



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ)



บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

พฤศจิกายน 2564

สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3.	วัตถุประสงค์ของการประชุม	1
4.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
5.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
6.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	3
7.	การคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ	5
8.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	16
9.	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	19
10.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	28
11.	ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	29

สารบัญรูป

รูปที่ 1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
รูปที่ 2	สภาพพื้นที่โครงการ	4
รูปที่ 3	ภาพจำลอง/ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1	5
รูปที่ 4	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (A-A)	6
รูปที่ 5	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (B-B)	6
รูปที่ 6	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2	7
รูปที่ 7	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (A-A)	8
รูปที่ 8	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (B-B)	8
รูปที่ 9	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1	9
รูปที่ 10	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (A-A)	9
รูปที่ 11	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (B-B)	10
รูปที่ 12	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1	10
รูปที่ 13	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (A-A)	11
รูปที่ 14	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (B-B)	11
รูปที่ 15	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2	12
รูปที่ 16	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 (A-A)	13
รูปที่ 17	ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 B-B)	13
รูปที่ 18	รูปแบบทางแยกที่มีความเหมาะสมที่สุดในโครงการ (รูปแบบทางเลือกที่ 1.2)	15
รูปที่ 19	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	17
รูปที่ 20	การคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)	18
รูปที่ 21	แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	20
รูปที่ 22	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	22
รูปที่ 23	บรรยากาศการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (เวที 1)	27
รูปที่ 24	บรรยากาศการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (เวที 2)	27

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	ตารางแสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
ตารางที่ 2	ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	14
ตารางที่ 3	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ	21
ตารางที่ 4	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	23
ตารางที่ 5	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1	25

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)

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 เพื่อให้การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นไปตามนโยบายและแผนโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง การออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม ประกอบกับในพื้นที่โครงการมีแหล่งโบราณสถานอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จึงทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้น สำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท วี เอ็น จิเนียร์ส คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนินการศึกษา งานด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มุ่งเน้นถึงความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ จึงได้กำหนดให้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกขั้นตอนการศึกษา ซึ่งขณะนี้โครงการได้ดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ จึงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) ในครั้งนี้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) โดยออกแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

3. วัตถุประสงค์ของการประชุม

1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ และแผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

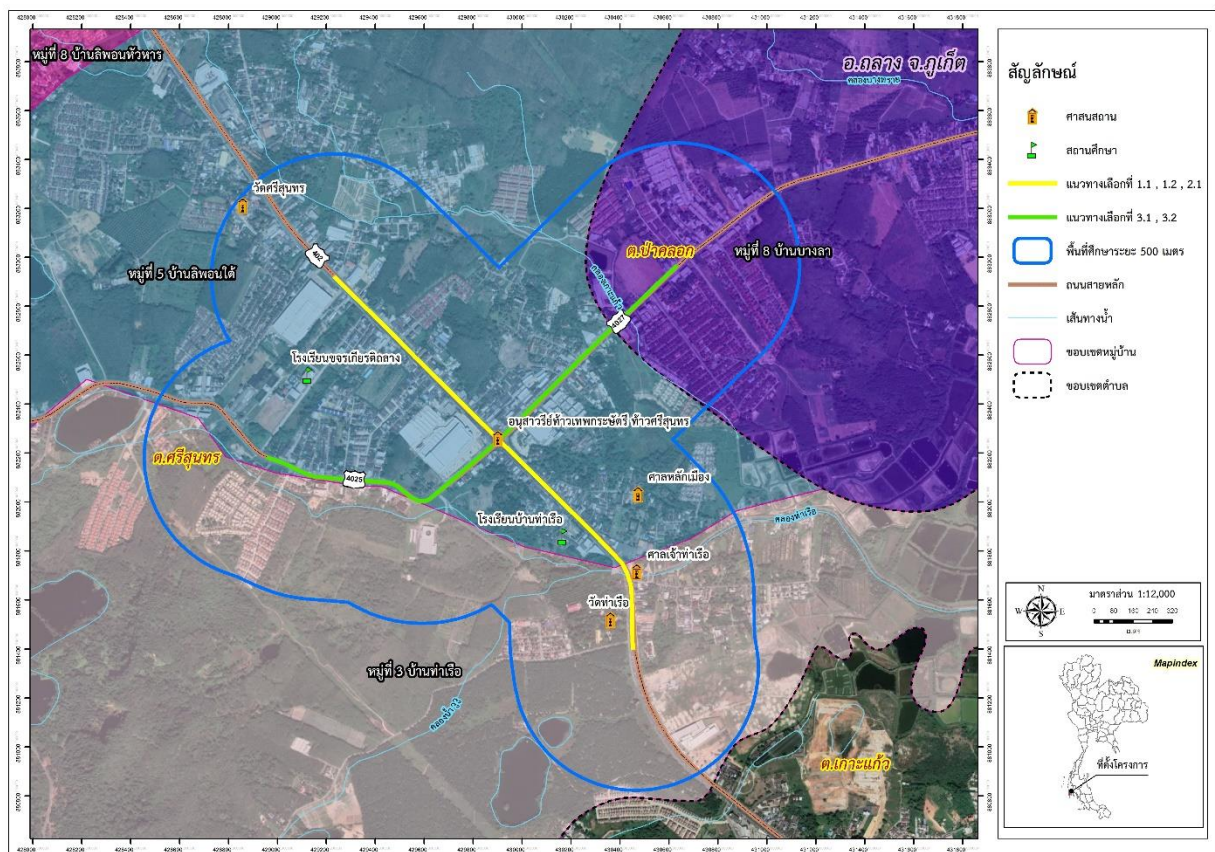
2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เป็นที่ยอมรับและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

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



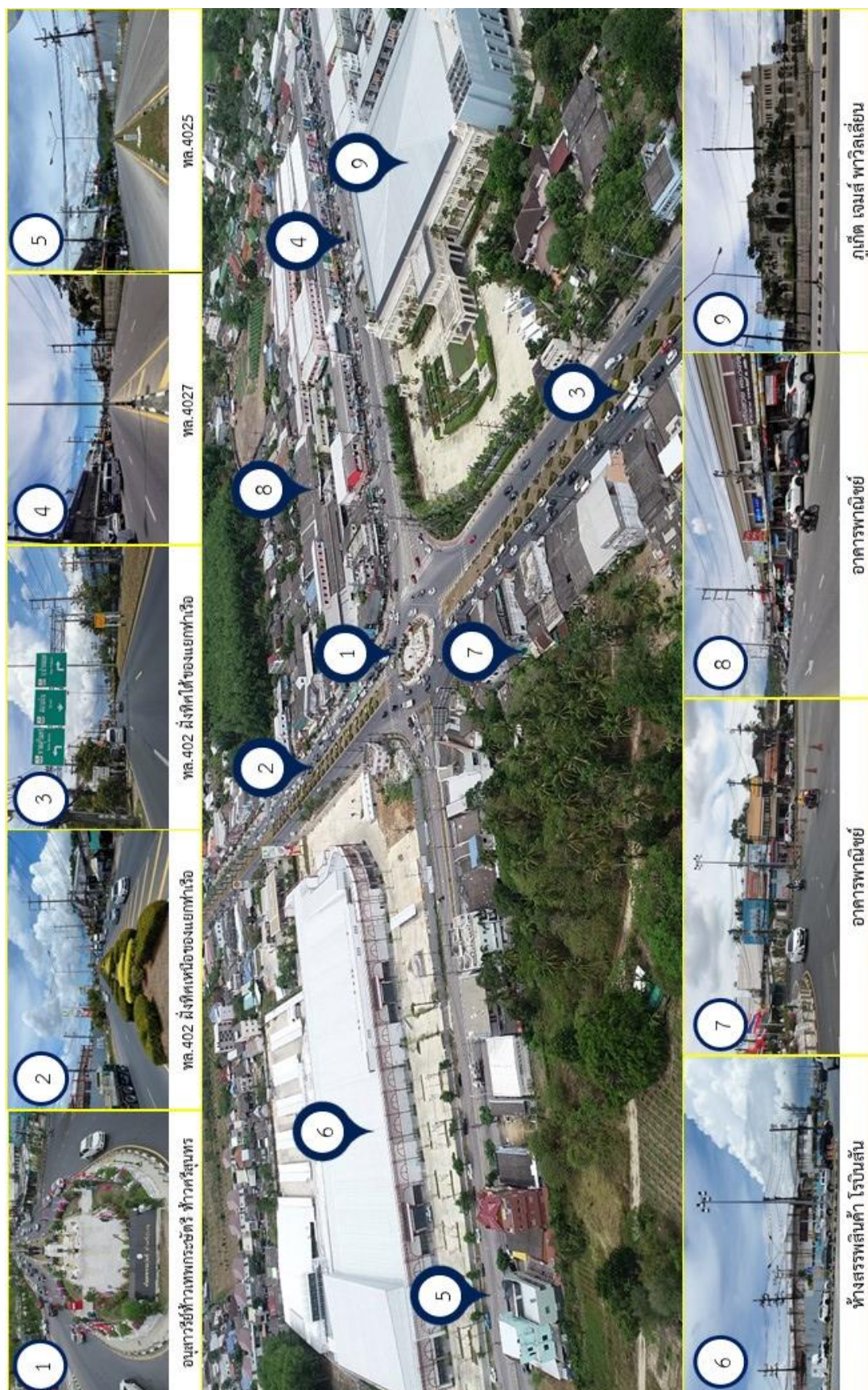
รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ตารางที่ 1 ตารางแสดงพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ภูเก็ต	กลาง	ศรีสุนทร	เทศบาลตำบลศรีสุนทร	หมู่ที่ 3 บ้านท่าเรือ
				หมู่ที่ 5 บ้านลิพอนใต้
		ป่าคลอก	เทศบาลตำบลป่าคลอก	หมู่ที่ 8 บ้านบางลา
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	2 เทศบาล	3 หมู่บ้าน

