



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุม เพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402
กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ)



บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

กันยายน 2564

สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3.	วัตถุประสงค์ของการประชุม	1
4.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากโครงการ	2
5.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
6.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	3
7.	การคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ	5
8.	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	12
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	19
10.	ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	20

สารบัญรูป

รูปที่ 1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
รูปที่ 2	สภาพพื้นที่โครงการ	4
รูปที่ 3	ภาพจำลอง/ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1	6
รูปที่ 4	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2	7
รูปที่ 5	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1	8
รูปที่ 6	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1	9
รูปที่ 7	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2	10
รูปที่ 8	แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	15
รูปที่ 9	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	16

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	ตารางแสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
ตารางที่ 2	ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	11
ตารางที่ 3	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ	13
ตารางที่ 4	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	18

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ)

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) เป็นทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในจังหวัดภูเก็ต และมีการจัดการจราจรในลักษณะวงเวียน ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น เพื่อให้การพัฒนาาระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นไปตามนโยบายและแผนโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง การออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนินการศึกษางานด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มุ่งเน้นถึงความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ จึงได้กำหนดให้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกขั้นตอนการศึกษา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ จึงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ในครั้งนี้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) โดยออกแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

3. วัตถุประสงค์ของการประชุม

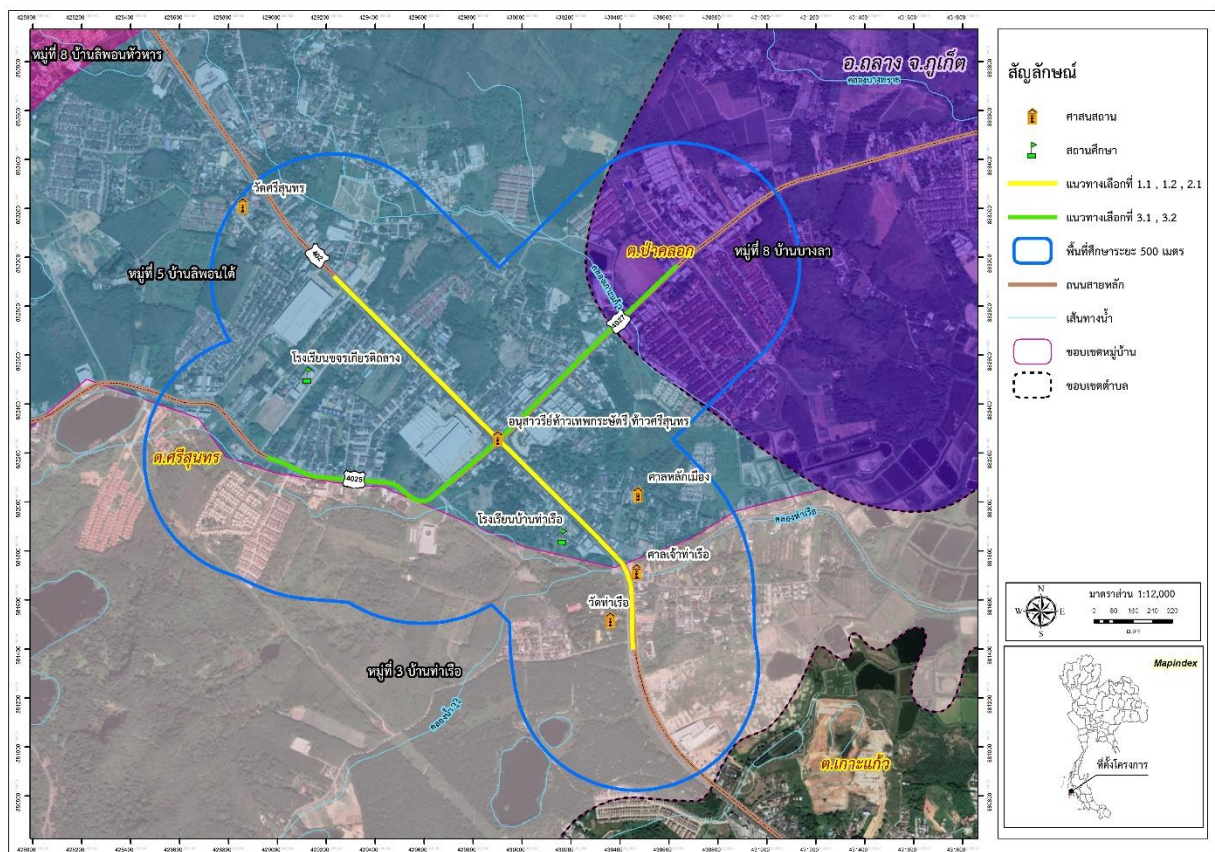
- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรและการขนส่ง ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต
- 2) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ
- 3) ลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง

5. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 หรือบริเวณแยกท่าเรือ โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมเขตการปกครอง คือ ตำบลศรีสุนทร ตำบลปากลอก อ.ถลาง จังหวัดภูเก็ต แสดงดังตารางที่ 1 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ตารางที่ 1 ตารางแสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ภูเก็ต	กลาง	ศรีสุนทร	เทศบาลตำบลศรีสุนทร	หมู่ที่ 3 บ้านท่าเรือ
				หมู่ที่ 5 บ้านลิพอนใต้
		ป่าคลอก	เทศบาลตำบลป่าคลอก	หมู่ที่ 8 บ้านบางลา

