



ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปลผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๖ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (รวมสะพานข้ามทางรถไฟ)

ด้วยกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท ธารา ไลน์ จำกัด ให้ดำเนินงานโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๖ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ (รวมสะพานข้ามทางรถไฟ)

ในการดำเนินงานโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงาน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะร่างมาตรการป้องกัน แก้วไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ โดยแบ่งการประชุมออกเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลกันทรารมย์ อำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ

กลุ่มที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลคูณ ชั้น ๒ อำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้สรุปลผลการประชุมดังกล่าว เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ โดยได้มอบหมายให้นางสาววรพร ยาบาลี เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา หมายเลขโทรศัพท์ ๐๙ ๗๑๔๘ ๐๑๗๖ E-mail : pp.tharaline@gmail.com เป็นผู้ประสานงาน ทั้งนี้ เพื่อให้ การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายเสริมศักดิ์ นายนันท์)

รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมทางหลวง

สรุปผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2086
กับทางหลวงหมายเลข 226 (รวมสะพานข้ามทางรถไฟ)

ตามที่ กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด และบริษัท ธารา ไลน์ จำกัด ในโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2086 กับทางหลวงหมายเลข 226 (รวมสะพานข้ามทางรถไฟ) นั้น กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่	เวลา-สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ผู้เข้าร่วมประชุม
1	09.00-12.00 น. ณ เทศบาลตำบลกันทรารมย์ อำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ	หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ/หน่วยงานสาธารณูปโภค ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการหมู่ที่ 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14 สื่อมวลชน และประชาชนผู้สนใจ	75 คน
2	13.30-16.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลดุน อำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานประกอบการ ผู้นำชุมชนและประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการหมู่ที่ 3, 4, 8 และประชาชนผู้สนใจ	35 คน