6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

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



รูปที่ 2 สภาพพื้นที่โครงการ

7. การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

7.1 ทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การกำหนดรูปแบบทางเลือก เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดจะพิจารณาจากปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกในบริเวณโครงการ สภาพพื้นที่และข้อจำกัดอื่นๆ เช่น เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม ทัศนียภาพบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ฯ การพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า ART) 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 ช่องจราจรวนรอบอนุสาวรีย์ การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402 เข้าและออกจากวงเวียนช่วงอนุสาวรีย์ด้านละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และจะลดเหลือ 1 ช่องจราจร ความกว้าง 5.00 เมตร บริเวณช่วงปลายทางลอดทั้งฝั่งขาเข้าและออกจากจังหวัดภูเก็ต ส่วนการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4025 และ 4027 เข้าและออกจากวงเวียนด้านละ 2 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 3 ถึง รูปที่ 5 การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร โดยมีระยะห่างจากอนุสาวรีย์ ประมาณ 150 เมตร ในทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต

ข้อดี

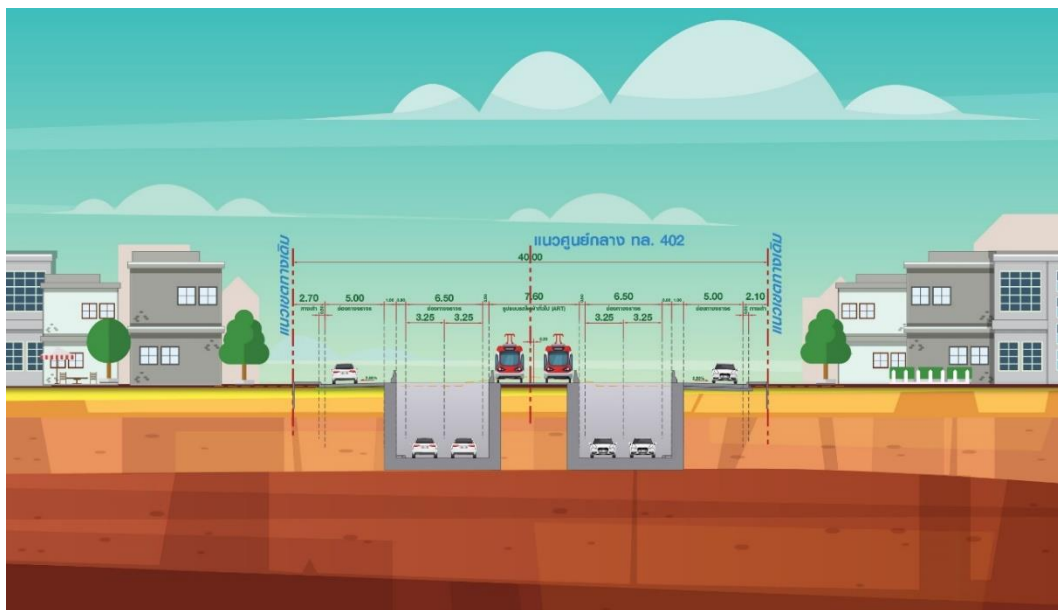
- รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ดี

ข้อเสีย

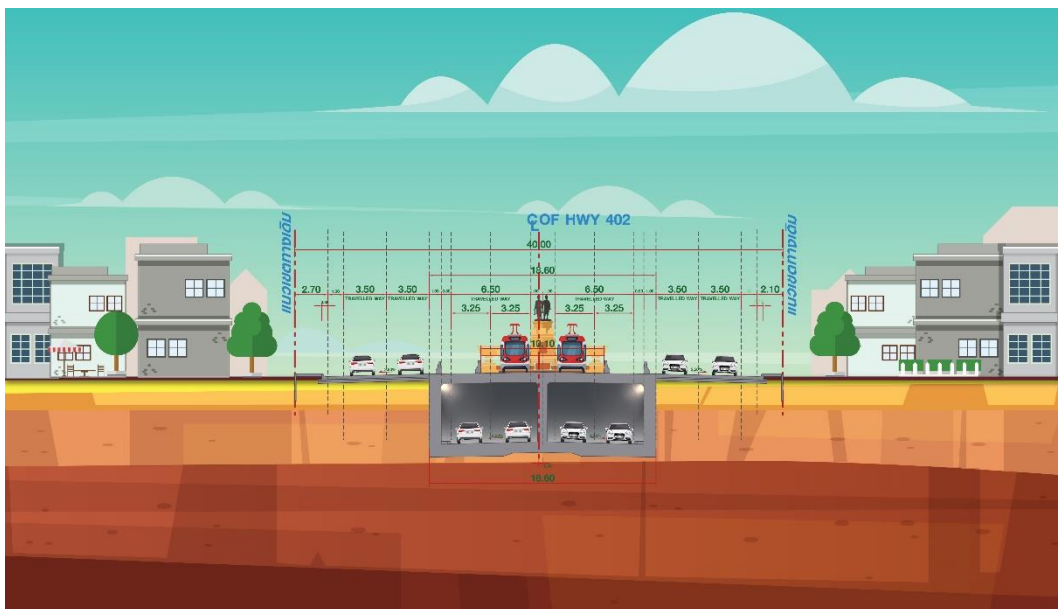
- ช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอด เหลือเพียง 1 ช่องจราจร ขนาด 5 เมตร
- เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทาลอด
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด



รูปที่ 3 ภาพจำลอง/ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1



รูปที่ 4 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (A-A)



รูปที่ 5 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.1 (B-B)

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 6 ถึง รูปที่ 8 การออกแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 จะมีผลกระทบกับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้า ART) ที่ใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางในการเดินรถและก่อสร้างเป็นสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

ข้อดี

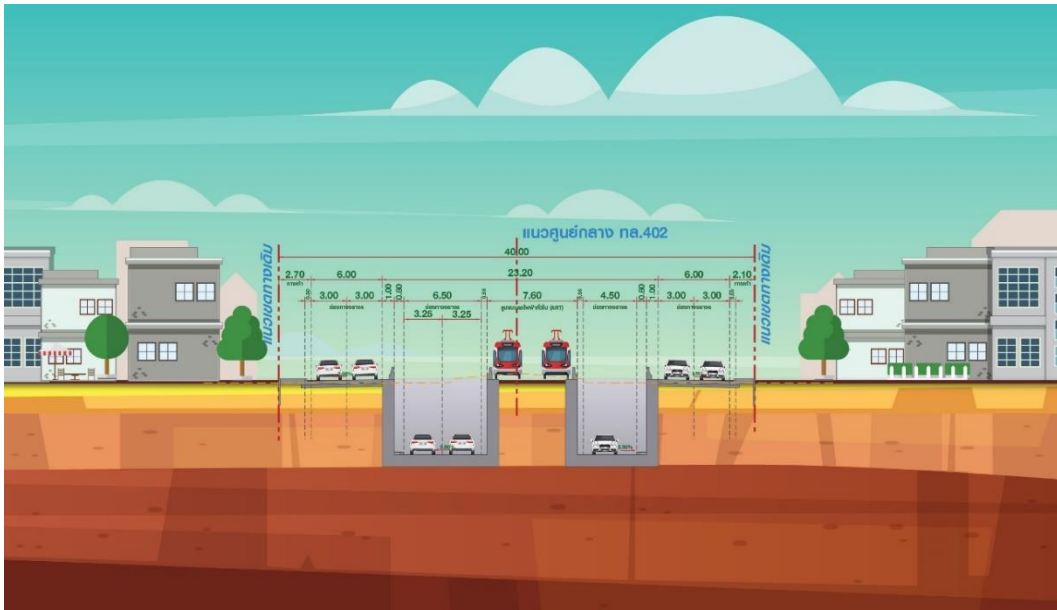
- รองรับการจราจรในทิศทางหลักบนทล.402 ได้ดี
- มีช่องจราจรด้านข้างทิศทางละ 2 ช่องจราจร

