



สรุปผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖
(แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ

ตามที่ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) – ถนนประชาอุทิศ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน ได้จัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) แบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๓.๐๐ – ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม สำนักงานเทศบาลเมืองหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของโครงการในการประชุมได้รับเกียรติจากนายจิรศักดิ์ แสงหอย นายอำเภอหลังสวน เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายกรีธา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มที่ ๑ จำนวน ๖๘ คน และกลุ่มที่ ๒ จำนวน ๑๑๖ คน รวมทั้งสิ้น ๑๘๔ คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งคณะผู้ศึกษาจะนำไปใช้ประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุดภายใต้ข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมและความปลอดภัยต่อไป

ทั้งนี้ ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑ ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ (แยกวังตะกอก) ถนนประชาอุทิศ จากแบบสอบถาม (ร้อยละ ๘๕.๓๖) มีความคิดเห็นว่าการพัฒนาโครงการฯ จะช่วยอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง โดยสามารถประมวลภาพบรรยากาศ ดังรูปที่ ๑ และรูปที่ ๒ และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะและข้อชี้แจงที่ได้รับจากการประชุม ได้ดังตารางที่ ๑ และตารางที่ ๒ ได้ดังนี้



นายจิรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน
ประธานเปิดการประชุม



นายกริธา เดชพิณ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร
ผู้แทนกรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมแสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒)
(กลุ่มที่ ๑)



นายจิรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน
ประธานเปิดการประชุม



นายกฤษฎา เดชพิณ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร
ผู้แทนกรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมแสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ ๒ บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒)
(กลุ่มที่ ๒)

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) (กลุ่มที่ ๑)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านแผนการพัฒนาโครงการ	
เนื่องจากโครงการ Land Bridge มีกำหนดเปิดใช้เฟสแรก ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ จึงขอให้มีการพิจารณากำหนดแผนงานก่อสร้างของโครงการให้สอดคล้องกับโครงการ Land Bridge ด้วย	หากโครงการสามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ จะเริ่มก่อสร้างภายในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๗๐-๒๕๗๒ และเปิดใช้งานในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ซึ่งสอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินการของโครงการ Land Bridge อย่างไรก็ตาม ในรายละเอียดอาจต้องพิจารณาถึงการจัดลำดับการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตั้งแต่จุดกลับรถหน้าตลาดมรกต ทางแยกวังตะกอกทางแยกสวนสมเด็จพระเจ้า และจุดกลับรถหน้าหมวดทางหลวงสวน เพื่อให้การก่อสร้างของโครงการฯ แล้วเสร็จสอดคล้องกับโครงการ Land Bridge ต่อไป
เสนอให้เริ่มดำเนินการก่อสร้างที่บริเวณสามแยกวังตะกอกเป็นลำดับแรก เนื่องจากเป็นจุดที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นที่สุด ตามด้วยสี่แยกหลังสวน และลำดับถัดมาคือหน้าตลาดมรกต ส่วนจุดสุดท้ายคือบริเวณหน้าหมวดทางหลวงหลังสวน	ขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการฯ ให้มีความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ ในการจัดแผนการพัฒนาของโครงการฯ จะต้องมีการพิจารณาปัจจัยในหลาย ๆ ด้าน อาทิเช่น ปริมาณการจราจร งบประมาณที่ได้รับในแต่ละปีงบประมาณ การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น เพื่อมาประกอบในการพิจารณาการจัดลำดับการก่อสร้างของโครงการฯ ที่มีความเหมาะสมต่อไป
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
พื้นที่บริเวณสามแยกวังตะกอก ประสบปัญหาน้ำท่วมมาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลากว่า ๑๐ ปี สาเหตุหนึ่งเกิดจากโครงสร้างถนนในปัจจุบันที่ขวางเส้นทางระบายน้ำตามธรรมชาติ หรือท่อระบายน้ำจากฝั่งอำเภอยะไข่ที่จะไหลลงสู่แม่น้ำหลังสวน จึงขอให้โครงการพิจารณาเส้นทางระบายน้ำตามธรรมชาติที่มีอยู่ในปัจจุบันอย่างรอบคอบ และออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้น้ำจากฝั่งพะโต๊ะสามารถไหลผ่านโครงสร้างถนนและลงสู่แม่น้ำหลังสวนได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะในช่วงฝนตกหนัก ซึ่งปัจจุบันพบว่าสามแยกวังตะกอกมีน้ำท่วมภายในระยะเวลาไม่เกิน ๒ ชั่วโมง และรถขนาดเล็กไม่สามารถสัญจรผ่านได้	โครงการได้ให้ความสำคัญกับทั้งการแก้ไขปัญหาการจราจร และการแก้ไขปัญหการระบายน้ำในพื้นที่ โดยพื้นที่รับน้ำในช่วงดังกล่าวเป็นพื้นที่ต่ำ ตั้งแต่บริเวณหน้าโรงพยาบาลหลังสวนถึงสามแยกวังตะกอก และยกตัวขึ้นบริเวณเนินเขาม่วง หากมีปริมาณฝนเกิน ๑๐๐ มิลลิเมตร จะมีโอกาสเกิดน้ำท่วมขังได้ ดังนั้น โครงการจะพิจารณารูปแบบการก่อสร้างและพัฒนาาระบบระบายน้ำในพื้นที่ให้เหมาะสมที่สุดต่อไป