* ไม่รวมบรรวมกรมทางหลวง 5 คน และบริษัทที่ปรึกษา 10 คน



บรรยากาศการประชุม กลุ่มที่ 1 ณ เทศบาลตำบลกันทรารมย์



บรรยากาศการประชุม กลุ่มที่ 2 ณ องค์การบริหารส่วนตำบลดุน

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
รูปแบบการพัฒนาโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ ดำเนินการเฉพาะช่วงทางรถไฟได้หรือไม่ ไม่ต้องการให้ยาวต่อเนื่องข้ามแยกกันทรามย์ เนื่องจากจะมีผลกระทบกับธุรกิจบริเวณทางแยก และบ้านเรือนในบริเวณดังกล่าว (กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> สะพานข้ามทางรถไฟยาวต่อเนื่องข้ามแยกกันทรามย์ เป็นการออกแบบเพื่อลดความแออัดบริเวณแยกกันทรามย์และเพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยแบ่งปริมาณการจราจรจากผู้ใช้ทางที่ต้องการเดินทางไปอำเภอโขงเจียมน้อย หรือเดินทางไปอำเภอโนนคูณและกันทรลักษ์ ให้สามารถใช้สะพานผ่านไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ส่วนผู้ที่ต้องการเดินทางบนพื้นราบสามารถใช้เส้นทางใต้สะพานได้ตามปกติ ซึ่งมีการใช้พื้นที่สาธารณประโยชน์สองข้างทางโดยไม่เวนคืนที่ดินประชาชนเพิ่มเติมแต่อย่างใด นอกจากนี้ ได้มีการออกแบบให้ใช้พื้นที่ใต้สะพานให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การจัดวางพื้นที่สาธารณประโยชน์เพื่อการสัญจรทางน้ำ ให้มีผู้เข้าใช้พื้นที่มากขึ้นซึ่งจะส่งผลให้การค้าขายในบริเวณใกล้เคียงมีความเคลื่อนไหวมากขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น รวมทั้งจะมีการเพิ่มความสะดวกและปลอดภัย โดยจัดให้มีทางเท้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการจราจร ตลอดแนวสะพานและทางบริการขนาสองข้างของสะพาน
การออกแบบ	
<ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวจราจรโดยเฉพาะบริเวณทางแยกควรมีความแข็งแรงในการรับน้ำหนัก (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้มีการตรวจสอบปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุก โดยจะออกแบบให้มีความแข็งแรงอย่างเหมาะสม เช่น เสริมผิวจราจรบริเวณทางแยกเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหรือการลาดยางแบบพิเศษผสมโพลีเมอร์ เพื่อเพิ่มความแข็งแรง คงทน ลดการเกิดร่องล้อได้อย่างดี
<ul style="list-style-type: none"> สามารถออกแบบเป็นทางลอดรถไฟในทางตรง โดยไม่ต้องไปกลับรถได้หรือไม่ (กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> หากทำการออกแบบทางลอดรถไฟให้มีแนวตรง โดยไม่ไปอ้อมในเขตทางรถไฟ จะส่งผลให้มีการใช้พื้นที่เพิ่มเติมสองข้างทาง เนื่องจากความหนาของโครงสร้างทางลอดและสำรองพื้นที่สำหรับติดตั้งระบบสูบน้ำ ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนที่ดินกว้างขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> ทางกลับรถบริเวณทางลอดรถไฟมีระยะทางไกล สามารถออกแบบให้สั้นกว่านี้หรือไม่ (กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้มีการออกแบบให้ระยะทางสั้นมากที่สุดและปลอดภัยมากที่สุด (ประมาณ 150 เมตร ไป-กลับ รวมประมาณ 300 เมตร) หากสั้นลงจะทำให้ความลาดชันของทางลอดเพิ่มขึ้น การไต่ระดับของรถยนต์และจักรยานยนต์จะยิ่งยากและไม่ปลอดภัย
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกสามารถออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยได้หรือไม่ (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้ทำการออกแบบบริเวณทางแยกให้มีความปลอดภัยสูงสุดในพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัด เช่น การปรับปรุงวงเวียน การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น โดยจะมีการวิเคราะห์ด้านวิศวกรรมจราจร กำหนดรอบสัญญาณไฟที่เหมาะสม จึงจะสามารถกำหนดให้เลี้ยวซ้ายเมื่อปลอดภัยหรือต้องหยุดรอสัญญาณไฟได้ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและความปลอดภัยสูงสุด
การระบายน้ำ	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกวัดกันทรามย์ น้ำจากถนนจะไหลเข้าสระน้ำในวัดหรือไม่ (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบระบบระบายน้ำสำหรับรับน้ำเพื่อลำเลียงน้ำออกนอกพื้นที่และระบายลงสู่ทางน้ำธรรมชาติ รวมถึงช่วยเก็บกักน้ำส่วนเกินไม่ให้ไหลเข้าท่วมพื้นที่วัดและชุมชนโดยรอบ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
การระบายน้ำ (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> การระบายน้ำตลอดแนวทางหลวงหมายเลข 226 น้ำแต่ละแยกไหลลงที่ใด (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำจะทำการขยายท่อบริเวณทางเท้าให้ใหญ่และมีความลึกที่เหมาะสม สามารถเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิมของเทศบาลและเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำโดยรวมทั้งพื้นที่ ทิศทางการไหลไปทางจังหวัดอุบลราชธานี โดยจะปรับปรุงให้เชื่อมกับทางน้ำธรรมชาติเดิม เช่น ห้วยสะบ้าห้วยแซง และห้วยชะยุ่ง ทั้งนี้ โครงการวางท่อระบายน้ำ (ในพื้นที่ชุมชน) หรือคูร่องน้ำเปิด (พื้นที่โล่ง) เพิ่มเติมตามแนวเขตทางหลวง รวมถึงเพิ่มท่อรับน้ำบริเวณทางแยก เช่น แยกธนาคารกรุงเทพ ซึ่งจะช่วยการระบายน้ำในโครงการได้ดีขึ้น