6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

พื้นที่ตั้งโครงการ เป็นจุดตัดทางแยกที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต อยู่ในเขตพื้นที่ของอำเภอกาญจนบุรี เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวง 3 เส้นทางที่มีความสำคัญคือทางหลวงหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี) ทางหลวงหมายเลข 4027 (ถนนสายท่าเรือ-บ้านเมืองใหม่) ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก และทางหลวงหมายเลข 4025 (ถนนศรีสุนทร) ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 402 ปัจจุบันแยกท่าเรือจัดการจราจรในลักษณะวงเวียนรอบอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรเข้าและออกจากทางแยกทิศทางละ 2 ช่องจราจร โดยมีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) แบ่งทิศทางการจราจรในแต่ละทิศทาง ปัจจุบันในบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่ มีอาคารพาณิชย์ และห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ในบริเวณทางแยก เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 402 เป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันเพียงเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จังหวัดภูเก็ต ทำให้ปริมาณรถที่ผ่านทางแยกท่าเรือมีปริมาณสูงมาก เกิดการติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในชั่วโมงเร่งด่วนมีการปิดการจราจรทิศทางเลี้ยวขวา บนทางหลวงหมายเลข 402 โดยรถที่ต้องการเลี้ยวขวาต้องไปใช้จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางผ่านแยก สภาพพื้นที่บริเวณโครงการ แสดงดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 สภาพพื้นที่โครงการ

7. การคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ

7.1 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ

การกำหนดรูปแบบทางเลือก เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดจะพิจารณาจากปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกในบริเวณโครงการ สภาพพื้นที่และข้อจำกัดอื่นๆ เช่น เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม ทัศนียภาพบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ฯ การพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) และคำนึงถึงผลกระทบกรณีมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม แล้วกำหนดเป็นรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นเพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดจำนวน 5 รูปแบบ โดยการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรูปแบบทางเลือกโครงการมีรายละเอียดดังนี้

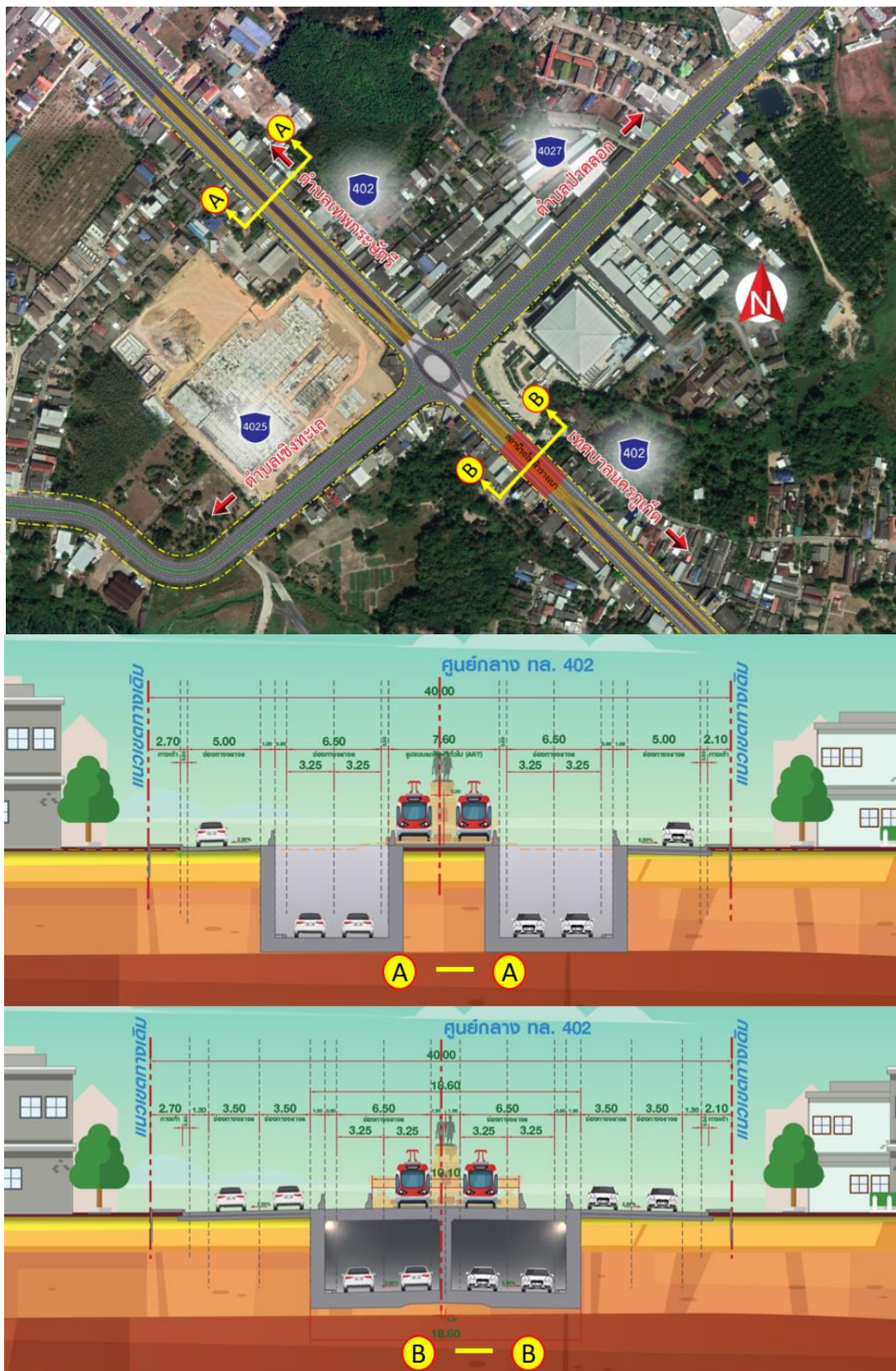
1. รูปแบบทางเลือกที่ 1.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจร ไป-กลับ ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402 เข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และจะลดเหลือ 1 ช่องจราจรความกว้าง 5.00 เมตร บริเวณช่วงปลายทางลอดทั้งฝั่งขาเข้าและออกจากจังหวัดภูเก็ต ส่วนการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4025 และ 4027 เข้าและออกจากวงเวียนด้านละ 2 ช่องจราจร **แสดงดังรูปที่ 3** การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยมีระยะห่างจากอนุสาวรีย์ ประมาณ 150 เมตร ในทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต

ข้อดี

- รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ดีที่สุด

ข้อเสีย

- ช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอด เหลือเพียง 1 ช่องจราจร ขนาด 5 เมตร
- เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทงลอด
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด



รูปที่ 3 ภาพจำลอง/ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1

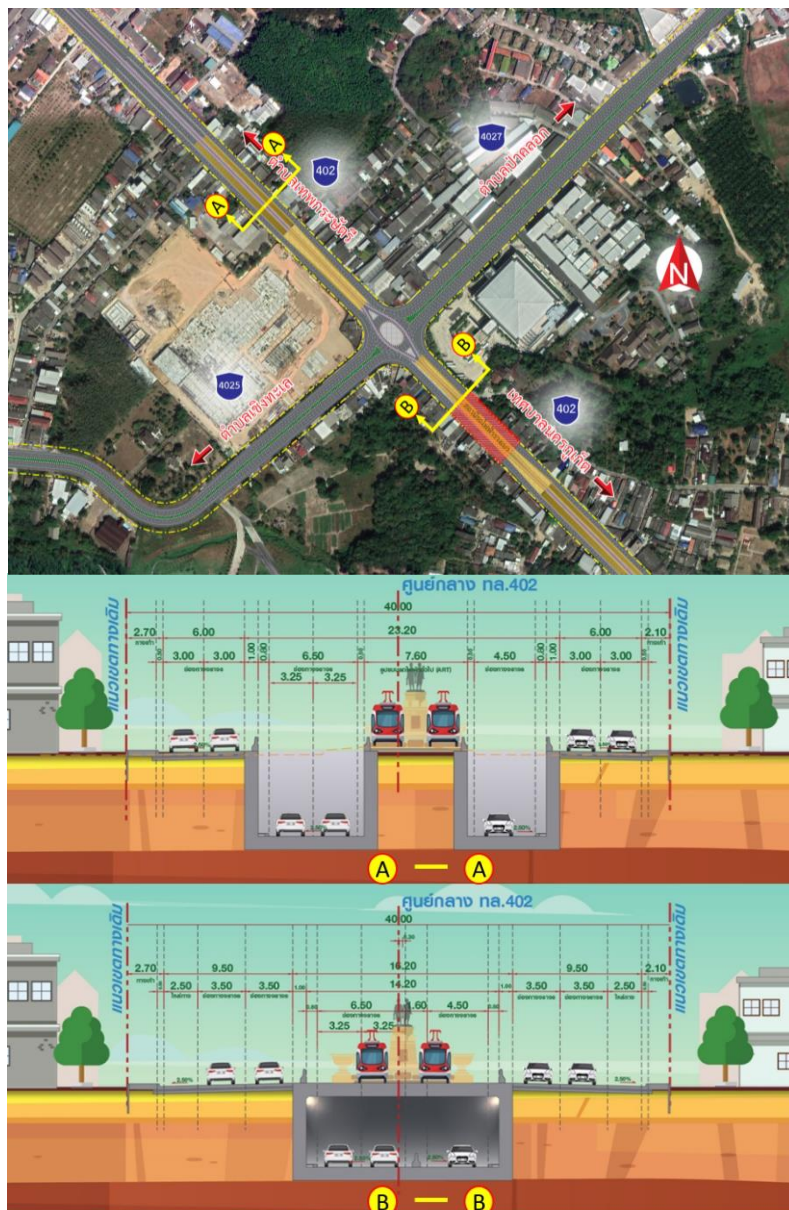
2. รูปแบบทางเลือกที่ 1.2 พัฒนาจากรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดทิศทางออกนอกเมือง 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ทางลอดในทิศทางเข้าเมืองมี 1 ช่องจราจรความกว้าง 4.50 เมตร และมีพื้นที่สำหรับสร้างทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ การจราจรทุกทิศทางเข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ 2 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 4 การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

