



สรุปผลการประชุมเพื่อหาหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุง บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.132+430 จ.ชลบุรี

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการ

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ด้านวิศวกรรม

- ได้พูดคุยกับทางวิศวกรงานทางมาบ้าง เนื่องจาก 3 ประเด็น ที่ชี้แจงมา ยังมีอีก 1 ประเด็น ที่อาจจะต้องข้ามไป คือ การศึกษาผลกระทบจากการบินขึ้น ซึ่งการก่อสร้างสะพานที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ การขึ้นลงขึ้นขึ้นหรือขึ้นลงสะพาน จะส่งผลให้รถชะลอตัว โดยไปพบผลการวิเคราะห์นี้
- การก่อสร้างสะพานในปัจจุบันยังคงติดคั่นกัน การที่จะแก้ปัญหาในจุดที่ติดคั่นกัน ที่จุดที่ติดคั่นกันมีการแก้ปัญหา อาจทำให้บริเวณที่ติดคั่นกันยาวขึ้น โดยเฉพาะบริเวณที่ติดคั่นกันข้างเคียงกัน กม. 132
- หากเปรียบเทียบวิธีการในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุงนี้มีขนาดกว้างเป็น น้อยมาก หากทำให้ขนาดของจราจรแคบให้ดำเนินการขยายช่องจราจรได้สอง ขยายเพิ่มอีก 2 ช่องจราจร ก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องสร้างสะพานเพื่อไม่ต้องใช้ประมาณถึง 600 ล้านบาท หรือเปลี่ยนเป็นระบบขนส่งทางรางได้หรือไม่ เพื่อไม่ให้ผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เขตภาคใต้ ซึ่งจะทำให้ตรงจุดก่อสร้างกระทบประชาชน

ด้านการจราจรและขนส่ง

- สะพานข้ามคลองบางละมุงถึงตัวเมืองการก่อสร้างนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด แต่ ณ จุดนี้ การจราจรไม่ได้ติดขัด หากย้ายไปสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุงไปใต้หรือไว้ อีกข้าง มีถนนทางหลวงที่จะติดกันทำเรื่องใหม่ ระยะทางที่จะติดกันไป รวมถึงปัญหาจุดที่ติดกัน รถติดมาก อาจเนื่องมาจากหมู่บ้าน ในบริเวณนี้เยอะมากและถนนที่ติดกันแคบๆ ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดมากขึ้น เป็นไปได้อีกหรือไม่ หากจะขยายช่องจราจรนี้ยาวๆ เพื่อให้สามารถลดรถติดได้เสีย และขยายช่องจราจรฝั่งซ้าย เพื่อให้รถที่วิ่งทางตรง สามารถมองเห็นรถออกไปได้ ถึง 2 ฝั่งทางไป-กลับ โดยไม่ต้องรอรถที่ขึ้นเข้ามา ตรงจุดที่ติดกันนี้
- เข้าใจว่าโครงการจะสร้างความสะดวกสบายซึ่งเป็นสิ่งที่ดี แต่ตามที่ผู้ได้รับผลกระทบได้กล่าวว่า จะสร้างใบจุดนี้ทำไป ทำไปสร้างที่ตลาดโรงโม่ เพราะหากลงสะพานนี้จะเป็นปัญกับคู่อื่น ซึ่งจากคู่อื่นมาติดกันมาก และแยกไฟแดง รถติดมาก ซึ่งติดกันเป็นระยะยาว 5 ปีแล้ว

