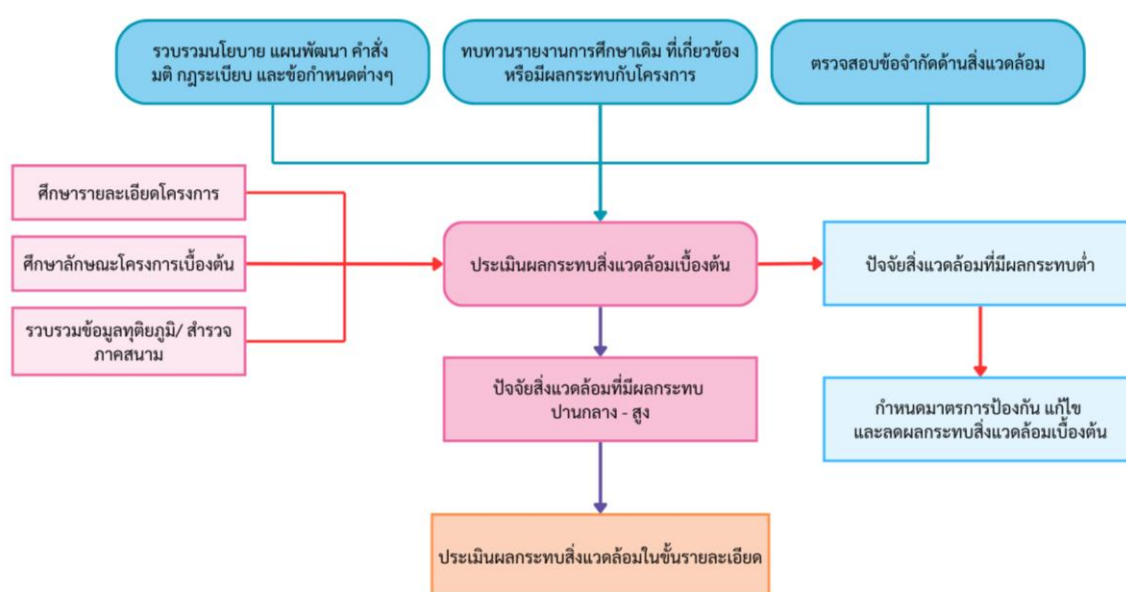


รูปที่ 19 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

8.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ มีขั้นตอนการศึกษา ดังแสดงในรูปที่ 20 รายละเอียดดังนี้

- 1) รวบรวม ตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมาย และแผนงานต่าง ๆ รวมทั้งนโยบายแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ สถานะตรวจสอบข้อจำกัดสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) รวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ดังแสดงในรูปที่ 21 มาใช้ในการประเมินผลกระทบด้านสังคม และการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ
- 3) ตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันซึ่งเป็นตัวแทนโครงการ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ รวมทั้งสำรวจปัจจัยสิ่งแวดล้อมอื่นที่สำคัญ อาทิ สภาพเศรษฐกิจสังคม การสาธารณสุข การใช้ประโยชน์ที่ดิน แหล่งโบราณสถาน และประวัติศาสตร์ เป็นต้น
- 4) ประเมินระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมที่คัดกรองว่ามีนัยสำคัญต่อการนำมาประเมินผลกระทบ แยกสองกรณี คือ กรณีไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการ ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- 5) กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ รวมทั้งกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ



รูปที่ 20 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ



หมายเหตุ : คัดกรององค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญต่อการนำมาประเมินผลกระทบกรณีมีการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ และมีประชาชนในพื้นที่ศึกษามีความห่วงกังวล

รูปที่ 21 องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมที่คัดกรองเบื้องต้น

8.4 การทบทวนและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ศึกษา เพื่อประกอบการพิจารณาเลือกแนวสายทาง

- การศึกษาข้อมูลสภาพทั่วไป และข้อจำกัดของพื้นที่ศึกษา เพื่อพิจารณาการเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ในลำดับที่ 20 และลำดับที่ 33 จากการตรวจสอบพื้นที่จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการศึกษาข้อมูลสารสนเทศ (GIS) ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) รวมทั้งการสำรวจภาคสนามบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
- ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องการพัฒนาแนวสายทางของโครงการกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตามกฎหมายของกรมโยธาธิการและผังเมือง สรุปได้ดังตารางที่ 2