ข้อเสีย

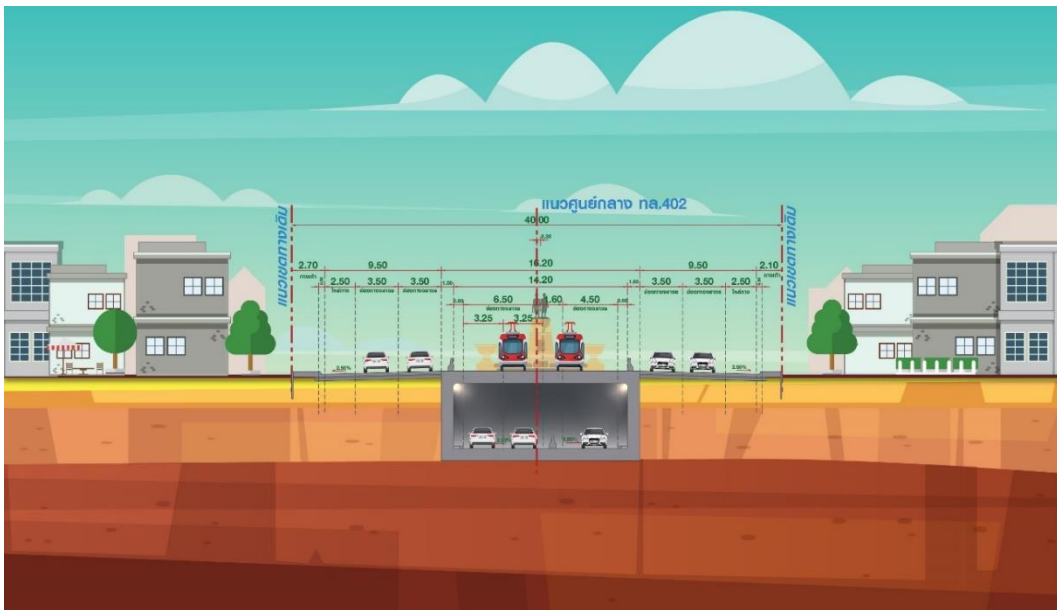
- ช่องจราจรในทางลอดทิศทางเข้าเมืองภูเก็ต เหลือ 1 ช่องจราจร
- เกิดผลกระทบกับสถานีอนุสาวรีย์ รถไฟฟ้า ART ต้องวิ่งบนฝาทงลอด



รูปที่ 6 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2



รูปที่ 7 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (A-A)



รูปที่ 8 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 (B-B)

3. รูปแบบทางเลือกที่ 2.1 ออกแบบเป็นทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 402 ลอดผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร ในทิศทางออกจากเมือง (มุ่งไปยังสนามบิน) ในทางลอดมี 2 ช่องจราจรความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรโดยมีรถไฟฟ้าอยู่ระดับพื้นบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ด้านบนคงรูปแบบวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจรรอบอนุสาวรีย์ เข้าและออกจากวงเวียนทิศทางละ 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.25 เมตร แสดงดังรูปที่ 9 ถึง รูปที่ 11

ข้อดี

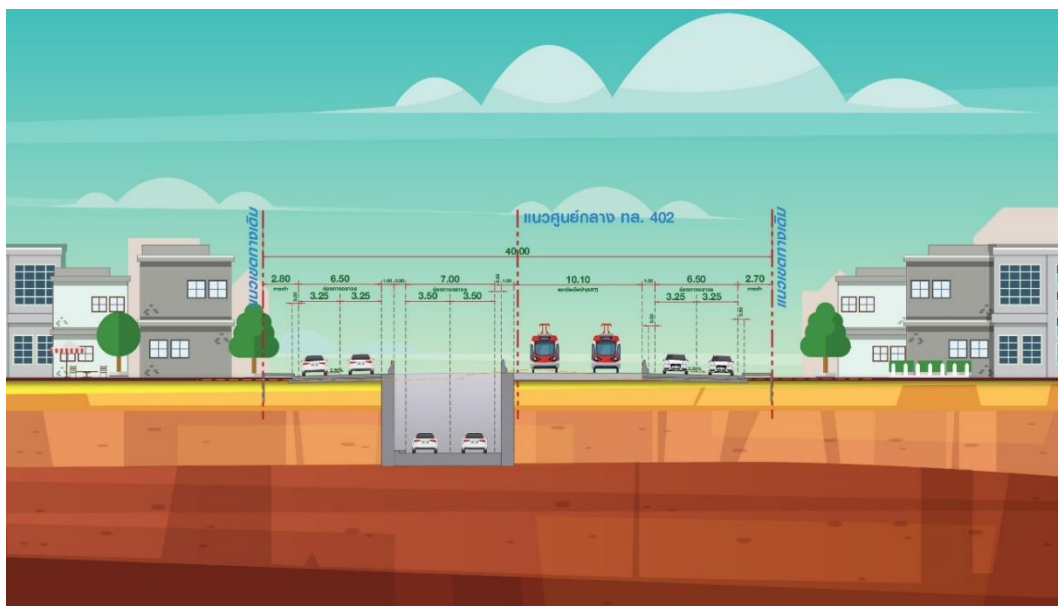
- มีช่องจราจรคู่ขนานบนทางลอดฝั่งละ 2 ช่องจราจร
- ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด

ข้อเสีย

- สามารถรองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้ทิศทางเดียว



รูปที่ 9 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1



รูปที่ 10 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (A-A)



รูปที่ 11 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 2.1 (B-B)

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 12 ถึง รูปที่ 14

ข้อดี

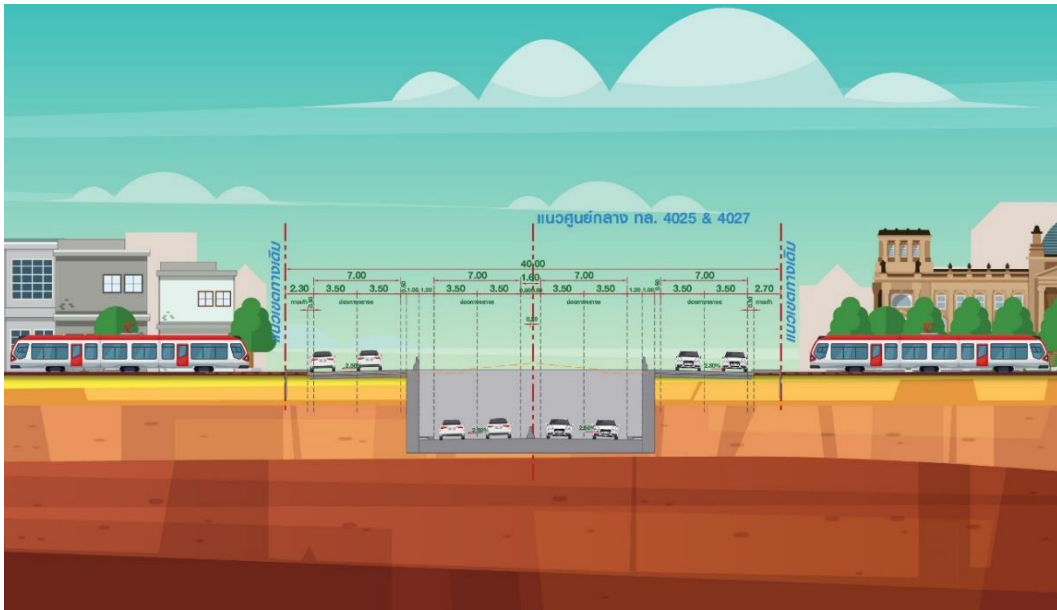
- เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง

ข้อเสีย

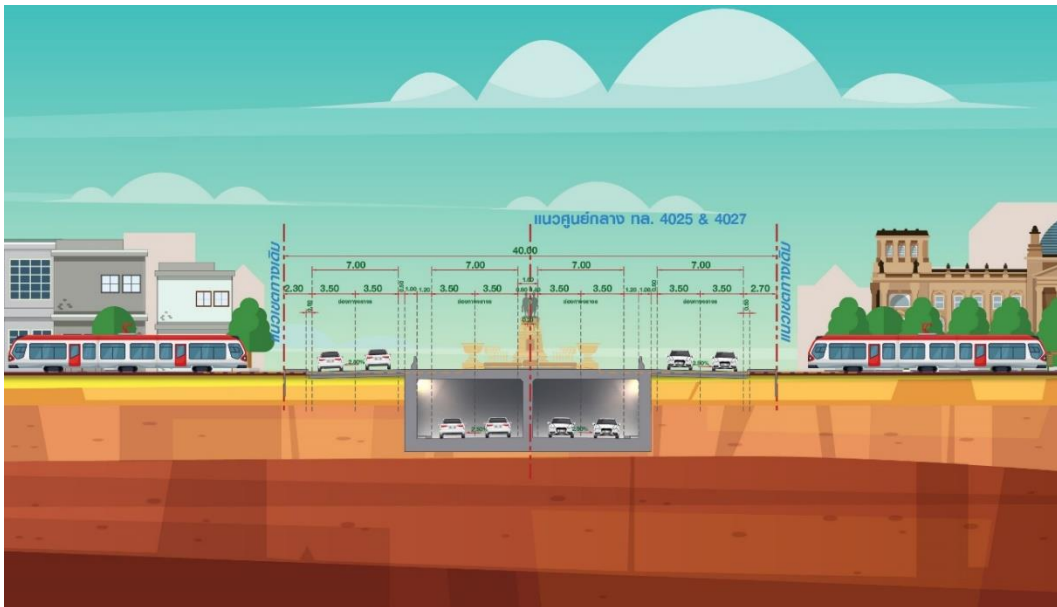
- ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 12 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1



รูปที่ 13 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (A-A)



รูปที่ 14 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.1 (B-B)

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 15 ถึง รูปที่ 17

ข้อดี

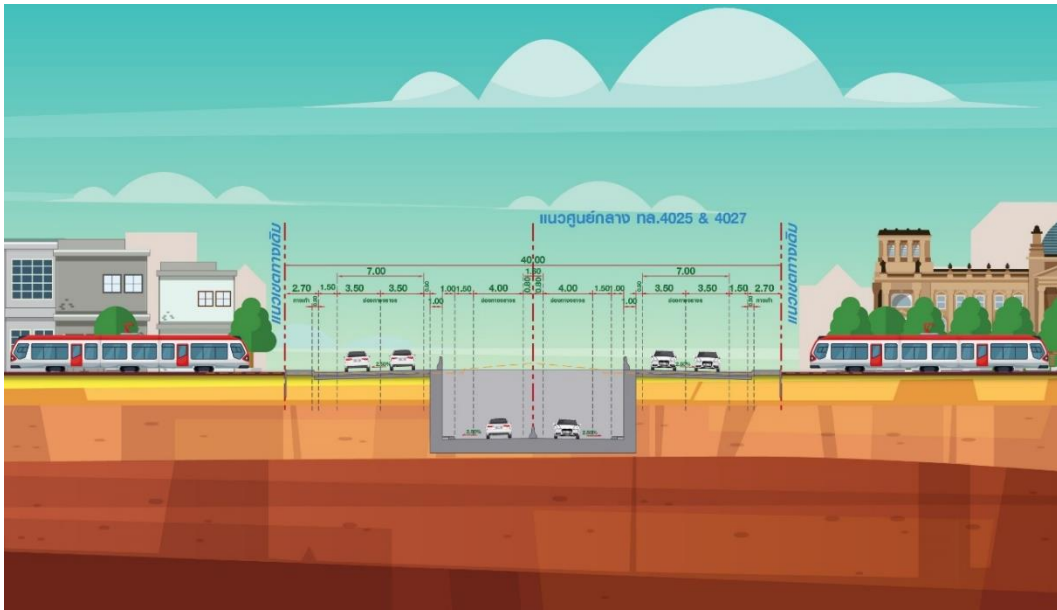
- เกิดผลกระทบกับรถไฟฟ้าน้อย
- มีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวง
- ค่าก่อสร้างน้อยลง

ข้อเสีย

- ไม่รองรับปริมาณจราจรในทิศทางหลัก (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 15 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2



รูปที่ 16 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 (A-A)



รูปที่ 17 ภาพจำลอง/ ภาพตัดทางแยกรูปแบบทางเลือกที่ 3.2 (B-B)

7.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม

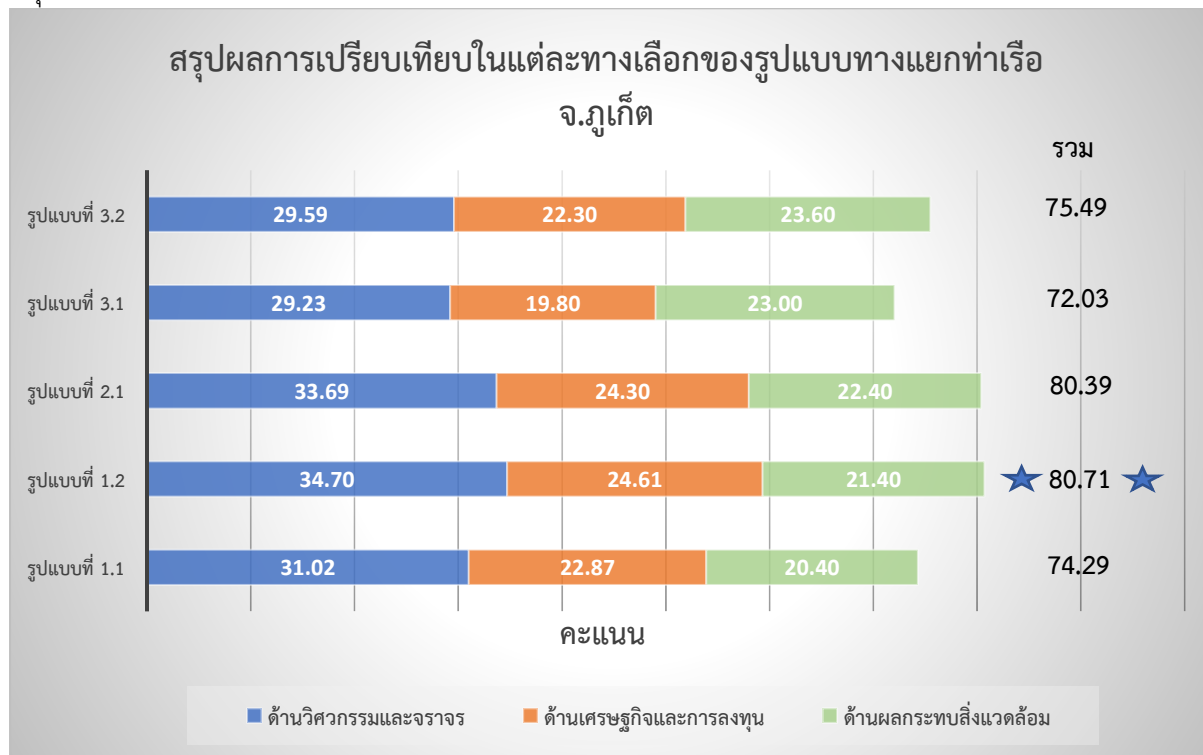
การคัดเลือกรูปแบบทางแยกของโครงการ มีปัจจัยที่ต้องพิจารณาในด้านต่างๆ เช่น ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกัน แก่ไข และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม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