ข้อดี

- รองรับจราจรในทิศทางหลักบนทล.402 ได้ดี
- มีช่องจราจรด้านข้างทิศทางละ 2 ช่องจราจร

ข้อเสีย

- ช่องจราจรในทางลอดทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต เหลือ 1 ช่องจราจร
- เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทาลอด



รูปที่ 4 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2

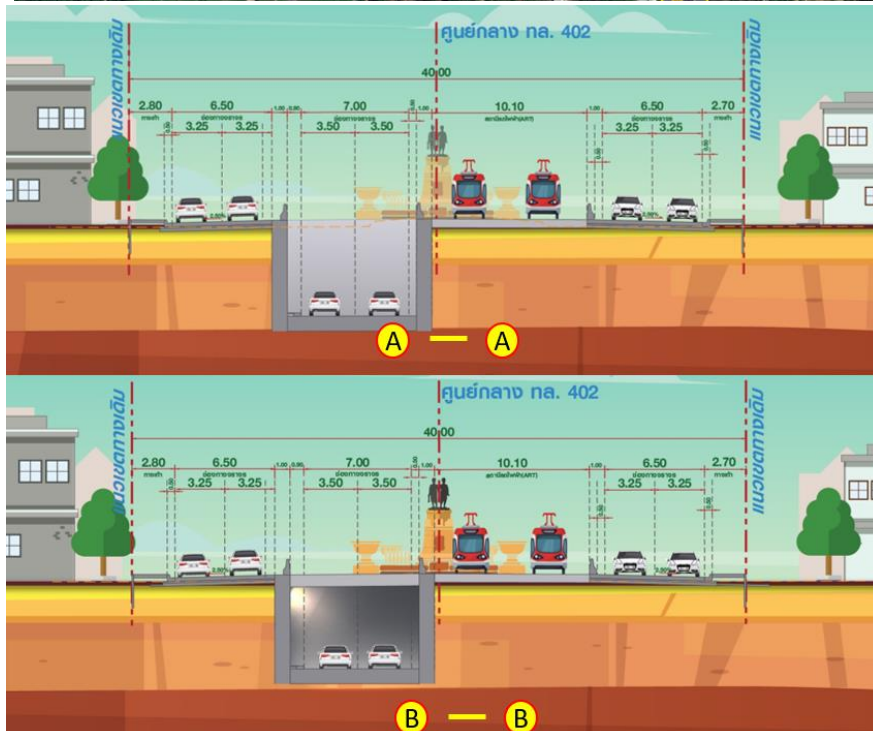
3. รูปแบบทางเลือกที่ 2.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ในทิศทางออกจากเมือง (มุ่งไปยังสนามบิน) ในทางลอดมี 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรโดยมีรถไฟฟ้ายูเรระดับพื้นบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.25 เมตร แสดงดังรูปที่ 5

ข้อดี

- มีช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอดฝั่งละ 2 ช่องจราจร
- ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด

ข้อเสีย

- สามารถรองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ทิศทางเดียว



รูปที่ 5 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1

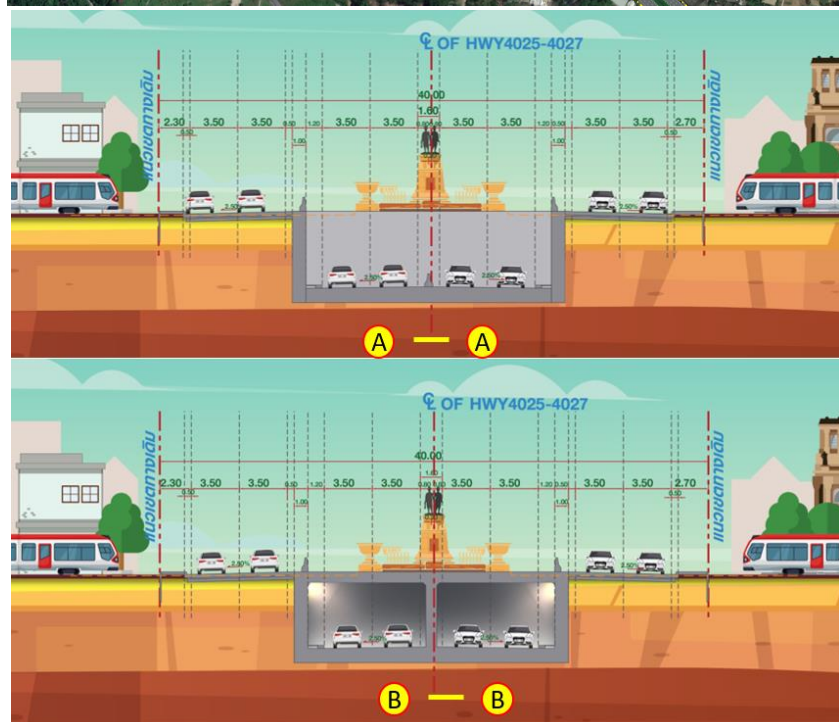
4. รูปแบบทางเลือกที่ 3.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 4025 และทางหลวงหมายเลข 4027 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร มีจำนวนช่องจราจรในทางลอดไป-กลับ ด้านละ 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรวนรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร รูปแบบนี้เกิดผลกระทบต่อการไฟฟ้าบนทางหลวงหมายเลข 402 น้อย แสดงดังรูปที่ 6