ตารางที่ 2 ความสอดคล้องการพัฒนาแนวสายทางโครงการกับกฎกระทรวงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง	พื้นที่ศึกษาแนวสายทางตามข้อกำหนด ^{1/}	สรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม สมุทรปราการ พ.ศ. 2556	1) บริเวณแนวสายทางโครงการเบื้องต้น บางส่วนตั้งอยู่ในแนวนอนโครงการ สาย ง1 ขนานเขตทาง 30 เมตร และอยู่ในบริเวณ ย.6-3 และ อยู่ในบริเวณ ย.6-4 (สีส้ม) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง 2) บริเวณแนวมณฑลส่วนต่อเชื่อมเบื้องต้น อยู่ในบริเวณ ย.6-4 (สีส้ม) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมือง: ที่ดินประเภท ย 6 (สีส้ม) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง - มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เป็นที่อยู่อาศัยที่ยังคงสภาพแวดล้อมดีอยู่ใกล้แหล่งงาน และอยู่ในเขตการให้บริการของขนส่งมวลชน - ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว ห้องแถว ตึกแถว อาคารอยู่อาศัยรวม การอยู่อาศัยทั้งที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ และไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่ สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนั้นในแต่ละบริเวณ - ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อกิจการดังนี้ โรงงานทุกจำพวก คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ เลี้ยงม้า โค กระบือ สุกร แพะ แกะ ห่าน เป็ด ไก่ กู หรือสัตว์ป่า สุสานและฌาปนสถาน คลังสินค้าประเภทอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ โรงฆ่าสัตว์หรือโรงพักสัตว์ ไซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร กำจัดมูลฝอยหรือสิ่งปฏิกูล กำจัดวัตถุอันตราย ขี้ขायหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า ขี้ขायหรือเก็บเศษวัสดุ

ที่มา: ^{1/}ผลการตรวจสอบความสอดคล้องการพัฒนาโครงการและการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ที่ สป 0022.3/275 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568

หมายเหตุ: กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมสมุทรปราการ มีการปรับปรุงครั้งที่ 3 (เดือนกันยายน 2567) อยู่ระหว่างรอการประกาศใช้



8.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

8.5.1 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

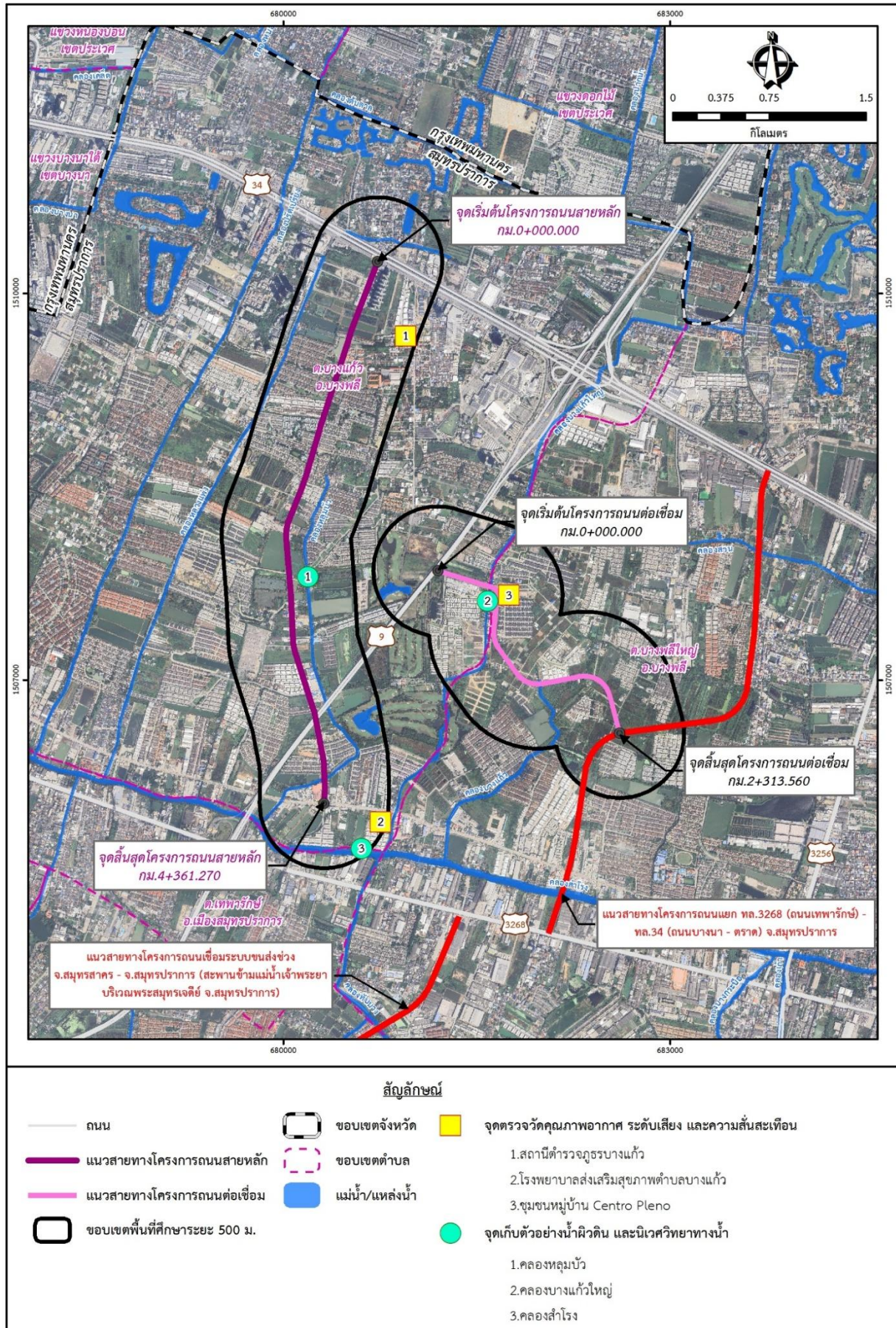
การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบการสำรวจภาคสนามและเก็บตัวอย่าง รายละเอียดดังนี้