ตารางที่ 2 ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ปัจจัยการพิจารณา	หลักเกณฑ์	รายละเอียดการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	รูปแบบ เรขาคณิต	- รูปร่างเรขาคณิตทางแนวราบ พิจารณาจำนวนโค้งของทางเลี้ยวของทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้งในแนวราบใหญ่กว่า จะมีความได้เปรียบกว่า - รูปร่างเรขาคณิตทางแนวตั้ง พิจารณาจำนวนการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในแนวตั้งของเส้นทาง ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าหรือมีความลาดชันน้อย จะมีความได้เปรียบกว่า
	ผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้าง	- พิจารณาจากจำนวนช่องจราจรที่เสียไประหว่างการก่อสร้างทางลดคู่ขนานกับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อช่องจราจร ถ้ามีปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบกว่า
	การรองรับปริมาณจราจรและการบริหารจัดการทางแยก	- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของแต่ละทางเลือกหลังจากทำการปรับปรุงทางแยก - การบริหารจัดการทางแยก พิจารณาถึงความเหมาะสมและซับซ้อนในการบริหารจัดการทางแยกและโครงข่ายที่มีส่วนต่อเนื่องในโครงการ
	ผลกระทบต่อองค์ประกอบทางหลวงโดยรวม	- พิจารณาผลกระทบต่อรูปแบบหรือองค์ประกอบทางหลวงเดิมที่เกิดจากการปรับปรุงรูปแบบทางระดับพื้นเป็นรูปแบบทางลดคู่ขนาน รูปแบบใดมีผลกระทบต่อรวมน้อยกว่าจะได้เปรียบกว่า
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ค่าก่อสร้าง	- พิจารณาจากค่าก่อสร้าง รูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยจะมีความได้เปรียบกว่า
	ค่าบำรุงรักษา	- พิจารณาจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาระบบต่างๆในทางลดคู่ขนานถึงพื้นผิวและผนังทางลดคู่ขนาน รูปแบบทางเลือกที่มีค่าบำรุงรักษาน้อยย่อมได้เปรียบกว่า
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) (ต่อ)	ผลประโยชน์ของโครงการ	ในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกของโครงการเป็นการช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางในการผ่านทางแยก ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของโครงการที่เกิดจากการประหยัดเวลาในการเดินทาง ให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ซึ่งการประหยัดดังกล่าวคิดจากมูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time: VOT) ที่เทียบเท่ากับเงินที่ต้องสูญเสียไปกับการเดินทางหากไม่มีการปรับปรุงทางแยก
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดิน หรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม (ลบ.ม.)
	คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน	- จำนวนพื้นที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง (แห่ง) - ระยะทางรวมในการขุดทางลดคู่ขนาน (เมตร)
	สาธารณูปโภค	- เสาไฟฟ้าที่ต้องรื้อย้าย (ต้น) - ท่อร้อยสายสื่อสาร (ท่อ) - ท่อประปาที่ต้องรื้อย้าย (เมตร)
	การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย	- จำนวนทางเข้าออกที่ได้รับผลกระทบระยะก่อสร้าง (จุด) - ระยะเวลาในการก่อสร้าง (เดือน)
	ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	- ระยะทางจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังแหล่งโบราณสถานที่สำคัญที่สุด (เมตร)

7.3 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

เมื่อพิจารณาให้คะแนนในแต่ละปัจจัย ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเปรียบเทียบกันในการคัดเลือกหารูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมที่สุดของโครงการ สามารถแสดงได้ดังนี้



จากผลการให้คะแนนในแต่ละทางเลือกของรูปแบบทางแยกทำเรือสามารถสรุปได้ว่า **รูปแบบที่ 1.2** เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุดของโครงการ โดยมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมมากที่สุดเนื่องจากสามารถรองรับปริมาณจราจรและสามารถบริหารจัดการทางแยกได้ดีที่สุด มีผลกระทบกับการจราจรระหว่างการก่อสร้างบ้าง มีความเหมาะสมในด้านเศรษฐกิจและการลงทุนมาก โดยมีค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาพอสมควร แต่เกิดผลประโยชน์ของโครงการในการปรับปรุงทางแยกอยู่ในระดับที่ดีมาก และยังมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกอื่นๆ รูปแบบที่ 1.2 จึงเป็นรูปแบบทางแยกที่จะใช้ในการพัฒนาออกแบบในรายละเอียดของโครงการต่อไป รูปแบบทางแยกทำเรือแสดงดังรูปที่ 18



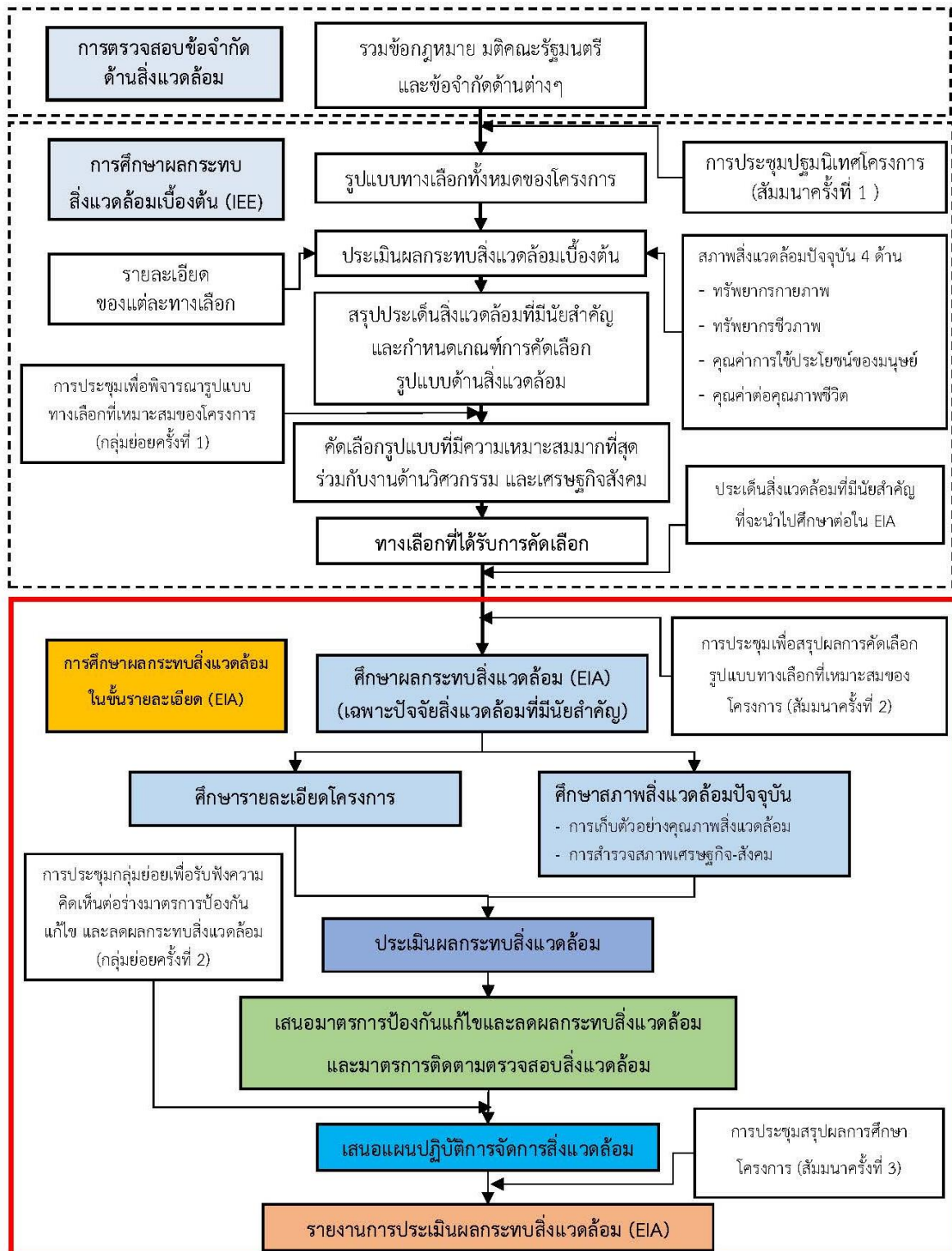
รูปที่ 18 รูปแบบทางแยกที่มีความเหมาะสมที่สุดในโครงการ (รูปแบบทางเลือกที่ 1.2)