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) (กลุ่มที่ ๑) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)	
ปัจจุบันขนาดของท่อระบายน้ำที่ใช้อยู่ยังเป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ ๑ เมตร ซึ่งอาจไม่เพียงพอรองรับ ปริมาณ น้ำฝนที่เพิ่มขึ้นจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง ประกอบกับการขยายตัวของเมืองและการถมพื้นที่ จึงขอให้โครงการพิจารณาขนาดของท่อระบายน้ำให้เหมาะสมและมีความแข็งแรงเพียงพอในการรองรับน้ำหนักของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อป้องกันความเสียหายของท่อระบายน้ำในอนาคต	ขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการฯ ให้มีความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ ในขั้นตอนของการออกแบบรายละเอียด จะมีการพิจารณาถึงพื้นที่รับน้ำ ปริมาณน้ำ และการไหลของน้ำ เพื่อใช้ประกอบในการออกแบบและกำหนดขนาดและลักษณะของท่อระบายน้ำที่จะนำมาใช้ก่อสร้างในบริเวณต่าง ๆ
เห็นด้วยกับแนวคิดการเวนคืนพื้นที่บริเวณทางแยกต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่อย่างยิ่ง	ในการพิจารณารูปแบบการก่อสร้างที่มีการเวนคืนพื้นที่ จะดำเนินการพิจารณาในรายละเอียดอย่างรอบคอบ เพื่อให้เกิด ประโยชน์ สูงสุด และเกิด ผลกระทบ ต่อประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุดต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ในช่วงระหว่างการก่อสร้าง ขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง เนื่องจากเป็นเส้นทางสัญจรหลักของพื้นที่ ควรมีมาตรการควบคุม ตรวจสอบ และดูแลความปลอดภัยอย่างเข้มงวด พร้อมทั้งเปิดเผยรายชื่อบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบ เพื่อให้สามารถร่วมกันตรวจสอบการดำเนินงานได้ และควรกำหนดกรอบระยะเวลาก่อสร้างให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม	ในช่วงระหว่างการก่อสร้างของโครงการฯ จะมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่ระบุข้อมูล และรายละเอียดของโครงการฯ ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง อาทิเช่น ชื่อโครงการฯ ระยะเวลาการก่อสร้าง ระยะทางในการก่อสร้าง บริษัทผู้รับจ้างในการก่อสร้าง รายชื่อนายช่างโครงการฯ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบต่อไป ทั้งนี้ การจัด การจราจรระหว่างการก่อสร้าง จะมีการแบ่งเขตพื้นที่ก่อสร้างและเขตพื้นที่การจราจรอย่างชัดเจน พร้อมกำหนดมาตรการควบคุมดูแลอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก หากพบความไม่ปลอดภัยทางโครงการจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนต่อไป
ขอให้โครงการพิจารณาติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ ในช่วงระหว่างการก่อสร้างบริเวณสามแยกวงตัดเกอ รวมทั้งติดตั้งป้ายทางเบี่ยงและป้ายแสดงเส้นทางอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ	โครงการได้มีการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวงและในส่วนของการติดตั้งป้ายต่าง ๆ จะมีการดำเนินการตามข้อกำหนดและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งในช่วงระยะก่อสร้างและช่วงระยะดำเนินการ (เปิดให้บริการ)