- 1) ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 23-28 เมษายน 2568 ดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมในวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 3 สถานี คือ สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางแก้ว และชุมชนหมู่บ้าน Centro Pleno ดังแสดงในรูปที่ 22 และรูปที่ 23
- 2) ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ระหว่างวันที่ 19-20 เมษายน 2568 จำนวน 3 สถานี คือ คลองหลุมบัว คลองบางแก้วใหญ่ และคลองสำโรง ดังแสดงในรูปที่ 22 และรูปที่ 24
- 3) ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งพบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวสายทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 4 แห่ง สถานีราชการ 3 แห่ง และสถานพยาบาล 3 แห่ง และมีแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษารัศมี 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 25
- 4) การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามบริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวสายทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยใช้แบบสอบถาม สำนวหาด้านเศรษฐกิจและสังคม แยกตามกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด โดยใช้แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ในการกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่าง ดังแสดงในรูปที่ 26



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



รูปที่ 22 จุดตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ



การตรวจวัดคุณภาพอากาศ	การตรวจวัดระดับเสียง	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน
		
บริเวณสถานีตำรวจธนากรบางแก้ว		
		
บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางแก้ว		
		
บริเวณชุมชนหมู่บ้าน Centro Pleno		

รูปที่ 23 ภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนของโครงการ



รูปที่ 24 ภาพการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำของโครงการ



รูปที่ 25 ภาพตัวอย่างการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามศึกษาสภาพแวดล้อมการใช้ประโยชน์ที่ดิน



รูปที่ 26 ภาพตัวอย่างการลงพื้นที่ภาคสนามสำรวจเศรษฐกิจและสังคม

8.5.2 การประเมินผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบด้านสังคม และการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ ต่อพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร และชุมชนบริเวณใกล้เคียงโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ จะใช้ผลการศึกษาเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการและสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันเป็นพื้นฐานสำคัญในการประเมินแต่ละประเด็น เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดจนประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการน้อยที่สุด สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
การชะล้างพังทลายของดิน	
งานปรับพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างฐานราก ถนน และโครงสร้างสะพาน การเจาะเสาเข็มส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินและกิจกรรมที่ต้องทำ การเปิดหน้าดินมีผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินตก หล่นลงสู่แหล่งน้ำ กีดขวางทางไหลของน้ำและการระบายน้ำ	● จัดทำรั้วดักตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนบกที่มีความลาดชันหรือตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ● ดินที่ขุดออกจากฐานราก ขุดตัด หรือจากหน้าดินออก จะต้องมีการบรรทุกมาไว้ เพื่อนำไปทิ้งไว้ในบริเวณ พื้นที่สงวนนอกเขตทาง หรือนำไปยังพื้นที่ที่ต้องถมดินเพิ่ม โดยไม่ให้มีการกองไว้ในพื้นที่ ก่อสร้างเป็น เวลานาน เพื่อลดปัญหาการชะล้างของดิน ● การเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้างให้ดำเนินการเฉพาะในเขต ทาง หรือภายในบริเวณพื้นที่ของโครงการที่กำหนดไว้ โดยเปิดหน้าดินเฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้นหรือ เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ช่วงละไม่เกิน 500 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น ● ในการใช้เข็มเจาะ กำหนดให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ใน การรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะแทนการใช้สารเบน โทไนต์ ซึ่งสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ และไม่ก่อให้เกิด การปนเปื้อนในดิน