8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

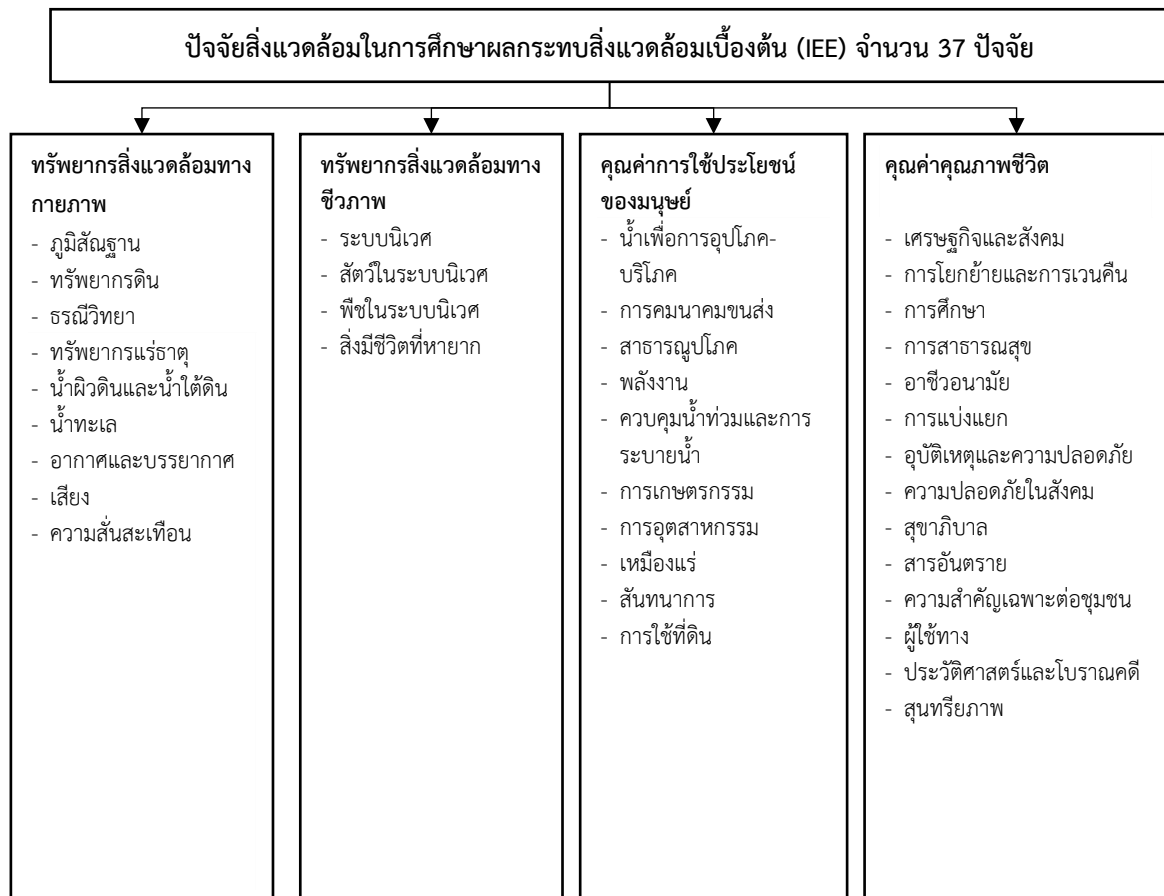
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีขั้นตอนการศึกษาดังรูปที่ 19

การดำเนินงานของที่ปรึกษาในด้านสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยนำรูปแบบทางเลือกของโครงการทั้ง 5 รูปแบบมาพิจารณาร่วมกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา รวมทั้งศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันให้ครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้านหลัก คือ (1) ทรัพยากรกายภาพ (2) ทรัพยากรชีวภาพ (3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และ (4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 37 ปัจจัย โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบด้านลบจากกิจกรรมโครงการในระดับปานกลาง และผลกระทบที่มีความสำคัญในระดับปานกลางขึ้นไป จะนำไปประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยพบว่า ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบที่สำคัญที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จำนวน 25 ปัจจัย ดังแสดงในรูปที่ 20

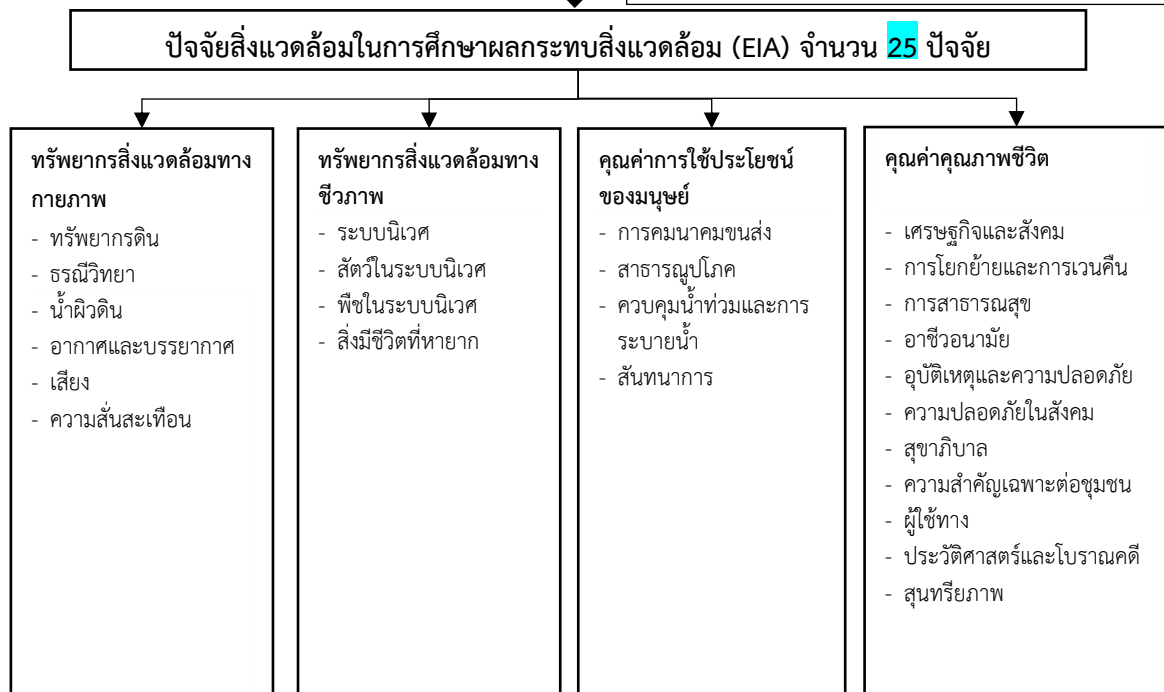
ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้นำไปศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันตามรูปแบบโครงการที่เหมาะสมเพิ่มเติม ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการกระทบต่อสภาพแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด



รูปที่ 19 ขั้นตอนการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



คัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบสำคัญ



รูปที่ 20 การคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาได้กำหนดจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษา เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร และร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลที่มีต่อโครงการ โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการทั้งหมด 6 กิจกรรม แสดงดังรูปที่ 21 โดยหลังเสร็จประชุมจะรวบรวมข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ จัดทำเป็นรายงานสรุปผลการดำเนินงานและเผยแพร่ให้ประชาชนรับทราบ นอกจากนี้จะมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนผู้สนใจได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านต่างๆ ของโครงการผ่านช่องทาง Web site ของโครงการ Facebook โครงการ และ Web site รับฟังความคิดเห็นประชาชน ของสำนักงาน ปลัด สำนักราชเลขาธิการ โดยมียุทธศาสตร์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของการศึกษาอย่างต่อเนื่อง และเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจสามารถเสนอข้อคิดเห็นได้ตลอดระยะเวลาการศึกษา พร้อมทั้งจัดทำบทความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนท้องถิ่น ในช่วงที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมชุมชน การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) และการประชุมเพื่อพิจารณาแบบร่างทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) สรุปผลการดำเนินงานดังนี้

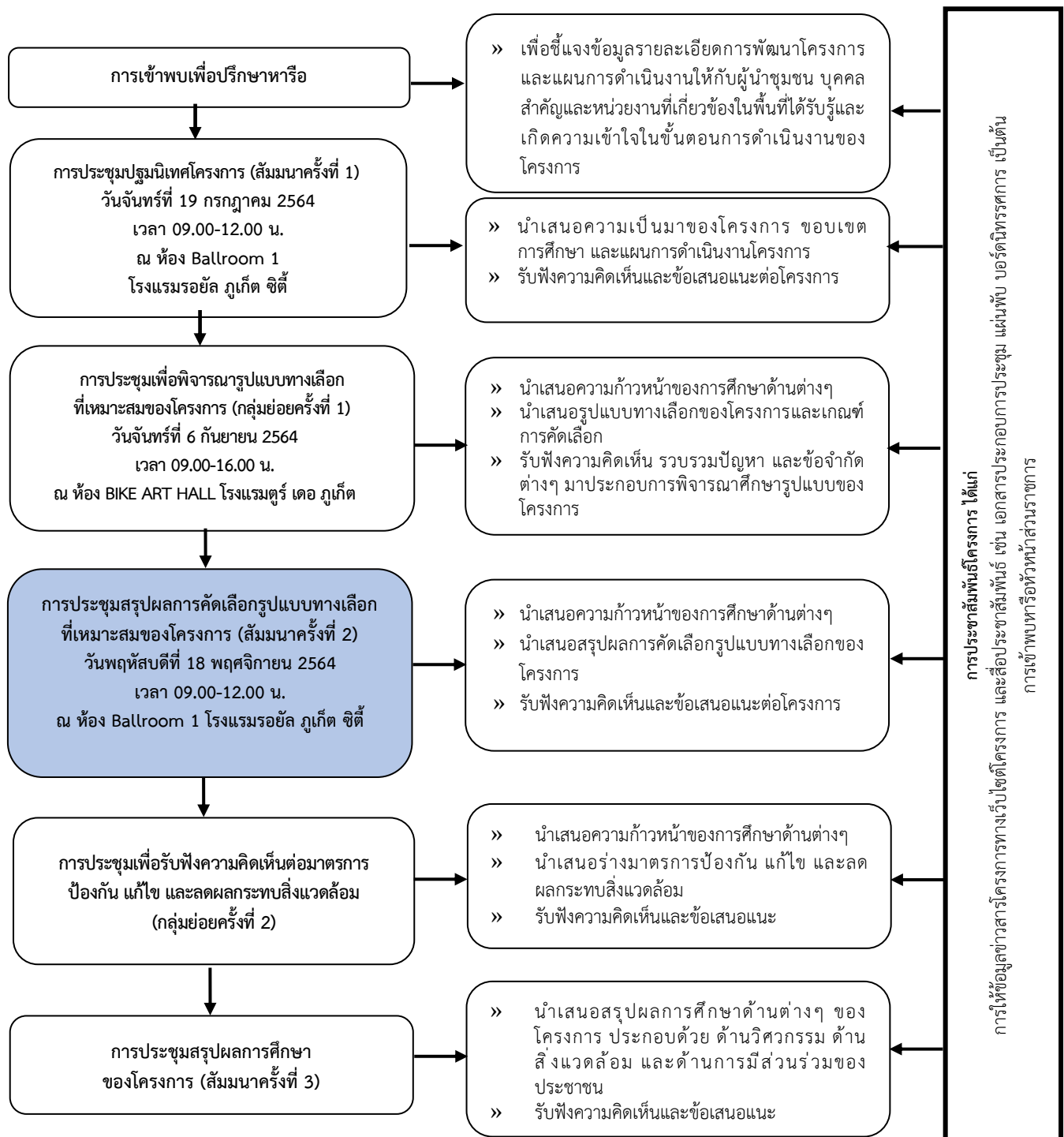
1) การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมชุมชน เมื่อวันที่ 29-30 มีนาคม พ.ศ. 2564 ซึ่งได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ปลัดอาวุโสอำเภอถลาง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีและอนุรักษ์โบราณสถาน สำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช สาขาก่อสร้าง ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ผู้นำชุมชน และมูลนิธิท้าวเทพกระษัตรีฯ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยมียุทธศาสตร์เพื่อนำเสนอรายละเอียดข้อมูลของโครงการ 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 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรเอกชน องค์กรด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหว ผู้นำชุมชน สื่อมวลชนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 86 คน บรรยายการประชุมนัดรูปที่ 22 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม งานการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล โดยรวมดังตารางที่ 3 และตารางที่ 4

แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



รูปที่ 21 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

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 เพื่อลดระยะเวลาในการก่อสร้างเนื่องจากจังหวัดภูเก็ตมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดมาแล้วหลายแห่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรอย่างมาก
 เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-11.00 น.	- การพิจารณาย้ายอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทรในช่วงการก่อสร้าง ขอให้ทำความเข้าใจและสร้างความเชื่อมั่นให้กับชาวภูเก็ต - ขอให้มีการเร่งรัดงานของโครงการ เนื่องจากเป็นปัญหาเร่งด่วนของจังหวัดภูเก็ต หากมีการเปิดประเทศเพื่อรับนักท่องเที่ยว จะส่งผลต่อการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น และหากติดขัดปัญหาในส่วนงานใด ขอให้ประสานงานกับจังหวัดเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาต่อไป - กังวลผลกระทบด้านการจราจรช่วงก่อสร้าง เพราะถนนสายดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่จะเดินทางเข้า-ออกจังหวัดภูเก็ต
 เข้าพบปลัดอาวุโสอำเภอเมืองกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2564 เวลา 14.00-15.00 น.	- บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศิลปากร มลนิธิท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร อบท. เป็นต้น และแจ้งต่อประชาชนว่าจะดำเนินการบูรณะและปรับปรุงอนุสาวรีย์ฯ เพื่อลดผลกระทบทางด้านจิตใจ - ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เสนอแนะให้ยกอนุสาวรีย์ขึ้นสูง เพื่อให้เกิดความสง่างาม - ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาดำเนินการในรูปแบบทางลอดหรืออุโมงค์บริเวณเส้นทางหลัก บนทางหลวงสาย 402 เพราะเป็นเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรติดขัด



การตรวจวัดอุณหภูมิก่อนเข้าประชุม



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



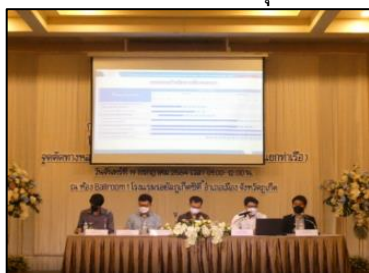
นายคุณวุฒิ สุนทรนนท์
วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวง
กล่าวรายงานการประชุม



นายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
กล่าวเปิดการประชุม



ถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการและตอบข้อ
ซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ผู้เข้าร่วมประชุม
ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 22 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 ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมการติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	โครงการจะประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ตารางที่ 4 (ต่อ) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

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

3) การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น. และ เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้อง BIKE ART HALL ชั้น 5 โรงแรมตุร เตอ ภูเก็ต อำเภอดอน กัง จังหวัดภูเก็ต จำนวน 2 เวที โดยได้รับเกียรติจากนายโกวิท ดารารักษ์ ปลัดอำเภอดอน กัง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม โดยผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ ผู้แทนหน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนองค์กรเอกชน องค์กรด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหว ผู้นำชุมชน สื่อมวลชน ท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 45 คน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมดังตารางที่ 5 และมีภาพบรรยากาศการประชุมดังรูปที่ 23 และรูปที่ 24