ตารางที่ ๒ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) (กลุ่มที่ ๒)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
จากเอกสารประกอบการประชุมที่ได้จัดทำขึ้น พบว่า ในภาพที่ ๖-๑๘ ซึ่งแสดงแบบแปลนของบริเวณแยกสวนสมเด็จฯ ระยะขึ้นสะพานค่อนข้างสั้น หากยานพาหนะออกจากตลาดหลังสวนมุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ จะต้องเร่งความเร็วในระยะสั้นเพื่อขึ้นสะพาน โดยเฉพาะหากเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและเกิดอันตรายได้	ระยะทางและค่าระดับในบริเวณทางขึ้น-ลง สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน จะมีความสอดคล้องกับระยะทางและค่าระดับในปัจจุบัน ทั้งนี้ โครงการฯ จะมีการพิจารณาและปรับปรุงรูปแบบในบริเวณทางแยกสวนสมเด็จฯ และสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น และสามารถรองรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้อย่างเหมาะสมต่อไป
เสนอให้ทำเป็นสะพานคู่ขนาน ข้างละ ๒ ช่องจราจร คล้ายกับแยกพงษ์เพชร และแยกบริเวณแจ้งวัฒนะ เยื้องบึงซี ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้การจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยผู้ใช้เส้นทางหลังสวนสามารถเดินทางไปวัดสมุหเขตตารามโดยใช้เลนคู่ขนานในขณะเดียวกันผู้ที่มาจากวัดสมุหเขตตารามสามารถใช้ทางลอดใต้สะพาน เลี้ยวขวา แล้ววิ่งข้ามสะพานคู่ขนานเพื่อเข้าตลาดหลังสวนได้โดยตรง หากพิจารณาผลประโยชน์ที่ชาวบ้านจะได้รับ โดยไม่เน้นเรื่องความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ การก่อสร้างสะพานคู่ขนานจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรอบ ร้านค้าสองฝั่งถนนมีโอกาสกลับมาดำเนินกิจการได้ หลังจากที่ยหลายร้านต้องปิดตัวลงในช่วงที่ผ่านมา	ในบริเวณทางคู่ขนานด้านข้างของสะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน เป็นบริเวณที่มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่เขตทางหลวง หากมีการพิจารณาให้เป็นแนวเส้นทางหลักในการสัญจร จะต้องมีการพิจารณาเวนคืนที่ดินในบริเวณที่ติดกับแนวเขตทางหลวงโดยรอบทางคู่ขนานดังกล่าวเพิ่มเติม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก อีกทั้ง การก่อสร้างสะพานคู่ขนานข้ามแม่น้ำหลังสวนยังมีข้อจำกัดในเรื่องของช่องลอดใต้สะพานที่จะต้องมีความสูงที่เพียงพอต่อการรองรับระดับน้ำสูงสุดของแม่น้ำหลังสวน รวมทั้งเพียงพอต่อการสัญจรทางเรือ และการจัดประเพณีประจำท้องถิ่น
กรณีการปิดเกาะกลางบริเวณตลาดอวยชัย และการเปิดให้รถวิ่งสวนทางกันพร้อมการกลับรถบริเวณอุรุถ ป.พรทิวินัน ถือเป็นลักษณะที่มีความเสี่ยงสูงและอาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทาง จึงไม่ควรนำมาใช้	ขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการฯ ต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบช่องจราจรที่ให้รถวิ่งสวนทางกันเป็นรูปแบบที่อยู่ในระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว โดยจะคำนึงถึงความปลอดภัยและผลกระทบต่อประชาชนเป็นหลัก ซึ่งอาจมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการดำเนินการดังกล่าว
ถนนหลายสายที่มีทางแยกในบริเวณก่อนถึงทางแยก มักจะมีปัญหาการท่ดตัวไม่เท่ากันของถนน ดังนั้น ขอเสนอให้มีการปิดทางแยกต่าง ๆ แล้วให้รถที่ต้องการเลี้ยวขวาไปกลับรถบริเวณอื่น ๆ เพื่อลดปัญหาการท่ดตัวบริเวณแยก	ในบริเวณทางแยกต่าง ๆ มักจะพบการท่ดตัวที่ไม่เท่ากันของผิวจราจรในกรณีที่ชนิดของผิวจราจรในบริเวณทางแยกมีความแตกต่างกันระหว่างผิวทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีตและผิวทางแบบคอนกรีต และในกรณีที่ทางแยกมีลักษณะเป็นผิวทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต ซึ่งมักจะเกิดการท่ดตัวในลักษณะคล้ายร่องล้อเนื่องจากการออกตัวและการชะลอตัวของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบโดยใช้ผิวทางแบบคอนกรีตตลอดทั้งสายซึ่งจะสามารถแก้ปัญหาการท่ดตัวที่ไม่เท่ากันบริเวณทางแยกได้