ผลกระทบที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	
กิจกรรมงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ระบบสาธารณูปโภค งานเตรียมพื้นที่ไม่มีการตัดลึกลงไปถึงชั้นหิน จึงไม่เกิดผลกระทบต่อการเล่นแปลงโครงสร้างธรณีวิทยา แต่เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ที่ถูกกำหนดให้เป็นบริเวณหรือพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ว่าอาคารอาจได้รับผลกระทบทางด้านความมั่นคงแข็งแรงและเสถียรภาพในระดับปานกลางเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564	- ออกแบบโครงสร้างถนน ให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดรับน้ำหนัก ความต้านทานความคงทนของอาคารและพื้นที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมถึงการออกแบบให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการออกแบบและคำนวณโครงสร้างอาคาร เพื่อด้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว - หากมีการเกิดแผ่นดินไหว ให้หยุดกิจกรรมก่อสร้างจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ
คุณภาพอากาศ	
การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างสะพาน และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ มีผลทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM 10) และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM 2.5) เพิ่มขึ้นจากกรณีไม่มีการดำเนินกิจกรรมโครงการที่มีผลประเมินค่าความเข้มข้นของสารมลพิษหลักล้วนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	- รดน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณใกล้พื้นที่ชุมชน - ล้างทำความสะอาดล้อรถทุกชนิดก่อนนำออกสู่ภายนอกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างทำความสะอาดที่เหมาะสมและไกลจากแหล่งน้ำ - รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันวัสดุก่อสร้างตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
เสียง	
กิจกรรมก่อสร้างโครงการมีการใช้เครื่องยนต์ เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนประชาชนในพื้นที่ โดยคาดว่าจะมีเสียงดังเกินมาตรฐานในบริเวณพื้นที่ชุมชนอยู่ในระยะประชิดแนวเขตทาง	- การขนส่งเครื่องจักร อุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกิจกรรมรื้อย้ายที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ให้ดำเนินการในช่วงระหว่างเวลา 08.00 ถึง 17.00 น. - กำหนดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง ให้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในพื้นที่ก่อสร้างและช่วงที่ผ่านชุมชน - พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณจุดก่อสร้างที่มีเขตพื้นที่ชุมชนอยู่ในระยะประชิดแนวเขตทาง

ตารางที่ 3 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



ผลกระทบที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
ความสั่นสะเทือน	
ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนที่เพิ่มขึ้นจากการทำงานของเครื่องจักร และกิจกรรมการก่อสร้าง	● กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก เป็นต้น ให้ดำเนินการในช่วงระหว่างเวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น ● งานเสาเข็มเลือกใช้เข็มเจาะแทนการใช้เข็มตอก เพื่อช่วยลดความสั่นสะเทือน ● ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่ให้เกินกฎหมายกำหนด และจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างสะพาน ตลอดจนกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดินไหลลงสู่แหล่งน้ำในพื้นที่โครงการ รวมถึงการรั่วไหลของน้ำทิ้งหรือสิ่งปฏิกูลจากบ้านพักคนงาน หรือการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน	● กิจกรรมก่อสร้างที่ต้องดำเนินการบริเวณลำน้ำให้พิจารณาดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง หรือหลีกเลี่ยงช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดปริมาณดินที่จะถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ ● ติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน เพื่อบรรจิวัดที่อาจตกหล่นจากการดำเนินการก่อสร้างสะพาน ● จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เพื่อบรรจุน้ำเสียจากที่พักคนงานและสำนักงานโครงการก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ
การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	
การก่อสร้างแนวเส้นทาง การปรับปรุงขยายถนน และสะพาน จะมีการต่อความยาว และเพิ่มท่อระบายน้ำให้สอดคล้องกับระบบระบายน้ำเดิมในพื้นที่ อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นกีดขวางลำน้ำ และท่อระบายน้ำเดิมในพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง	● ออกแบบโครงสร้างทาง โครงสร้างสะพาน และระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรม และไม่กีดขวางการไหลของน้ำ ● กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ ต้องมีการป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ และหากเกิดการทับถมของดินหรือเศษวัสดุก่อสร้างให้ดำเนินการขุดลอกทันที ● กำหนดจุดกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร



ตารางที่ 3 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ผลกระทบที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
การคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง	
กิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทำให้เกิดการกีดขวาง ปิดกั้นทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่ ผิวจราจรชำรุด เสียหาย ประชาชนเกิดความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง และเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางได้	● จัดทำแผนการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ร่วมกับชุมชนและหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบก่อนการก่อสร้าง ● ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ● จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ทางเบี่ยงและทางเลี่ยงระหว่างการก่อสร้าง และกำหนดป้ายเตือน พร้อมสัญญาณไฟ และไฟส่องสว่างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	
การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจะมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในบริเวณที่ก่อสร้าง ประกอบด้วย การรื้อย้ายสายไฟฟ้า รื้อย้ายสายสื่อสาร และรื้อย้ายท่อประปา	● ประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้กระทบกับการใช้งานของประชาชน ● ประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และกำหนดการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน
สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	
กิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพจากฝุ่นละออง เสียงดัง และปัญหอนาณีสสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค รวมทั้งอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานก่อสร้าง และการเจ็บป่วยที่เกิดจากการจัดการสุขาภิบาลในบริเวณโครงการ และที่พักคนงานที่ไม่เหมาะสม	● จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน ● จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลไว้ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางแก้ว และโรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ ในการขอความช่วยเหลือในกรณีเหตุฉุกเฉิน ● จัดให้มีระบบสุขาภิบาลในบริเวณบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสม



ตารางที่ 3 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ผลกระทบที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
การขุดเซยที่ดินและทรัพย์สิน	
การก่อสร้างพัฒนาโครงการทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ของคนในชุมชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงเกิดความไม่สะดวก	● ตรวจสอบจำนวนและขนาดแปลงที่ดินที่ถูกเวนคืน รวมทั้งประเภทและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อถอน ตลอดจน ไม้ยืนต้น ไม้ผล และอื่นๆ ที่เป็นทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในเขตทาง ● ประชาสัมพันธ์เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ถึงความจำเป็นของโครงการ และทำความเข้าใจขั้นตอนการเวนคืนและขุดเซยทรัพย์สิน ● จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562
เศรษฐกิจและสังคม	
การก่อสร้างพัฒนาโครงการทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ของคนในชุมชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงเกิดความไม่สะดวก	● กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจร หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรปกติต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 30 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวก ● จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ และแนวทางหลวงชนบทสมุทรปราการ



9. งานจัดการประชาสัมพันธ์และงานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบ ตลอดจนการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการรับทราบข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง ชัดเจน และเพียงพอเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ และมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดการศึกษา โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน แสดงดังรูปที่ 27 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กิจกรรม	รายละเอียด
การประชาสัมพันธ์โครงการ:	โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ รวมถึงการกระจายข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น ผู้นำชุมชน เว็บไซต์โครงการ เป็นต้น
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ แผนการดำเนินงาน แนวทางการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ข้อมูลการออกแบบผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3	เพื่อนำเสนอข้อมูลการศึกษาด้านต่างๆ ร่างผลการออกแบบแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ผลการศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ร่างมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 4	เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง



ในการจัดประชุมในแต่ละครั้ง กรมทางหลวงชนบทและผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบจะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการแก่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างทั่วถึงตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ



รูปที่ 27 แผนงานการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

10. กิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ได้เข้าพบหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียด โครงการ รับทราบสภาพปัจจุบันของโครงการ รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อขั้นตอนการศึกษาและแนวทางการพัฒนาของโครงการ ดังนี้

10.1 เข้าพบหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	วัน-เวลา-สถานที่	ผู้บริหาร หรือ ผู้แทนหน่วยงาน	ภาพบรรยากาศ
1	วันที่ 29 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมชั้น 4 เทศบาลเมืองบางแก้ว ต.บางแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1. นายกาญจนะ พงศ์จริยา ตำแหน่ง รักษาการ นายกเทศมนตรีเมืองบางแก้ว 2. นายปิยะดิษฐ์ ชินวัฒน์ ตำแหน่งผู้อำนวยการกองช่าง 3. นางสาวจุฑิตา วงศ์เป็นพันธ์ ตำแหน่ง นักผังเมืองปฏิบัติการ	
2	วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2568 ณ สำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองสมุทรปราการ	1. นายปรศุ สุระมานะ ตำแหน่ง โยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 2. นายจีระ เจริญทรัพย์ ตำแหน่ง นักวิเคราะห์ผังเมือง ชำนาญการพิเศษ 3. นายปฎิญา หมีทอง ตำแหน่ง นักผังเมืองชำนาญการ	
3	วันที่ 20 พฤษภาคม 2568 ณ ที่ว่าการอำเภอบางพลี	1. นายพนม เกตุนคร ตำแหน่ง หัวหน้ากลุ่มงาน บริหารงานปกครอง	



10.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ดำเนินการไปแล้วเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2568 เวลา 13.30 -16.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 5 เทศบาลเมืองบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และผ่านระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมี นายณัฏฐ์ อัคราชน์ เตชะเสน รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วยนายจิรานุวัฒน์ จันทร์จร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการมีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 150 คน รายละเอียดดังนี้