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
- รูปแบบที่ 1.1 ทางลอดมี 4 ช่องจราจรน่าจะแก้ปัญหาจราจรได้ดีที่สุด แต่ทางคู่ขนานบนทางลอดมีช่วงที่ลดเหลือข้างละ 1 ช่องจราจรอาจจะส่งผลกระทบต่อจราจรได้ ในกรณีนี้ทำให้รูปแบบที่ 1.2 อาจจะเหมาะสมกว่า ขอให้คำนึงถึงผลกระทบข้างต้นให้รอบคอบ	การเปรียบเทียบให้คะแนนเพื่อคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมของโครงการจะมีการพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของแต่ละรูปแบบพร้อมด้วย ซึ่งสามารถประเมินได้จากผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรด้วยโปรแกรมจำลองสภาพการจราจรตามลักษณะทางกายภาพของถนนและปริมาณจราจรที่เข้าทางแยกในแต่ละทิศทาง และจะมีการสรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดมาเสนอในครั้งต่อไป
- เห็นด้วยที่จะมีการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าว	ในการดำเนินงานที่ปรึกษาจะออกแบบถนนให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย โดยคำนึงถึงข้อจำกัดต่างๆ และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ให้มากที่สุด
- เสนอแนะให้ยกระดับฐานของอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรให้สูงขึ้น เพื่อให้เกิดความสง่างาม เนื่องจากเป็น Land Mark ที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบต่อไป
- ขอให้พิจารณาทำทางเดินลอดสำหรับประชาชนที่จะเดินทางไปสักการะอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรให้มีความเหมาะสมและปลอดภัย - เสนอแนะให้เพิ่มพื้นที่ใช้สอยบริเวณในทางลอด - ขอให้มีการออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้พิการและผู้สูงอายุในเข้าสู่การอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุม และจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป แต่อย่างไรก็ดีในการออกแบบทางลอดจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของรูปแบบการใช้งานและความปลอดภัยของผู้ใช้เป็นหลัก
- ขอให้เพิ่มพื้นที่สำหรับเป็นที่จอดรถรับส่งผู้ที่มาสักการะอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร และแนะนำให้มีการจราจรต่อเนื่องเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการในรายละเอียดต่อไป
- การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนในเส้นทางหลวงหมายเลข 4027 มีปริมาณมาก การออกแบบเป็นทางลอดจะช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้หรือไม่	การปรับปรุงทางแยกเดิมให้เป็นทางแยกต่างระดับ จะมีการบริหารจัดการทางแยกร่วมกับสัญญาณไฟจราจร จะสามารถช่วยให้การจราจรที่ผ่านแยกท่าเรือสามารถเดินทางได้คล่องตัวขึ้น ทำให้ประสิทธิภาพในด้านการจราจรในภาพรวมทั้งทางแยกดีขึ้น
- ในระยะก่อสร้าง หากมีความจำเป็นอาจต้องเคลื่อนย้ายรูปหล่อองค์อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรไปประดิษฐานชั่วคราวยังสถานที่ที่เหมาะสม ทางโครงการมีแนวคิดไว้อย่างไรเกี่ยวกับเรื่องนี้	ในช่วงของการก่อสร้าง โครงการมีแนวคิดเบื้องต้นที่จะเสนอให้เคลื่อนย้ายรูปหล่อองค์อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรไปประดิษฐานชั่วคราวที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติภูเก็ต เนื่องจากอยู่ใกล้ที่เดิมและเป็นสถานที่ราชการที่มีพื้นที่กว้างขวาง สามารถจอดรถได้สะดวกและประชาชนทั่วไปสามารถเข้าสู่การองค์อนุสาวรีย์ได้ง่าย
- ประวัติการก่อสร้างอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทร ในหลวงรัชกาลที่ 9 เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีเปิดอนุสาวรีย์ หากจะมีการบูรณะปรับเปลี่ยนไปจากเดิมเป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญ และควรตรวจสอบว่าบริเวณใต้ฐานอนุสาวรีย์มีสิ่งใดถูกบรรจุไว้บ้าง - การเคลื่อนย้ายรูปหล่อองค์อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรเป็นการชั่วคราว เสนอแนะให้ย้ายไปไว้ที่อนุสาวรีย์ 9 วิเศษ เนื่องจากเป็นสถานที่หลักในการประกอบพิธีสำคัญ	ในการวางแผนเคลื่อนย้ายรูปหล่อองค์อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรเป็นการชั่วคราวในช่วงระหว่างการก่อสร้างนั้น จะต้องประสานงานและหารือวางแผนขั้นตอนการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบและเหมาะสม ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการประสานงานเบื้องต้นเพื่อศึกษาแนวทางการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 5 (ต่อ) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
- ขอให้เพิ่มคะแนนด้านภูมิสถาปัตยกรรมและผังเมืองในหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบ	โครงการจะพิจารณารูปแบบทางแยกที่เหมาะสมที่สุดโดยการเปรียบเทียบปัจจัยที่สำคัญ 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยหลักเกณฑ์ที่นำมาให้คะแนนคัดเลือกจะพิจารณาจากประเด็นที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนในแต่ละรูปแบบทางเลือก สำหรับด้านภูมิสถาปัตยกรรมและผังเมืองจะใช้เป็นกรอบในการกำหนดรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ รวมถึงนำมาพิจารณาประกอบในขั้นการออกแบบรายละเอียดตามความเหมาะสม และเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
- ภายในทางลอดเสนอแนะให้ออกแบบช่องทางจราจรไป-กลับ อย่างละ 2 ช่องจราจร	รูปแบบทางเลือกที่ 1.1 จะมีช่องจราจรในทางลอดฝั่งละ 2 ช่องจราจร แต่เนื่องจากมีพื้นที่เขตทางที่จำกัดและมีระบบรถไฟฟ้าเข้ามาใช้พื้นที่เกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 402 ร่วมด้วย จึงส่งผลต่อจำนวนช่องจราจรของทางขนานด้านบนทางลอดทำให้เหลือเพียงช่องทางเดียว ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณวงเวียนได้ โครงการจึงนำรูปแบบทางเลือกที่ 1.2 และ 2.1 เข้ามาประกอบการเปรียบเทียบ โดยการลดจำนวนช่องจราจรในทางลอดฝั่งเข้าเมืองลงเพื่อให้มีพื้นที่สำหรับปรับปรุงช่องจราจรบนทางขนานให้มีขนาดฝั่งละ 2 ช่องจราจรได้
- ข้อมูลการสำรวจปริมาณการจราจรในช่วง COVID-19 ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่ปกตินำมาใช้ในการศึกษาจะมีความเหมาะสมหรือไม่	ข้อมูลการสำรวจปริมาณการจราจรที่ได้ในช่วงเกิดสถานการณ์ COVID-19 จะใช้ค่าตัวคูณ (Factor) ในการปรับปรุงค่าที่ได้ให้มีความใกล้เคียงและสะท้อนปริมาณการจราจรในช่วงสถานการณ์ปกติมากที่สุด เพื่อนำไปวิเคราะห์และทำการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตอีก 20 ปี เพื่อใช้ในการออกแบบทางแยกต่อไป
- ช่องทางการจราจรของทางคู่ขนานระดับพื้นผิวจะกว้างกว่านี้ เพราะจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน	ในการปรับปรุงทางแยกของโครงการ จะต้องพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตและมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่มีเขตทางจำกัด เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม โครงการจะกำหนดความกว้างของช่องทางจราจรให้เหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการจราจรและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- กังวลผลกระทบต่อการเดินทางช่วงการก่อสร้าง ดังนั้น โครงการควรมีการกำหนดเส้นทางเบี่ยงการจราจรให้เหมาะสมต่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่	การดำเนินงานโครงการนั้นได้เตรียมแผนการจัดการจราจรเพื่อใช้ลดผลกระทบทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง นอกจากนี้ ก่อนการก่อสร้างโครงการจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางรับทราบถึงแผนการก่อสร้าง รวมทั้งจะมีการจัดทำป้ายเตือนต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทาง และจะมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการขนส่งให้มีความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง
- การออกแบบด้านสถาปัตยกรรมจะเกี่ยวข้องกับลักษณะของความเป็นเมืองผสมกับรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ควรศึกษาในรายละเอียดเพิ่มขึ้น	ที่ปรึกษาได้รับข้อเสนอแนะ และจะให้สถาปนิกของโครงการเข้าพบและปรึกษาหารือในรายละเอียดการออกแบบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมต่อไป
- ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมการติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	โครงการจะประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ด
นิทรรศการ



นายโกวิท ดารารักษ์ ปลัดอำเภอถลาง
กล่าวเปิดการประชุม



มอบของที่ระลึก



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอ
รายละเอียดโครงการและตอบข้อ
ซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



รูปที่ 23 บรรยากาศการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (เวที 1)



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ด
นิทรรศการ



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ
และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อเสนอแนะ
เพิ่มเติม



บรรยากาศการประชุม



รูปที่ 24 บรรยากาศการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (เวที 2)

10. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

- 1) งานดำเนินการด้านวิศวกรรม ได้แก่ งานออกแบบงานทางและทางแยก งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ งานออกแบบสถาปัตยกรรมเบื้องต้น และงานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค เป็นต้น
- 2) งานดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเสนอแนะมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- 3) งานการมีส่วนร่วมประชาชน ได้แก่
 - นำผลการประชุมสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) เผยแพร่ข้อมูลผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เว็บไซต์และ Facebook โครงการ
 - เตรียมจัดการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2) และการเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์และ Facebook โครงการ

11. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



» สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6602 โทรสาร : 0 2354 1048

อีเมล : kunna.su@doh.go.th

» แขวงทางหลวงภูเก็ต

ถนนริศร ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000

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

» บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ 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 กรุงเทพฯ 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