ด้านสิ่งแวดล้อม

- หากโครงการนี้ได้มีความเห็นชอบและมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุงจริง หน่วยงานราชการบริเวณนั้น ได้รับผลกระทบแน่นอน ซึ่งสำนักงานสิ่งแวดล้อมและสผ.สน.สน.สน. (สผ. 2) เป็นหน่วยงานหนึ่งในโครงการการพัฒนาสังคม และมีความเป็นของชุมชน โดยอยู่ติดกับทางหลวงหมายเลข 3 ไปปรากฏให้เห็นว่าเป็นพื้นที่ก่อนหน้าทางด้านสิ่งแวดล้อม ของโครงการ ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมเรื่องพื้นที่ก่อนหน้าทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย บ้านพักเด็กและครอบครัวจังหวัดชลบุรี ศูนย์คุ้มครองผู้บริโภคจังหวัดชลบุรี และศูนย์พัฒนาการเกษตรวิสัยการศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรวิทยาดงใหญ่ ซึ่งจากโครงการจะสร้างสะพาน (สผ. 2) มีบริเวณที่กว้างให้เห็นจากการจราจรของรถขนาดใหญ่ หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุงนี้อาจจะได้ผลกระทบเพิ่มเติม และยังมีข้อสงสัยว่าหน่วยงานราชการ ที่อยู่ละแวกนั้น โดยเฉพาะหน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัย อาจได้รับผลกระทบเสียง มลพิษ แสงสว่างต่างๆ
- ควรมีหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องเสียง หากประชาชนเดือดร้อนควรจะไปร้องเรียนก็ได้
- การก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุงนี้มีปัญเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงดังเกินไปประชาชน เข้าไปเป็นกลุ่ม-กระบวนกรรณด้วย ผลกระทบจะลดลงจากก่อสร้าง 2 ปี นับ เพื่อความคาดการณ์ป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมนี้ให้หน่วยงานจะสามารถปฏิบัติตามได้หรือไม่

ข้อชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

- การชะลอตัวเนื่องจากรถขึ้นเนิน ในการออกแบบความชันกับระยะทางจะมีความสัมพันธ์กัน หากชันและระยะทางยาว ความเร็วจะลดลงเรื่อยๆ เนื่องจากโครงการนี้เป็นสะพานที่มีได้สูงชัน ความเร็วจึงไม่ได้ลดลงจนเกินไปตามธรรมชาติ
- การก่อสร้างสะพานเป็นการเพิ่มช่องจราจรบนถนนสุขุมวิท ขณะเดียวกันได้มีการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานร่วมด้วย เพื่อลดจุดกลับรถบนถนนที่ต้องติดกระแสน้ำรถทางตรงทางช่องเลนขวาสุด ส่วนบริเวณแยกโรงโม่ได้มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางแยกไว้แล้ว
- โครงการนี้จะมาแทนจุดกลับรถจากเดิมที่จะถูกปิดโดยขอต่อรอยต่อเลนบาง-บางกาน เมื่อพิจารณา แล้วจึงต้องมีจุดกลับรถระดับพื้นได้สะพาน โดยการก่อสร้างถนนระดับจะขึ้นทางลาดจากทางเมือง ซึ่งมีความปลอดภัย และลดผลกระทบจากทางขึ้นทาง ทั้งสองข้างทางน้อย เนื่องจากสามารถเดินทางโดยใช้สะพานได้ ซึ่งจะเป็นถนนระดับดิน 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางกว้างประมาณ 4 เมตร และพบว่า รถ 90 เปอร์เซ็นต์ ขึ้นชันขึ้นไป อีก 10 เปอร์เซ็นต์ เป็นรถในพื้นก และเข้ามาเพื่อกลับรถ

- จากการพิจารณาหากไม่ก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณนี้จะมีจุดกลับรถถัดไปที่จะระยะห่าง 5 กิโลเมตร ดังนั้นไป-กลับ จะมีความประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งจุดกลับรถจะไกลเกินกว่ามาตรฐานที่ตั้งเอาไว้ ส่วนการขยายช่องจราจรฝั่งซ้าย พื้นนี้ จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินสองข้างทางอาจทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับเจ้าของที่ดินที่ยอมรับเสีย
- บริเวณแยกโรงโม่ เป็นปัญหาการจราจรที่สำคัญในพื้นที่ในการศึกษาที่ผ่านมา พบว่า จะมีโครงการก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางแยก ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนประมาณการก่อสร้าง

- จุดอ่อนหัวใจที่ดำเนินการศึกษานี้ เป็นตัวแทนของพื้นที่ก่อนหน้าในบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้น การประเมินผลกระทบ และการกำหนดมาตรการลดผลกระทบในบริเวณดังกล่าวจะเป็นการลดผลกระทบก่อนหน้าในภาพรวมนี้ด้วย

- ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ติดต่อข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ
กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
● ที่อยู่ : ถนนสุขุมวิท แขวงบางนา เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10400
● โทรศัพท์ : 0-2354-6777

บริษัทที่ปรึกษา

สำนักงานสิ่งแวดล้อมและที่ปรึกษา
บริษัท เอ็มเค เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
● ที่อยู่ : เลขที่ 122/26 ซอยศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10230
● โทรศัพท์ : 0-2610-8278 โทรสาร : 0-2610-5654 E-mail : jutarat.kd@gmail.com
ติดต่อ : คุณจุฬารัตน์ หรือคุณจิราภา



สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา
บริษัท เอ็มเค เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
● ที่อยู่ : เลขที่ 1199 ซอยสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10400
● โทรศัพท์ : 0-2617-0500 โทรสาร : 0-2617-0511 E-mail : cityplanprofessionals@gmail.com
● ติดต่อ : คุณสุวิมล



เว็บไซต์โครงการ



เฟสบุ๊คโครงการ



Line โครงการ

Website : www.sdmplanning.co.th
Facebook : สำนักงานสิ่งแวดล้อมและที่ปรึกษา 163 กม. 132+430 จ.ชลบุรี



สรุปผลการประชุมเพื่อหาหรือมาตรการป้องกัน แก๊ว และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุง บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.132+430 จ.ชลบุรี

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการ

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ข้อชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ◆ ขอให้เข้าไปหาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับที่ดินส.พ.น. กลางส.พ.น. และปลายส.พ.น. เพื่อรับฟังผลกระทบและหาทางแก้ไขให้ถูก หรือควรพิจารณาการแก้ไขอย่างอื่น

ด้านอื่นๆ

- ◆ ประเทศไทย หากมีโครงการก่อสร้างถนนทางรถไฟ หากถนนทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกันพัฒนา ถนนเส้นดังกล่าวได้หรือไม่ เนื่องจากถนนชำรุดเสียหาย และน้ำท่วม หากสภาพผิวการจราจรพื้น ขนาดของการจราจร ได้มาตรฐานถึงสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคงจุดนี้ได้
- ◆ การวางท่อระบายน้ำที่คลองวัง บริเวณตลาดโรงโม่ จะทำทางวางท่อระบายน้ำใหม่หรือไม่ เนื่องจากเวลาฝนตก น้ำจะนองเพราะระบายไม่ทัน หรือหากถนน 2-3 ช่องจราจร บ้างท่วม ดังนั้น ควรหาแนวทางการแก้ไข
- ◆ ผู้ได้รับผลกระทบในระยะประชิดได้นำเสนออยู่ตลอดว่าควรตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับ โครงการมอเตอร์เวย์ แลนด์มิ่ง-หนองคาย ควรครอบคลุมโครงการเข้าด้วยกัน อย่าให้ประชาชนต้องลำบากซ้ำซ้อน เคยทำเรื่องติดกัน ไปที่กระทรวงคมนาคม ได้รับคำตอบกลับมา คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบคนละหน่วยงานกัน ซึ่งทั้ง 2 หน่วยงาน อยู่ภายใต้กรมทางหลวงด้วยกัน แต่ไม่สามารถครอบคลุม 2 โครงการ เข้าด้วยกันได้ ซึ่งดูไม่ถูกต้อง กระทรวงการ อยู่ตรงไหน One Stop Service มีหรือไม่ แล้วโครงการจะไปตั้งจุดไหน
- ◆ การก่อสร้างควรได้รับความเห็นจากนายช่างโครงการเป็นหลัก ไม่ใช่ผู้รับเหมาก่อสร้าง เช่น ในการเปิดกองจราจร ควรเป็นไปตามความเหมาะสมไม่ใช่นายช่างผู้รับเหมาก่อสร้างสะดวก เป็นต้น
- ◆ เห็นด้วย ที่รถบรรทุกมีกฎหมายในการจราจร แต่ในความเป็นจริงการแก้ไขปัญหามอเตอร์เวย์เป็นระบบรางเพื่อช่วย ในการขนส่ง ปริมาณรถบรรทุกจะลดลง ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง
- ◆ จังหวัดชลบุรีมีปัญหาที่ดินมาก จึงแก้ปัญหาโดยการสร้างทางเสีย มีอยู่เพราะนายการจราจรออกไปเส้นทางนี้แทน ซึ่งจากแหลมฉบังไปจนถึงพัทยา หากสร้างทางเสียเมืองโดยใช้ทางเลี่ยงทางรถไฟในการช่วยระบายรถจะสามารถ ช่วยได้มาก

- ◆ ที่ปรึกษาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- ◆ ที่ปรึกษาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป
- ◆ ถนนเลี่ยงทางรถไฟ ปีพ.ศ. 60 เมตร เป็นปัจจัยหนึ่งที่ใช้ในการประกอบการพิจารณาก่อสร้างโครงการสะพาน ข้ามคลองบางละมุงนี้ ซึ่งสามารถรองรับได้ 20 ปี โดยหลังจากการใช้งาน 20 ปี แล้วเกิดปัญหา อาจจะมีการพัฒนาถนน เลี่ยงทางรถไฟในอนาคต ซึ่งปัจจุบันยังคงเป็นเพียงแผนการพัฒนา
- ◆ ที่ปรึกษาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- ◆ การบูรณาการโครงการเข้ากันมอเตอร์เวย์-หนองคาย เนื่องจากการพัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ จึงไม่ได้มี การออกแบบจุดกลับรถไว้ภายใน ดังนั้น หากจะครอบคลุมโครงการจึงต้องมีรถวนคืนที่เดิมเพิ่มเติมเพื่อสร้างจุดกลับรถ ในขณะโครงการพยายามใช้แนวทางที่น้อย และไปวนคืนที่เดิมเพิ่มเติมเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน จึงคิดว่าวิธีการนี้ออก และเป็นที่มาของการก่อสร้างสะพานบริเวณนี้
- ◆ ที่ปรึกษาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- ◆ ระบบราง ที่เป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถช่วยได้ แต่มีข้อจำกัดจากจุดหนึ่งไปยังระบบราง เพราะได้เฉพาะทางที่มีรางไปถึง ซึ่ง ในการศึกษาผ่านร่างของโครงการ ได้นำทั้งระบบถนน ไปวางของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือการทางพิเศษ ซึ่งมีการพัฒนา รวมถึงการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ได้นำมาประกอบการวางมีปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ทางใด ไปไหน เพราะวางแผนมา ในแต่ละโครงการมาไว้พร้อมกัน เป็นเหตุผลที่ทางหลวงหมายเลข 3 จะต้องขยาย เป็น 8 ช่องจราจร ดัง แหลมฉบังจนถึงเกาะกูด
- ◆ เส้นทางเลี่ยงเมือง กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่ศึกษาและก่อสร้างตามที่มีการกำหนดไว้ในผังเมืองรวม ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการศึกษา

ติดต่อข้อมูลเพิ่มเติม

บริษัทที่ปรึกษา



หน่วยงานเจ้าของโครงการ
กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงาน กรมทางหลวง
● ที่อยู่ : ถนนมิตรภาพ แขวงวังพญาไท พระรามที่ 9 กรุงเทพฯ 10400
● โทรศัพท์ / โทรสาร : 0-2354-6777



ด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินผลกระทบ
บริษัท เอ็ม แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด
● ที่อยู่ : เลขที่ 123/726 ซอยสีหราช ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10260
● โทรศัพท์ : 0-2610-8878 โทรสาร : 0-2648-5654 E-mail : jutarat.kd@gmail.com
ติดต่อ : คุณพาริณ ผดดี หรือคุณจิรากร ภาโย



ด้านวิศวกรรมและการออกแบบ
บริษัท ซี เอส เอ็น โปรเฟสชั่นแนล จำกัด
● ที่อยู่ : เลขที่ 1199 อาคารนิมิต 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
● โทรศัพท์ : 0-2617-0522 โทรสาร : 0-2617-0524 E-mail : cityplanprofessional@gmail.com
● ติดต่อ : คุณสาริณี คลังนา



เว็บไซต์โครงการ

เฟซบุ๊กโครงการ

ไลน์โครงการ

Website : www.ewd-engineering.co.th
Facebook : สถานศึกษาทางหลวงหมายเลข 3 กม. 132+430 จ.ชลบุรี