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1. ด้านวิศวกรรม	
1.1. ข้อเสนอแนะต่อการออกแบบถนนของโครงการ ■ การนำสายไฟฟ้าลงดิน ■ ออกแบบถนนให้มีทางเท้า และมีเกาะกลางถนน ■ ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่	1.1 ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.2 กังวลผลกระทบช่วงดำเนินการก่อสร้าง บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการเข้ามาบรรจบกับถนนบ้านครินทร์ อาจจะส่งผลกระทบกับการเดินทางและสัญจรของประชาชนในพื้นที่	1.2 ในการศึกษาจะมีการจัดเตรียมแผนการจัดจราจรในช่วงระหว่างการก่อสร้างเสนอไว้ในการศึกษาด้วย ทั้งนี้ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.3 เสนอให้จุดสิ้นสุดบริเวณถนน สป.4002 (หนามแดง-บางพลี) โครงการของแนวเส้นทางโครงการ เบื้องต้นถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ ไปบรรจบกับถนนสาย 3268 (ถ.เทพารักษ์) เพื่อเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์	1.3 ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา ทั้งนี้ในการดำเนินงานโครงการจะพิจารณาจากปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านผลกระทบสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการศึกษาโครงการ
1.4 โครงการจะดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการถนนสายนี้เมื่อไหร่	1.4 การดำเนินงานก่อสร้างโครงการสามารถดำเนินการแล้วเสร็จใน 8-9 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความวางแผนและจัดสรรงบประมาณของหน่วยงาน ในแต่ละปี



ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1.5 ในอนาคตหากโครงการนี้มีการเวนคืนแล้ว ทั้งนี้หากทางหน่วยงานติดปัญหาเรื่องการก่อสร้างและส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการดำเนินการล่าช้าออกไป ทางหน่วยงานรับผิดชอบสามารถถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาลเมืองบางแก้ว เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้	1.5 หากโครงการนี้มีการเวนคืนแล้ว กรมทางหลวงชนบทจะวางแผนและจัดสรรงบประมาณเพื่อการก่อสร้างไว้รองรับ ให้โครงการมีความต่อเนื่องและสอดคล้องกัน
2. ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
2.1 เห็นด้วยและสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ เนื่องจากโครงการมีประโยชน์และรองรับการพัฒนาพื้นที่ ของตำบลบางแก้วต่อไป	2.1 รับทราบและยินดีที่ประชาชนให้การสนับสนุนโครงการ
2.2 เสนอให้ในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งต่อไปดำเนินการจัดประชุมเป็นวันอาทิตย์	2.2 ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

	
นายฉวันก์ อักลาห์น เตชะเสน รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม	นายจิราวัฒน์ จันทรจรร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวงชนบท ตอบชี้แจงรายละเอียดโครงการ
	
ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม และรับเอกสารประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ
	
บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นภายในห้องประชุม	
	
ผู้เข้าร่วมประชุมซักถาม และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	
บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1	



10.3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

ดำเนินการไปแล้วเมื่อวันอาทิตย์ที่ 25 พฤษภาคม 2568 จำนวน 2 เวที ณ ห้องประชุมชั้น 3 เทศบาลเมืองบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

จาก นายพนม เกตุนคร ปลัดอาวุโสอำเภอบางพลี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม พร้อมด้วย นายจิรานุวัฒน์จันทร์จร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ นายธนวัต ลำมะนา วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวงชนบท และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยการประชุมฯ ทั้ง 2 เวที มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 309 คน รายละเอียดดังนี้

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1. ด้านวิศวกรรม	
1.1. โครงการนี้เป็นโครงการขยายเส้นทางทางจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่ตำบลบางแก้วใช้หรือไม่	1.1 โครงการนี้เป็นหนึ่งในหลายๆ โครงการของกรมทางหลวงชนบท ที่มีการศึกษาความเหมาะสมโครงการขัอมคมนาคมในเขตกรุงเทพ ปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะพื้นที่รอบบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ระหว่างทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร เพิ่มเติมและขยายโครงข่ายถนน ทางเชื่อม (Missing Link) ในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
1.2. ในการพิจารณาแนวเส้นทางตามถนนผังเมือง จ1 หรือ ง1(เดิม) ทำไมทางโครงการจึงไม่พิจารณาเป็นแนวเดิมตลอดเส้นทาง	1.2. เนื่องจากสภาพพื้นที่ ณ ปัจจุบันของถนนสาย จ1 หรือ ง1 (เดิม) ตามประกาศของผังเมืองฯ ตลอดเส้นทางมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ อาคารบ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรม เสาไฟแรงสูง เป็นต้น และเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่น้อยที่สุด ทางโครงการจึงคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งแนวเส้นทางที่เหมาะสมเป็นแนวเส้นทางตามถนนผังเมือง จ1หรือ ง1 (เดิม)



ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ในบางช่วงที่ได้มีการกันพื้นที่เขตทางไว้แล้ว ร่วมกับแนวเส้นทางตามถนนบ้านครินทร์
1.3. เสนอเพิ่มเติม โดยขอให้พิจารณาถนนเชื่อมอีกจุดเพื่อข้ามไปยังถนนสายทล. 3268 (ถ.เทพารักษ์) อาจจะเชื่อมจากจุดสิ้นสุดของโครงการต่อข้ามมา เป็นต้น	1.3. ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณาและเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.4. ทางโครงการมีการศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมบริเวณช่วงหน้าห้างเมกาบางนาเพื่อเชื่อมเข้าด้านเก็บค่าผ่านทางของการทางพิเศษไว้ด้วยหรือไม่	1.4. ทางโครงการยังไม่มีการศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมกับบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางของการทางพิเศษ แต่ทางโครงการได้มีการศึกษาแนวเส้นทางถนนต่อเชื่อมเพื่อเชื่อมกับถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 ซึ่งเป็นโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมไปยังห้างเมกาบางนา
1.5. เสนอให้พิจารณาเพิ่มเติมเรื่องจุดกลับรถ หรือการสร้างอุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเพื่อข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ได้หรือไม่	1.5. ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณาและเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.6. แนวเส้นทางตามถนนผังเมือง จ1 หรือ ง1(เดิม) ทางโครงการได้ข้อสรุปแล้วใช่หรือไม่	1.6. แนวเส้นทางเบื้องต้นที่นำเสนอ เป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม อีกทั้งยังเป็นแนวเส้นทางที่มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
1.7. ประชาชนสามารถตรวจสอบรายละเอียดข้อมูลที่ดินที่คาดว่าจะได้รับกระทบจากช่องทางไหนได้บ้าง	1.7. ประชาชนสามารถส่งข้อมูลมาสอบถามกับทางโครงการผ่านช่องทางต่างๆ เช่น LINE Official Account หรือโทรสอบถามตามหมายเลขโทรศัพท์ที่อยู่ในเอกสารประกอบการประชุมฯ
1.8. พื้นที่แนวเส้นทางตามถนนผังเมือง จ1 หรือ ง1 (เดิม) ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการ จนถึงเทศบาลเมืองบางแก้ว จะใช้เขตทาง 30 เมตร และจะไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมใช่หรือไม่	1.8. ความกว้างของเขตทางตามแนวเส้นทางตามถนนผังเมือง จ1 หรือ ง1(เดิม) กำหนดไว้เบื้องต้นประมาณ 30.00 เมตร (รวมเสาไฟฟ้าและทางเท้า) เป็นความกว้างที่มีความเหมาะสมต่อปริมาณการจราจร มีความสะดวกในการเดินทางการกลับรถ การใช้ประโยชน์ต่อชุมชน 2 ข้างทาง



ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1.9. ความกว้างของเขตทางถนนโครงการ 24 เมตร วัดจากกึ่งกลางถนนออกไปข้างละ 12 เมตร ใช้หรือไม่ และจะขยายฝั่งเดียวหรือทั้งสองฝั่ง เพื่อประชาชนสามารถวางแผนในการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไป	1.9. การขยายเขตทางของถนน พิจารณาตามหลักการออกแบบด้านวิศวกรรม ทั้งนี้ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.10. เนื่องจากพื้นที่ตำบลบางแก้วค่อนข้างประสบปัญหาน้ำท่วมขัง จึงเสนอการออกแบบพื้นที่บริเวณเกาะกลางถนนให้เป็นลักษณะแก้มลิงหรือทางระบายน้ำให้ไปเชื่อมต่อกับคลองสำโรง คลองหลวงแพ่ง และคลองหนองบัว เพื่อช่วยลดปัญหาเรื่องน้ำท่วมและการระบายน้ำได้	1.10 ทางโครงการมีการออกแบบระบบระบายน้ำที่มีความสามารถในการรองรับปริมาณน้ำไว้อย่างเพียงพอทั้ง 2 ฝั่งของถนน ทั้งนี้ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.11. ในพื้นที่ศึกษาของโครงการมีโรงพยาบาลที่กำลังก่อสร้าง ขอให้พิจารณาและคำนึงถึงตำแหน่งทางเข้า-ออก ของโรงพยาบาล	1.11 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.12. เสนอให้การออกแบบก่อสร้างของโครงการในอนาคตทำระบบประปาไปพร้อมกับการทำถนน รวมถึงการไม่ปลูกต้นไม้ไว้กลางฟุตบาท	1.12 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
2.1 เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการสายหลัก ตามถนนผังเมือง จ1 หรือ ง1 (เดิม) ตัดผ่านกลางหมู่บ้านอินดี๊ ซึ่งจะได้รับผลกระทบต่อการบริหารจัดการ จึงมีความกังวล ดังนี้ ■ จะมีการขุดเซตต่อการบริหารจัดการของหมู่บ้านในอนาคต ทั้งในส่วนของ ระบบรักษาความปลอดภัย กำแพง/รั้วของหมู่บ้าน และค่าส่วนกลางที่เพิ่มขึ้นจากกรณีที่ดินหมู่บ้านถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน ■ พื้นที่สีเขียว ที่หายไปจะกระทบกับกฎระเบียบหรือข้อบังคับเรื่องพื้นที่สีเขียวต่อผู้อยู่อาศัยภายในโครงการหรือไม่	2.1 ปัจจุบันทางโครงการอยู่ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ ในส่วนของการขุดเซตทรัพย์สินจะอยู่ในขั้นตอนต่อไป ซึ่งจะดำเนินการภายหลังจากการออกพ.ร.ฎ. ทั้งนี้ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษา และจะกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มานำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป



ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
■ ความปลอดภัยของลูกบ้านในระหว่างก่อสร้าง และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ■ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และวัฒนธรรมของคนในชุมชน	
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
3.1 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งต่อไป เสนอให้จัดประชุมบริเวณพื้นที่แนวถนนต่อเชื่อม และสถานที่จัดประชุมเป็นโรงแรม	3.1 ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
4. ด้านอื่นๆ	
4.1 เห็นด้วยและสนับสนุนการพัฒนาโครงการเนื่องจากจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ตำบลบางแก้วได้เป็นอย่างมาก	4.1 รับทราบและยินดีที่ประชาชนให้การสนับสนุนโครงการ



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1. ด้านวิศวกรรม	
1.1. ต้องการให้กรมทางหลวงชนบทออกแบบถนนให้มีคุณภาพสูง สามารถรองรับการใช้งานได้หลายสิบปี ซึ่งอาจจะมีการนำเสาเข็มมาอยู่ในแบบด้วยเนื่องจากพื้นที่ตำบลบางแก้วเป็นดินอ่อน	1.1. การออกแบบถนนเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบวิศวกรรม ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และมีความคุ้มค่าในการก่อสร้าง ทั้งนี้ ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.2. เสนอให้พิจารณาวางระบบท่อระบายน้ำขนาดใหญ่ และขอให้นำสายไฟลงดิน	1.2. ทางโครงการมีการออกแบบระบบระบายน้ำ และการจัดสรรพื้นที่ไว้รองรับระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว ทั้งนี้ ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.3. ในอนาคตหากเป็นไปได้ทางกรมทางหลวงชนบทออกแบบและเวนคืนแล้วเสร็จ สามารถโอนย้ายให้ทางเทศบาลเมืองบางแก้วดำเนินการก่อสร้าง และดูแลต่อ	1.3. ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.4. การออกแบบถนนโครงการสามารถรองรับรถยนต์ได้ทุกชนิดหรือไม่ เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ เนื่องจากกังวลเรื่องถนนทรุด และอาจจะพังง่าย	1.4. การออกแบบผิวทางถนนของโครงการ เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบที่มีความมั่นคง แข็งแรง สามารถรองรับรถยนต์ได้ทุกประเภท
2. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
2.1. ประชาชนผู้สนใจสามารถเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนได้หรือไม่	2.1 ประชาชนผู้สนใจ สามารถเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนได้ทุกท่าน
3. ด้านอื่นๆ	
3.1. เห็นด้วยและสนับสนุนการพัฒนาโครงการเนื่องจากเป็นเส้นทางที่เหมาะสมและสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ตำบลบางแก้วได้เป็นอย่างดี	3.1 รับทราบและยินดีที่ประชาชนให้การสนับสนุนโครงการ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายพนม เกตุนคร
(ปลัดอาวุโสอำเภอบางพลี)
กล่าวเปิดการประชุม



นายจิรานุวัฒน์ จันทรจักร
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ



นายธวัช ลำมะนา
(วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวงชนบท)
กล่าวรายงาน



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย

รูปบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ที่ปรึกษาร่วมตอบข้อซักถามเกี่ยวกับโครงการ



นายณวัฒน์ ลำมะนา
(วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวงชนบท)
กล่าวปิดการประชุม

รูปบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)



ช่องทางประชาสัมพันธ์ และติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ



Line Official Account

โครงการถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน์



[www.ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน์ com](http://www.ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน์.com)



11. ผู้รับผิดชอบโครงการ และช่องทางการติดต่อ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



กลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

สายด่วน ทช. 1146 Website : <https://design.drr.go.th/>

9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ 0-2551-5419, 0-2551-5420 โทรสาร 0-2551-5420

แขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ

โทรศัพท์ : 0 2330 1022, 0 2330 1023

โทรสาร : 0 2330 1021

เว็บไซต์ : samutprakan@drr.go.th

E-mail : samutprakan@drr.go.th

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ



บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 08 6666 9595

โทรสาร : 0 2066 6595

E-mail : Hybrid.en.consultant@gmail.com



บริษัท เจซีแอล เอ็นจิเนียริง กรุ๊ป จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2101 6501

โทรสาร : 0 2101 6502

E-mail : jcl.eng.group@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2942 3570

โทรสาร : 0 2942 3562

E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2938 9390

โทรสาร : 0 2938 9390

E-mail : transasia.consult@gmail.com

การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

คุณวิฑูรย์ ทรัพย์ประสงค์ โทรศัพท์ 089 779 9397

คุณพรณิภา นวนา โทรศัพท์ 065 645 1971