ความปลอดภัย	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีสะพานลอยในย่านชุมชนระหว่างทางแยกวัดกันทรารมย์ และทางแยกกันทรารมย์ (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาคัดเลือกตำแหน่งที่เหมาะสม เนื่องจากการก่อสร้างสะพานลอยมีเสาคอม่อและบันไดที่อาจบดบังพื้นที่ร้านค้าหรือบ้านเรือนประชาชน ซึ่งต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินที่ประชิดเขตทางหลวง (ตำแหน่งที่จะมีการก่อสร้างเสาคอม่อและบันไดของสะพานลอย) หากไม่มีการคัดค้านจึงจะสามารถก่อสร้างได้ กรณีไม่สามารถจัดวางสะพานลอยในตำแหน่งที่เหมาะสมได้ จะออกแบบเป็นทางม้าลายคนเดินข้าม พร้อมสัญญาณไฟกะพริบ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำในตำแหน่งที่เหมาะสม
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ปรับปรุงทัศนวิสัยในการสัญจรไม่ให้เกิดการบดบังรถในฝั่งตรงข้าม (กลุ่มที่ 1) จุดกลับรถไม่ควรมีต้นไม้สูงหรือกระถางบดบังการสัญจร (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้พิจารณาปิดจุดกลับรถเดิมบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณปากทางเข้าถนนราษฎร์เจริญ (แยกธนาคารกรุงเทพฯ) และปากทางเข้าถนนเจริญราษฎร์ ซึ่งทั้งสองแห่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แล้วเปิดจุดกลับรถใหม่ทดแทนบริเวณกึ่งกลางระหว่างทางแยก ซึ่งจะสามารถกลับรถได้ 3 ตำแหน่ง (ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก) ตามแนว ทล.226 ประกอบด้วย บริเวณแยกวัดกันทรารมย์ บริเวณแยกกันทรารมย์ และบริเวณกึ่งกลางระหว่างสองทางแยก (เยื้องกับธนาคารกรุงไทย) นอกจากนี้ มีการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร ลดขนาดเกาะกลางให้แคบลงและไม่ปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางในพื้นที่กลับรถ
<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มความปลอดภัยบริเวณแยกถนนประจักษ์สุขดีและบ้านหนองมะเขว (กลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้ออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยโดยพิจารณาให้มีทางเดินเท้าตลอดสองข้างทาง ไฟฟ้าส่องสว่าง ทางม้าลายคนเดินข้าม ป้ายเตือน ป้ายจำกัดความเร็ว สัญญาณไฟกะพริบ ในตำแหน่งที่เหมาะสม
<ul style="list-style-type: none"> ทางเข้าหมู่บ้าน หมู่ 3 หนองปลาคุ้ม มีรถรับ-ส่งนักเรียนเข้า-ออก ขอเสนอให้มีทางม้าลาย (กลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณา โดยจะออกแบบเพิ่มความปลอดภัยโดยพิจารณาให้มีทางเดินเท้าในตำแหน่งที่เหมาะสม ไฟฟ้าส่องสว่าง ทางม้าลายคนเดินข้าม ป้ายเตือน ป้ายจำกัดความเร็ว สัญญาณไฟกะพริบ อย่างเพียงพอ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
ความปลอดภัย (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> มีความกังวลว่าพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแยกกันทรารมย์ จะเป็นแหล่งมั่วสุม และเกิดอันตราย (กลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีมาตรการป้องกัน เช่น ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อระแวดระวังอันตรายและลดการเป็นแหล่งมั่วสุมใต้สะพาน โดยขอความอนุเคราะห์ในการตรวจติดตามร่วมกับสำนักงานเทศบาลตำบลกันทรารมย์ เป็นต้น การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมจะออกแบบให้เป็นพื้นที่เปิด ลดมุมอับสายตา และมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอ การจัดการชุมชน โครงการได้ขอความร่วมมือสถานศึกษา เช่น วิทยาลัยเทคนิคกันทรารมย์ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาลตำบลกันทรารมย์ องค์กรบริหารส่วนตำบล การอบรมนักเรียน นักศึกษา และมีการบริหารจัดการที่ดี ถึงหน่วยงานต่าง ๆ รับประทานและยินดีให้ความร่วมมือ
สิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> มีความกังวลว่าแรงสั่นสะเทือนจะมีผลต่อกำแพงวัดกันทรารมย์ และโคมหลวงปู่บริเวณสระน้ำ ซึ่งไม่ได้ลงเสาเข็มไว้ รวมถึงเจดีย์ในวัดศรีมิ่งคาราม (กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> จากการประเมินความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการพบว่า กิจกรรมโครงการไม่มีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ที่มีฐานรากไม่แข็งแรงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับอาคารประเภทที่ 3 อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งด้านเสียงและความสั่นสะเทือน จึงเสนอให้ใช้เข็มเจาะในการก่อสร้าง นอกจากนี้ได้กำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบต่อความสั่นสะเทือน เช่น เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีความสั่นสะเทือนมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน และในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารจากความสั่นสะเทือนจากโครงการ ผู้รับเหมาต้องรีบเข้าไปตรวจสอบ และดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อยโดยเร็ว และได้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวม โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่โครงการเข้าพบเจ้าของอาคารและบันทึกภาพในปัจจุบัน (ก่อนการก่อสร้าง) ไว้เป็นหลักฐาน
<ul style="list-style-type: none"> ควรมีมาตรการลดผลกระทบให้กับประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่พัฒนาโครงการ (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> ประชาชนที่ได้รับผลกระทบแม้ไม่ได้รับเป็นค่าใช้จ่ายเยียวยา แต่ได้รับการพัฒนาพื้นที่ เช่น มีทางเดินเท้าที่สะดวกสบาย มีระบบระบายน้ำ แก้ไขปัญหาน้ำท่วม มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง เพิ่มความปลอดภัยในเวลากลางคืน และมีพื้นที่สาธารณะที่ใช้ประโยชน์ได้ เป็นต้น