ตารางที่ ๒ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) (กลุ่มที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)	
ขอให้โครงการมีการสำรวจพื้นที่บริเวณถนนเขาเงิน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเลิกเรียน ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดระยะยาวถึง ๔๐๐-๕๐๐ เมตร ดังนั้น แม้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแยกแล้ว ยังมองว่าการจราจรในบริเวณทางแยกอาจยังคงมีความหนาแน่นอยู่	รูปแบบของโครงการฯ ได้มีการพิจารณาถึงการแก้ไขปัญหาการจราจรควบคู่ไปกับการบรรเทาผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนบริเวณโดยรอบ โดยรูปแบบการปิดทางแยก เป็นรูปแบบที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูง แต่อาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการสัญจรของผู้ที่อาศัยในชุมชนบริเวณโดยรอบทางแยกดังกล่าว จึงได้มีการพิจารณาเป็นรูปแบบของทางแยกต่างระดับควบคู่ไปกับทางยกระดับพื้นผิวคลุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถบรรเทาผลกระทบต่อชุมชนและยังคงประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่
ปัจจุบันบริเวณแยกหลังสวนมีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก ต้องรอสัญญาณไฟอย่างน้อย ๒ รอบ จึงจะสามารถเข้าสู่ตลาดได้	รูปแบบของโครงการฯ นั้น การจราจรบนทางหลักจะใช้สะพานข้ามทางแยกสวนสมเด็จฯ ส่งผลให้มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกระดับพื้นที่ลดน้อยลง โดยโครงการจะมีการออกแบบเพื่อปรับปรุงจังหวะและรอบสัญญาณไฟจราจรให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง
ขอให้โครงการพิจารณาแนวทางในการขยายปากทางของทางแยกสวนสมเด็จฯ ให้มีความกว้างเพิ่มขึ้น เพื่อให้รถในชุมชนสามารถสัญจรเข้า-ออก ได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น	รูปแบบของโครงการฯ จะมีการพิจารณาถึงความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมควบคู่ไปกับผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งรถที่สัญจรในบริเวณทางแยกมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่สำหรับรองรับการเลี้ยวของรถเพื่อให้สัญจรเข้า-ออกพื้นที่ได้โดยปลอดภัย โดยพื้นที่ดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ทำให้จะต้องมีการพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อผู้ที่จะถูกเวนคืนที่ดินในกรณีดังกล่าว ทั้งนี้ หากในบริเวณดังกล่าวมีผลกระทบเกิดขึ้นในระดับสูง อาจจะต้องมีการพิจารณาแนวทางอื่นๆ เพิ่มเติม ร่วมกับทางหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่ เช่น การจำกัดการสัญจรของรถบรรทุกไม่ให้เข้า-ออกในบริเวณพื้นที่ชุมชน เป็นต้น ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับรองรับการเลี้ยวของรถ เนื่องด้วยรถบรรทุกจะต้องใช้พื้นที่ในการเลี้ยวของรถที่มากกว่ารถขนาดเล็ก