ข้อดี

- เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง

ข้อเสีย

- ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 6 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1

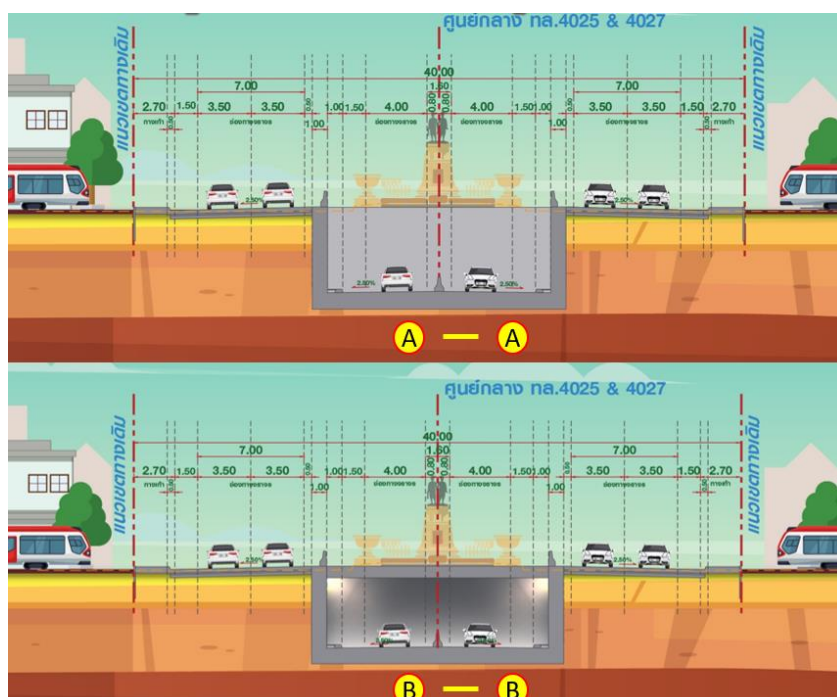
5. รูปแบบทางเลือกที่ 3.2 พัฒนาจากรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 4025 และทางหลวงหมายเลข 4027 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยทำการปรับลดจำนวนช่องจราจรในทางลอดให้มีทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 4.00 เมตร มีไหล่ทาง 1.50 เมตร ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรวนรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร รูปแบบนี้เกิดผลกระทบต่อการไฟฟ้าบนทางหลวงหมายเลข 402 น้อย แสดงดังรูปที่ 7

ข้อดี

- เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง
- ค่าก่อสร้างน้อยลง

ข้อเสีย

- ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 7 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2

7.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกของโครงการ มีปัจจัยที่ต้องพิจารณาในด้านต่างๆ เช่น ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกัน แก๊ส และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยจะใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจากการให้คะแนนความเหมาะสมในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการเปรียบเทียบรูปแบบ โดยมีคะแนนทุกปัจจัยรวมกันเท่ากับ 100 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดที่จะถูกนำไปใช้ในการออกแบบรายละเอียดต่อไป รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ปัจจัยการพิจารณา	หลักเกณฑ์	รายละเอียดการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	รูปแบบ เรขาคณิต	- รูปร่างเรขาคณิตทางแนวราบ พิจารณาจำนวนโค้งของทางเลี้ยวของทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้งในแนวราบใหญ่กว่า จะมีความได้เปรียบกว่า - รูปร่างเรขาคณิตทางแนวดิ่ง พิจารณาจำนวนการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในแนวดิ่งของเส้นทาง ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าหรือมีความลาดชันน้อย จะมีความได้เปรียบกว่า
	ผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้าง	- พิจารณาจากจำนวนช่องจราจรที่เสียไประหว่างการก่อสร้างทางตลอดคืนกับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อช่องจราจร ถ้ามีปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบกว่า
	การรองรับปริมาณจราจรและการบริหารจัดการทางแยก	- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของแต่ละทางเลือกหลังจากทำการปรับปรุงทางแยก - การบริหารจัดการทางแยก พิจารณาถึงความเหมาะสมและซับซ้อนในการบริหารจัดการทางแยกและโครงข่ายที่มีส่วนต่อเนื่องในโครงการ
	ผลกระทบต่อองค์ประกอบทางหลวงโดยรวม	- พิจารณาผลกระทบต่อรูปแบบหรือองค์ประกอบทางหลวงเดิมที่เกิดจากการปรับรูปแบบทางระดับพื้นเป็นรูปแบบทางลอด รูปแบบใดมีผลกระทบโดยรวมน้อยกว่าจะได้เปรียบกว่า
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ค่าก่อสร้าง	- พิจารณาจากค่าก่อสร้าง รูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อย จะมีความได้เปรียบกว่า
	ค่าบำรุงรักษา	- พิจารณาจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาระบบต่างๆในทางตลอดรวมถึงพื้นผิวและผนังทางลอด รูปแบบทางเลือกที่มีค่าบำรุงรักษาน้อยย่อมได้เปรียบกว่า

ตารางที่ 2 (ต่อ) ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ปัจจัยการพิจารณา	หลักเกณฑ์	รายละเอียดการพิจารณา
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) (ต่อ)	ผลประโยชน์ของโครงการ	- ในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกของโครงการเป็นการช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางในการผ่านทางแยก ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของโครงการที่เกิดจากการประหยัดเวลาในการเดินทาง ให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ซึ่งการประหยัดดังกล่าวคิดจากมูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time: VOT) ที่เทียบเท่ากับเงินที่ต้องสูญเสียไปกับการเดินทางหากไม่มีการปรับปรุงทางแยก
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดิน หรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม (ลบ.ม.)
	คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน	- จำนวนพื้นที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง (แห่ง) - ระยะทางรวมในการขุดทางลอด (เมตร)
	สาธารณูปโภค	- เสไฟฟ้าที่ต้องรื้อย้าย (ต้น) - ท่อร้อยสายสื่อสาร (ท่อ) - ท่อประปาที่ต้องรื้อย้าย (เมตร)
	การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุ และความปลอดภัย	- จำนวนทางเข้าออกที่ได้รับผลกระทบระยะก่อสร้าง (จุด) - ระยะเวลาในการก่อสร้าง (เดือน)
	ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	- ระยะทางจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังแหล่งโบราณสถานที่ใกล้ที่สุด (เมตร)

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาได้กำหนดจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษา เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร และร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลที่มีต่อโครงการ โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการทั้งหมด 6 ครั้ง แสดงดังรูปที่ 8 โดยหลังเสร็จประชุมจะรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จัดทำเป็นรายงานสรุปผลการดำเนินงานและเผยแพร่ให้ประชาชนรับทราบ นอกจากนี้จะมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนผู้สนใจได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านต่างๆ ของโครงการผ่านช่องทาง Web site ของโครงการ Facebook โครงการ และ Web site รับฟังความคิดเห็นประชาชน ของสำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของการศึกษาอย่างต่อเนื่อง และเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจสามารถเสนอข้อคิดเห็นได้ตลอดระยะเวลาการศึกษา พร้อมทั้งจัดทำบทความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนท้องถิ่น ในช่วงที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมชุมชนและการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) สรุปผลการดำเนินงานดังนี้

1) การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมชุมชน เมื่อวันที่ 29-30 มีนาคม พ.ศ. 2564 ซึ่งได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ปลัดอาวุโสอำเภอถลาง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถาน สำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช สาขาก่อเกิด ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ผู้นำชุมชน และมูลนิธิท้าวเทพกระษัตรีฯ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรายละเอียดข้อมูลของโครงการ แผนการดำเนินงาน และรับฟังความคิดเห็นแสดงดังตารางที่ 3

2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) เมื่อวันที่จันทร์ที่ 19 กรกฎาคม 2564 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้อง Ballroom 1 โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต โดยได้รับเกียรติจากนายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายคุณวุฒิ สุนทรนนท์ วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยผู้เข้าร่วมการประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรเอกชน องค์กรด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหว ผู้นำชุมชน สื่อมวลชนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 86 คน บรรยายภาพการประชุมดังรูปที่ 9 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม งานการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล โดยรวมดังตารางที่ 4

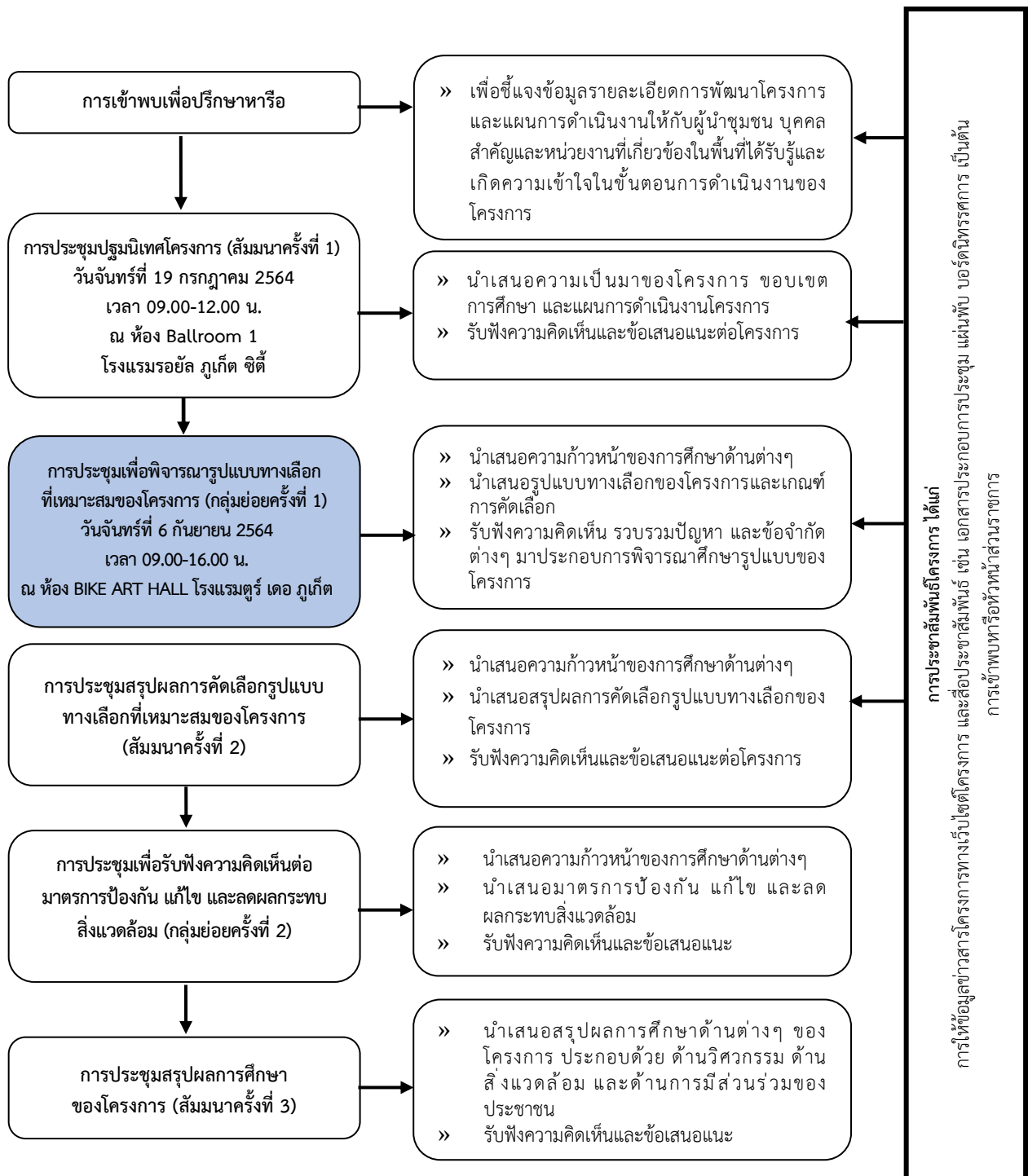
ตารางที่ 3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

กิจกรรม	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
 เข้าพบหัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถาน เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-10.00 น.	- พิจารณาเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ให้ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งทางด้านผลกระทบจากการก่อสร้าง ผลกระทบทางด้านจิตใจและความศรัทธาของชาวภูเก็ต เป็นต้น
 เข้าพบผู้อำนวยการ ทสจ.ภูเก็ต เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 11.00-12.00 น.	- ขอให้โครงการดำเนินการตรวจสอบตำแหน่งที่ตั้งโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ตด้วย
 เข้าพบผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ตและคณะ เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 13.30 - 15.30 น.	- การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ขอให้ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการขุดเจาะ เพื่อลดระยะเวลาในการก่อสร้าง เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดมาแล้วหลายแห่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรอย่างมาก

ตารางที่ 3 (ต่อ) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

กิจกรรม	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
 เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-11.00 น.	- การพิจารณาย้ายอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ในช่วงการก่อสร้าง ขอให้ทำความเข้าใจและสร้างความเชื่อมั่นให้กับชาวภูเก็ต - ขอให้มีการเร่งรัดงานของโครงการ เนื่องจากเป็นปัญหาเร่งด่วนของจังหวัดภูเก็ต หากมีการเปิดประเทศเพื่อรับนักท่องเที่ยว จะส่งผลกระทบต่อจราจรที่เพิ่มมากขึ้น และหากติดขัดปัญหาในส่วนงานใด ขอให้ประสานงานกับจังหวัดเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาต่อไป - กังวลผลกระทบด้านการจราจรช่วงก่อสร้าง เพราะถนนสายดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่จะเดินทางเข้า-ออกจังหวัดภูเก็ต
 เข้าพบปลัดอาวุโสอำเภอเมืองถลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 14.00-15.00 น.	- บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศิลปากร มุลนิธิท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร อบต. เป็นต้น และแจ้งต่อประชาชนว่าจะดำเนินการบูรณะและปรับปรุงอนุสาวรีย์ฯ เพื่อลดผลกระทบทางด้านจิตใจ - ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เสนอแนะให้ยกอนุสาวรีย์ขึ้นสูง เพื่อให้เกิดความสง่างาม - ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาดำเนินการในรูปแบบทางลอดหรืออุโมงค์บริเวณเส้นทางหลัก บนทางหลวงสาย 402 เพราะเป็นเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



รูปที่ 8 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน



การตรวจวัดอุณหภูมิก่อนเข้าประชุม



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



นายคุณวุฒิ สุนทรนนท์
วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



นายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
กล่าวเปิดการประชุม



ถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน

รูปที่ 9 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการและตอบ
ข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



รูปที่ 9 (ต่อ) บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม	
- เสนอแนะให้ทำทางเลี้ยว เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในระยะก่อสร้าง	ในระยะก่อสร้างทางโครงการจะจัดทำแผนการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้างเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และความเดือดร้อนของประชาชน
- เสนอแนะให้ยกระดับฐานอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรให้สูงขึ้น เพื่อให้เกิดความสง่างาม และเป็น Land Mark แห่งใหม่ของจังหวัดภูเก็ต	โครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบต่อไป
- เสนอแนะให้นำระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ลงดิน เพื่อให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงาม	โครงการจะรับข้อเสนอแนะเพื่อไปประกอบการออกแบบในส่วนงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะประสานงานขอคำแนะนำจากหน่วยงานสาธารณูปโภคประกอบการออกแบบต่อไป
- ขอให้พิจารณาทำอุโมงค์ทางเดินสำหรับประชาชนที่จะเดินทางไปสักการะอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร	โครงการจะรับข้อเสนอแนะเพื่อไปประกอบการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมต่อไป
- เสนอแนะให้เพิ่มพื้นที่ใช้สอยบริเวณในอุโมงค์ทางลอด	
- โครงการรถไฟฟ้ารางเบาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบก่อสร้างของโครงการอย่างไรบ้าง	จากข้อมูลเบื้องต้นในปัจจุบันนั้น โครงการรถไฟฟ้ารางเบาจะเปลี่ยนเป็นระบบล้อราง โดยจะใช้พื้นที่เกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงกับรูปแบบทางลอดในแนวทางหลวงดังกล่าวเนื่องจากมีเขตทางที่จำกัดเพียงแค่ 40 เมตร การออกแบบทางลอดจะต้องปรับลดความกว้างผิวทางและไหล่ทางลงทั้งในพื้นที่ทางลอด และผิวทางด้านบนทางลอด เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการเวนคืน
- กำหนดสัญญาณไฟจราจรให้เป็นช่วงเวลา เนื่องจากปัจจุบันไม่มีระยะเวลาการเปิดสัญญาณไฟจราจรที่แน่นอน	การกำหนดระยะเวลาของสัญญาณไฟจราจรจะขึ้นอยู่กับปริมาณและทิศทางการจราจรในแต่ละพื้นที่ ในช่วงเวลานั้นๆซึ่งจะต้องนำผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางมาพิจารณาประกอบการออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เสนอแนะให้มีการกำหนดมาตรการในระยะก่อสร้าง เช่น ไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงกลางคืน ป้ายก่อสร้างโครงการ เป็นต้น	ทางโครงการจะกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างนำไปเป็นแนวทางปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
- ขอให้พิจารณาเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนโดยรอบอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ให้ครอบคลุมทุกมิติทั้งทางด้านผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบในระยะก่อสร้าง	ในการดำเนินการของโครงการ จะคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนที่อยู่โดยรอบ โดยจะมีการศึกษาผลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการอย่างครอบคลุมและรัดกุม เพื่อให้เกิดผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด
- ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน เรื่องการเวนคืน	
- ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควมคุมการติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	โครงการจะประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ตารางที่ 4 (ต่อ) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- เสนอแนะให้ลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในระดับชุมชน	การศึกษาของโครงการกำหนดให้มีกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 5 ครั้ง ได้แก่ 1. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) 2. การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาหรือรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) 3. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) 4. การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อนำเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2) 5. การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3) ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ นอกจากนี้ จะมีการลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของชุมชน เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป
อื่นๆ	
- บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รพม. อปท. และ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปในทิศทางเดียวกัน	การดำเนินงานของโครงการจะประสานความร่วมมือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกัน

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

1) งานดำเนินการด้านวิศวกรรม ได้แก่ งานสำรวจด้านการจราจรและขนส่ง งานสำรวจและตรวจสอบดินและวัสดุ งานออกแบบเบื้องต้นงานทางและทางแยก งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ งานออกแบบสถาปัตยกรรมเบื้องต้น และงานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค เป็นต้น

2) งานดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ นำเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมไปใช้ประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมร่วมกับด้านวิศวกรรม และด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยยะสำคัญ เพื่อนำไปดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) ต่อไป

3) งานการมีส่วนร่วมประชาชน ได้แก่

- นำผลการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เผยแพร่ข้อมูลผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เว็บไซต์และ Facebook โครงการ และนำไปพิจารณาปรับปรุงการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการให้ครอบคลุมและครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้นรวมทั้งให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของประชาชน ชุมชนท้องถิ่น
- ประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) และการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์และ Facebook โครงการ

10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



➤ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6602 โทรสาร : 0 2354 1048

➤ แขวงทางหลวงภูเก็ต

ถนนริศร ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000

โทรศัพท์ : 0 7621 2179 โทรสาร: 0 7621 2635 อีเมลล์ : doh1451@doh.go.th

➤ บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800

โทรศัพท์ 0 2975 9300 โทรสาร 0 2975 9311



บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 77 ซอยลาดพร้าววังหิน 76 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว

กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0 2101 8979 โทรสาร -



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 136 ซอยอินทามระ 18 ถนนสุทธิสารฯ แขวงดินแดง เขตดินแดง

กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2691 9322-5 โทรสาร 02691 8366



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

เลขที่ 3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240

โทรศัพท์ 0 2379 0141-2 โทรสาร 0 2379 0143-4

เว็บไซต์โครงการ: www.interchangetharuea.com

Facebook โครงการ: โครงการสำรวจและออกแบบ ทล.402-ทล.4027 แยกท่าเรือ ภูเก็ต



เว็บไซต์โครงการ



Facebookโครงการ



ดาวนโหลดสรุปผลการประชุม