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
<p>สิ่งแวดล้อม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> หากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามที่ประเมิน จะดำเนินการอย่างไร (กลุ่มที่ 1) ในระยะก่อสร้าง ควรเปิดช่องทางร้องเรียนที่เข้าถึงได้สะดวก พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์เงื่อนไขที่ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติให้สาธารณชนทราบ เพื่อให้ข้อมูลแก่กรมทางหลวงได้ถูกต้อง (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามข้อกำหนด/มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เพื่อเป็นการติดตามผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง จัดตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้าง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สำนักงานก่อสร้างโครงการ เทศบาลตำบลกันทรารมย์ และองค์การบริหารส่วนตำบลดุน โดยจะต้องติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็น และต้องมีหมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางที่สามารถติดต่อประสานแจ้งเรื่องร้องเรียนเจ้าหน้าที่ของโครงการจะต้องดำเนินการตรวจสอบกล่องรับฟังความคิดเห็นอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง หากมีเรื่องร้องเรียนให้ผู้รับเหมาทำการตรวจสอบและรีบดำเนินการแก้ไขทันที
<ul style="list-style-type: none"> กำแพงกันเสียงผลิตจากวัสดุอะไร มีความยาวเท่าไร (กลุ่มที่ 1) ในระยะก่อสร้างหากไม่สมัครใจให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง จะดำเนินการอย่างไร (กลุ่มที่ 1) 	<ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในพื้นที่เขตทางของกรมทางหลวงประกอบด้วย กำแพงกันเสียงที่มีความสูง 2.5 เมตร ติดตั้งในบางบริเวณของ หมู่ที่ 12 บ้านสว่างรุ่งเรือง หมู่ที่ 13 บ้านสว่างฟ้า หมู่ที่ 6 บ้านคำบอน หมู่ที่ 8 บ้านหนองมะเขว หมู่ที่ 9 บ้านโคกสะอาด หมู่ที่ 11 บ้านเกาะแก้วสันติธรรม หมู่ที่ 13 บ้านสว่างฟ้า หมู่ที่ 8 บ้านหนองมะเขว และวิทยาลัยเทคนิคกันทรารมย์ และกำแพงกันเสียงที่มีความสูง 3.0 เมตร ติดตั้งในบางบริเวณของหมู่ที่ 14 บ้านสันติสุข โดยเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ แผ่นเมทัลชีทสำเร็จรูป ความหนาไม่น้อยกว่า 0.64 มิลลิเมตร มีคุณสมบัติการป้องกันเสียงไม่น้อยกว่า 18 dB (A) ความยาวกำแพง 79-1,339 เมตร ทั้งนี้ ต้องสอบถามความยินยอมของประชาชนในพื้นที่บริเวณที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวก่อน กรณีประชาชนไม่ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง กรมทางหลวงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้างอื่น ๆ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ เช่น <ul style="list-style-type: none"> - หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน ถ้าในกรณีที่ต้องก่อสร้างในช่วงเวลากลางวันให้หลีกเลี่ยงงานที่เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือน เช่น การบดอัดพื้น เป็นต้น - กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ให้มีสภาพใช้งานได้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - ใช้น้ำมันหล่อลื่น เพื่อช่วยลดการเสียดสีระหว่างชิ้นส่วนของเครื่องจักร และตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถบรรทุกและเครื่องจักรต่าง ๆ ให้มีความสมบูรณ์และพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา - ควบคุมความเร็วรถบรรทุกของโครงการ โดยให้ใช้ความเร็วบนทางหลวงไม่ให้เกินกว่ากฎหมายกำหนด สำหรับเส้นทางเข้าหมู่บ้านและพื้นที่ก่อสร้าง ความเร็วรถต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 2086 กับทางหลวงหมายเลข 226
(รวมสะพานข้ามทางรถไฟ)**



กรมทางหลวง



กระทรวงคมนาคม

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
การดำเนินโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาดำเนินโครงการกำหนดไว้ อย่างไร (กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการนี้เป็นการสำรวจและออกแบบ มีกำหนดแล้วเสร็จประมาณกลางปี พ.ศ. 2567 จากนั้นหากเป็นไปตามขั้นตอนโดยไม่มีอุปสรรคใด กรมทางหลวง จะดำเนินการจัดการเรื่องที่ดินระหว่างหน่วยงานของรัฐ (1-2 ปี) ให้เรียบร้อย ก่อนการก่อสร้าง (2 ปี) และเปิดให้ใช้ทางได้ประมาณ พ.ศ. 2573 * ระยะเวลาที่ชี้แจงนี้เป็นการประมาณการโดยทั่วไป *

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

อาคารเฉลิม วชิรพุกกี ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 02 354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 02 354 1043

แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 กรมทางหลวง

91 หมู่ 10 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ 33000

โทรศัพท์ : 04 561 1535 โทรสาร : 04 561 3354



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (งานด้านวิศวกรรมและการกำหนดรูปแบบโครงการ)

เลขที่ 111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา 30000

นายจิรภัทร พัดชื่น โทรศัพท์ : 087 556 9554 นายรัฐพล ไมตรีจิตร โทรศัพท์ : 086 940 7069



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด (งานด้านวิศวกรรมสำรวจและสถาปัตยกรรม)

เลขที่ 188/70 อาคารชัยวอล์ค ห้องเลขที่ ดี 16 (ชั้นที่ 3-4) ดี 17

ถนนจรัสเมือง แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

นายศุภชัย ภารไสว โทรศัพท์ : 082 092 2586 นายธีรรัช มณีนาถ โทรศัพท์ : 089 698 3696



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด (งานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)

เลขที่ 113 ซอยรัตนาธิเบศร์ 24 ถนนรัตนาธิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี

จังหวัดนนทบุรี 11000

นางสาวพิริภรณ์ ปรีชาเลิศมิตร (งานด้านสิ่งแวดล้อม)

นางสาวรพร ยาบาลี (งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

โทรศัพท์ : 02 017 7281, 09 7148 0176 โทรสาร : 0 2017 7282

e - mail : tharaline20@gmail.comss