ตารางที่ ๒ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) (กลุ่มที่ ๒) (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)	
ขอแจ้งให้กรมทางหลวงและที่ปรึกษาได้รับทราบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๖๙ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีแผนงานพัฒนาระบบส่งไฟฟ้า เนื่องจากความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่อำเภอหลังสวนเพิ่มสูงขึ้น โดยขณะนี้ระบบสายส่งที่เป็นระบบแรงสูงอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง และมีกำหนดจะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มอีก เส้นทางหนึ่งในฝั่งละแ่ม การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจึงมีความจำเป็นที่จะต้องขอข้อมูลเพิ่มเติม เช่น พื้นที่เขตทาง (Right of Way : ROW) ความกว้างพื้นที่ทางเท้า ตำแหน่งและความสูงของเสาไฟแสงสว่าง (Street Lights) และโครงสร้างสาธารณูปโภคอื่น ๆ ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ การก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้ามีมูลค่าการลงทุนสูง และมีกำหนดเริ่มดำเนินการในเดือนกรกฎาคมนี้ จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่ละเอียดครบถ้วนเพื่อประกอบการวางแผนและดำเนินงานให้เป็นไปอย่างเหมาะสม	กรมทางหลวงและที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เพื่อหารือแนวทางในการดำเนินการร่วมกัน โดยรูปแบบที่ได้มีการพิจารณาร่วมกันแล้วจะแสดงลงในแบบรายละเอียดขั้นสุดท้าย (Find Drawing) เพื่อให้โครงการฯ สามารถนำไปดำเนินการก่อสร้างได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อไป
กรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตั้งโคมไฟสาธารณะเพิ่มเติมในบริเวณพื้นที่ทางเท้า ทำให้พื้นที่สำหรับวางสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมทั้งโครงการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเหลือพื้นที่ค่อนข้างน้อย ซึ่งจะต้องมีการใช้พื้นที่ร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการได้มีการออกแบบติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างกึ่งคู่ ความสูง ๑๒.๐๐ เมตร ในตำแหน่งบริเวณเกาะกลางของทางหลวงและมีการออกแบบติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างกึ่งเดี่ยว ความสูง ๙.๐๐ เมตร ในตำแหน่งบริเวณเกาะกลางกั้นระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนาน (Separator) ซึ่งส่งผลให้ในบริเวณพื้นที่ทางเท้ามีพื้นที่สำหรับการวางระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอเสนอให้มีการพิจารณาการขยายถนนแทนการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก เพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการดำเนินชีวิตของผู้ประกอบการในพื้นที่สองฝั่งถนน โดยขอให้พิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสถานประกอบการและกิจการร้านค้าทั้งสองฝั่งถนนซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก และขอให้มีแนวทางในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเข้าถึงสถานประกอบการและร้านค้าดังกล่าวอย่างเหมาะสม	ขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ไปพิจารณาแนวทางในการอำนวยความสะดวกต่อการเข้าถึงสถานประกอบการและร้านค้าในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับรูปแบบการแก้ไขปัญหาการจราจรของโครงการฯ พร้อมทั้งนำไปกำหนดเป็นมาตรการลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมต่อไป

ผู้สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษา สอบถามข้อมูลและ
แสดงข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์โครงการ : <https://ทล๔๑วังตะกอก-ประชาอุทิศ.com> และทำการ Scan QR CODE



สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

❖ กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ ๒/๔๘๖ ชั้น ๖ อาคารเฉลิม ๖ รัชชูปถัมภ์ ถนนพระรามที่ ๖ แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘-๗๕ ต่อ ๒๔๐๓๘ โทรสาร : ๐ ๒๓๕๔ ๑๐๓๔

บริษัทที่ปรึกษา

❖ บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

โทรศัพท์ : ๐-๒๑๑๖-๙๗๙๖ โทรสาร : ๐-๒๑๑๖-๙๗๗๕

ด้านวิศวกรรม : นายณรายชัย ตันตวิทย์ วิศวกรขนส่งและจราจร

นายอริย์รัช เจนวนิชยานนท์ วิศวกรงานทาง

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

: นางสาวศศิธร หล้าศักดิ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

❖ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

โทรศัพท์ : ๐-๒๓๒๙-๘๐๐๐ โทรสาร : ๐-๒๓๒๙-๘๑๐๖

ด้านสิ่งแวดล้อม : รศ.ดร.ภาสกร ชันทองทิพย์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายณเรศ จ้อยอำ ผู้ช่วยผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจสังคม