



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42
กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)
และตัดถนนรามโกมุท

ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ
26 มิถุนายน 2567 - 18 กันยายน 2568
รวม **450 วัน**



เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5
สิงหาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 42 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไว้ด้วยกัน ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 42 ที่พาดผ่านจังหวัดปัตตานีหลายพื้นที่มีชุมชนและมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะแยกบานา และแยกถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกที่อยู่ใกล้กันทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกล่าช้า ในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหาคารจรจรบนทางหลวงหมายเลข 42 ในช่วงดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคารจรจรบนทางหลวงหมายเลข 42 แยกบานา - จุดตัดถนนรามโกมุท ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น มีรูปแบบการพัฒนาที่ถูกต้องเหมาะสม ตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคารจรจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 42 ช่วงจุดตัดทางแยกบานา - จุดตัดแยกกรมโกมุท ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
- 2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดปัญหาคารจรจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางแยก
- 3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงาน องค์กรและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
- 5 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ



แก้ไขปัญหาคารจรจรติดขัด
เพิ่มความสะดว รวดเร็ว
และคล่องตัวในการเดินทาง



เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง
ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว
และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ
ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก
สบาย และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



การเดินทางที่คล่องตัว รวดเร็ว จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการ และลักษณะโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 42 มีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 110+200 โดยแบ่งการดำเนินโครงการเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 งานออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 109+100 ระยะทาง 2.695 กิโลเมตร ครอบคลุม 2 ทางแยก คือ จุดตัดถนนรามโกมุท บริเวณ กม.ที่ 107+243 ช่วงปัตตานี - นราธิวาส และจุดตัดแยกบานา บริเวณ กม.ที่ 107+883 และส่วนที่ 2 งานออกแบบปรับปรุงถนน จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 109+100 ถึง กม.ที่ 110+200 ระยะทาง 1.100 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 3.795 กิโลเมตร โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลตะลุโบะ ตำบลบานา และตำบลตันหยงลุโล๊ะ อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี ยกเว้นการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง



ตารางพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 110+200

ที่	ชื่อ	ที่ตั้ง			พื้นที่ ส่วนการปกครอง	บริเวณ กม.	ตำแหน่ง
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			
1	หมู่ที่ 8 บ้านดีราเฮ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตะลุโบะ	106+100	ซ้ายทาง
2	หมู่ที่ 9 บ้านปูโป๊ะ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+100	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 1 บ้านสุโงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. บานา	109+100	ขวาทาง
4	หมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+100	ซ้ายทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+900	ซ้ายทาง
6	หมู่ที่ 4 บ้านกำปงตารง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+800	ขวาทาง
7	หมู่ที่ 5 บ้านกูวัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ขวาทาง
8	หมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		108+100	ขวาทาง
9	หมู่ที่ 7 บ้านปากาปันยัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ซ้ายทาง
10	หมู่ที่ 10 บ้านกูแบฮ๊ะ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+300	ซ้ายทาง
11	หมู่ที่ 1 บ้านตันหยงลุโล๊ะ	ตันหยงลุโล๊ะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตันหยงลุโล๊ะ	109+450	ซ้ายทาง
12	หมู่ที่ 3 บ้านกรือเซะ	ตันหยงลุโล๊ะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+700	ซ้ายทาง - ขวาทาง
รวม	12 หมู่บ้าน	3 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด	3 อปท.	-	-

รูปแบบการพัฒนาของโครงการ

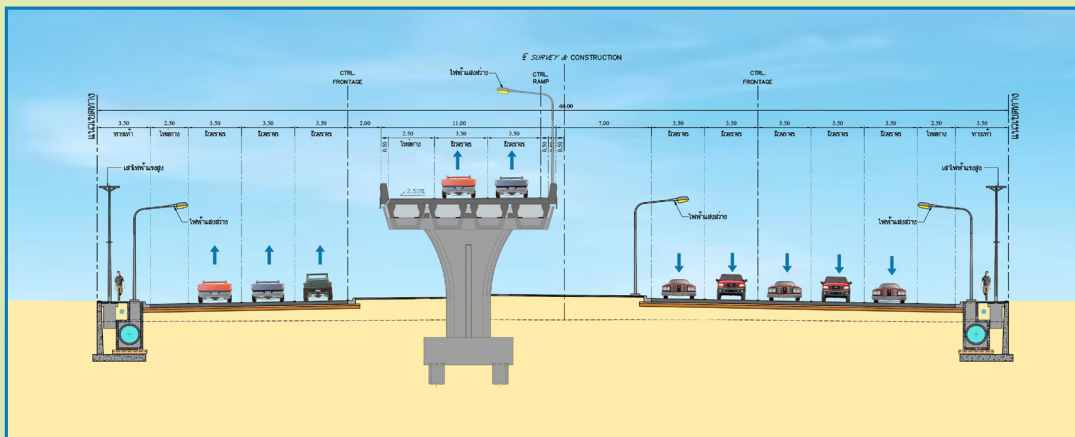
ช่วงที่ 1 งานออกแบบทางแยกต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานเด็ยวฝั่งลงไป จ.นราธิวาส) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ทางละ 2 ช่องจราจร จุดเริ่มต้นบริเวณ กม.ที่ 106 + 405 ถึง กม.ที่ 109 + 100 ระยะทาง 2.695 กิโลเมตร 2 แยก คือ จุดตัดถนนรามโกมุท บริเวณ กม.ที่ 107 + 243 ช่วงปัตตานี - นราธิวาส และจุดตัดแยกบานา บริเวณ กม.ที่ 107 + 883 จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



จุดตัดทางแยกถนนรามโกมุท

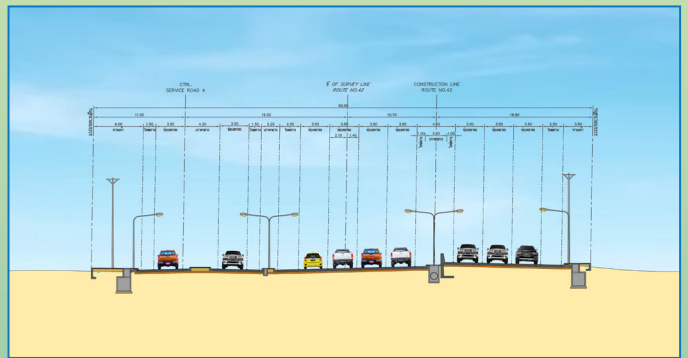


จุดตัดทางแยกบานา



รูปตัดสะพานข้ามแยกจุดตัดทางแยกถนนรามโกมุท และจุดตัดทางแยกบานา

ช่วงที่ 2 งานออกแบบปรับปรุงถนน ออกแบบถนนเชื่อมต่อกับถนนใน ช่วงที่ 1 โดยด้านซ้ายทางปรับปรุงเป็นถนนแบบ 2 ทิศทาง สำหรับรถโดยสารขนาดเล็ก เชื่อมต่อกับถนนโดยรอบมัสยิดกือรีเซ จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. ที่ 109+100 ถึง กม.ที่ 110+200 ระยะทาง 1.100 กิโลเมตร



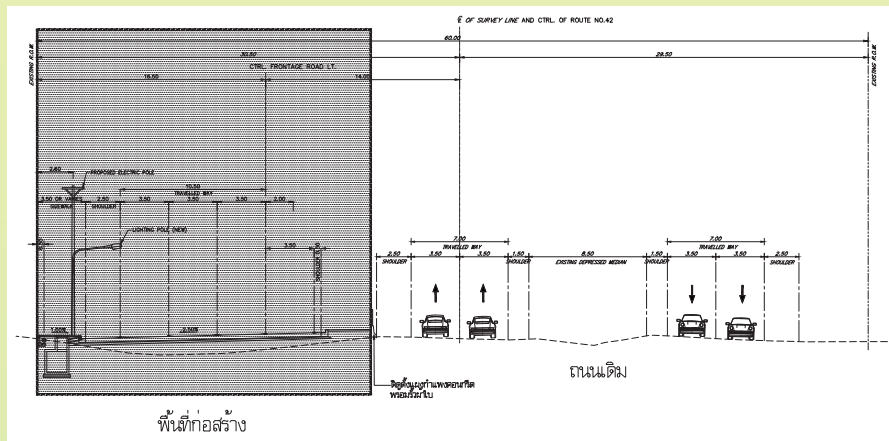
บริเวณช่วงปรับปรุงถนน กม.ที่ 109+100 ถึง กม.ที่ 110+200 ระยะทาง 1.100 กิโลเมตร

/// การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ///

จากรูปแบบโครงการมีการสร้างสะพานข้ามแยกบานา แยกรามโกมุท และถนนคู่ขนาน (Frontage road) ที่อยู่ด้านนอกพร้อมทางเท้า ทั้งสองฝั่งจราจร โดยโครงการได้จัดลำดับการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ไว้ดังนี้

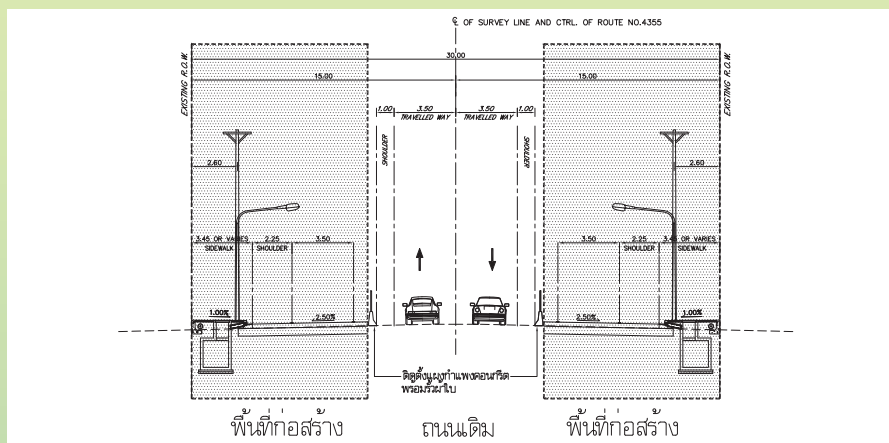
ขั้นตอนที่ 1 งานก่อสร้างถนนคู่ขนาน (Frontage road) ด้านซ้ายทางที่อยู่ด้านนอก พร้อมท่อระบายน้ำและทางเท้า

- ก่อสร้างถนนคู่ขนาน (Frontage road) ขนาด 3-4 ช่องจราจร ฝัวจจราจร คสล. พร้อมทางเท้า และระบบระบายน้ำด้านซ้ายทาง

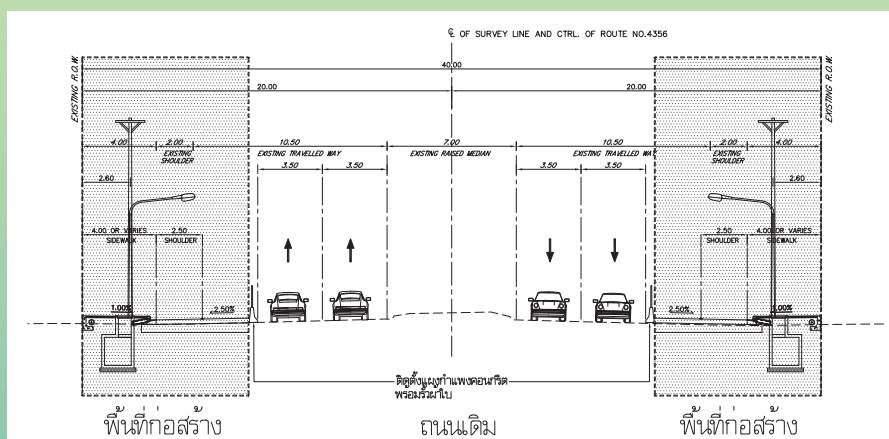


รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 42

- งานขยายฝัวจจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4355 และทางหลวงหมายเลข 4356 พร้อมทางเท้า และระบบระบายน้ำ



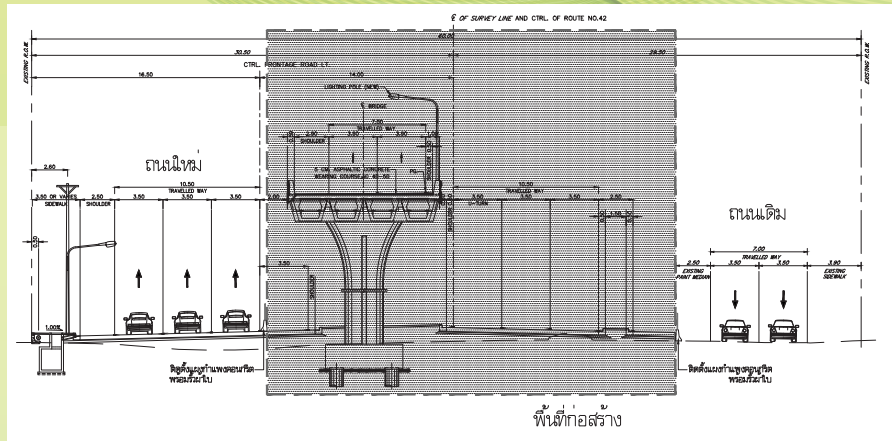
รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 4355



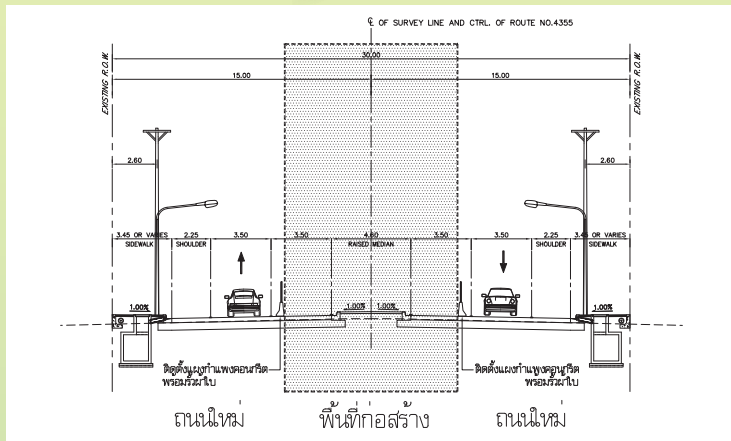
รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 4356

ขั้นตอนที่ 2 งานก่อสร้างสะพาน และถนนทางหลัก (MAIN ROAD) ด้านขวาทาง บนทางหลวงหมายเลข 42

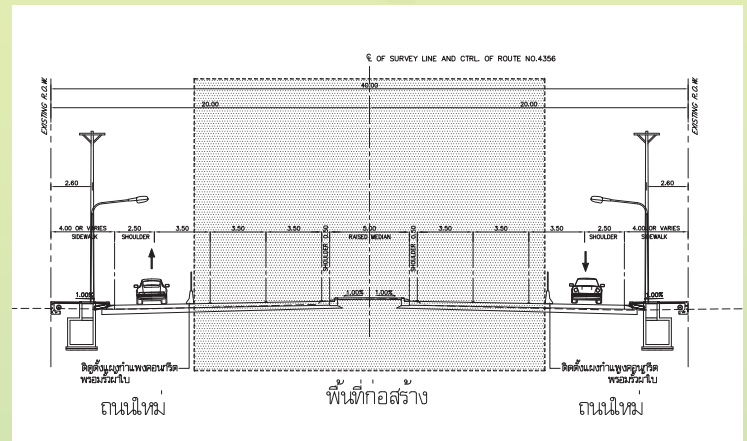
- เบี่ยงการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 42 มาใช้ถนนคู่ขนาน (Frontage road) ขนาด 3 ช่องจราจร ด้านซ้ายทาง ที่ได้ทำการก่อสร้างไว้ในขั้นตอนที่ 1
- ปิดพื้นที่บริเวณตรงกลางของทางหลวงหมายเลข 42 เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบานา และแยกราบโมมุก พร้อมทั้งทำการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4355 และทางหลวงหมายเลข 4356 ทั้งหมด



รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 42

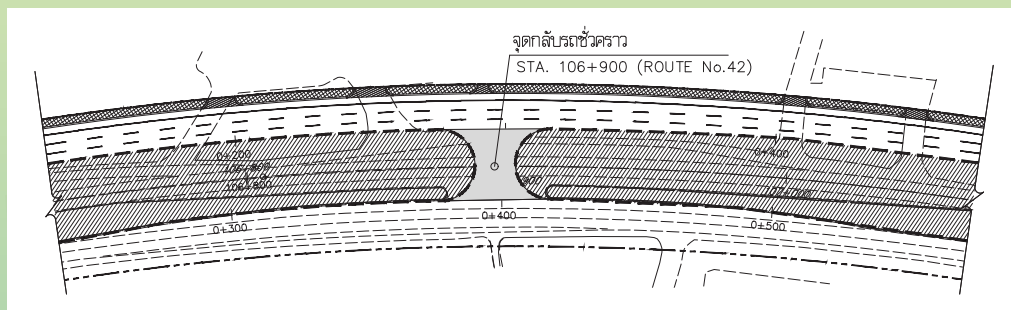


รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 4355

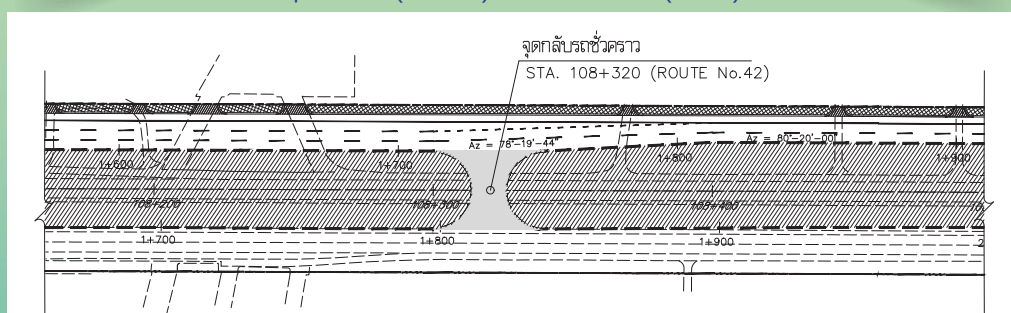


รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 4356

- ปิดการจราจรบนทางแยกบานา และแยกราบโมมุกทั้งหมด ปริมาณจราจรที่ต้องการเดินทางผ่านแยกดังกล่าวทั้ง 2 แยก ใช้จุดกลับรถชั่วคราวบนทางหลวงหมายเลข 42 กม.ที่ 106+900 และ กม.ที่ 108+320



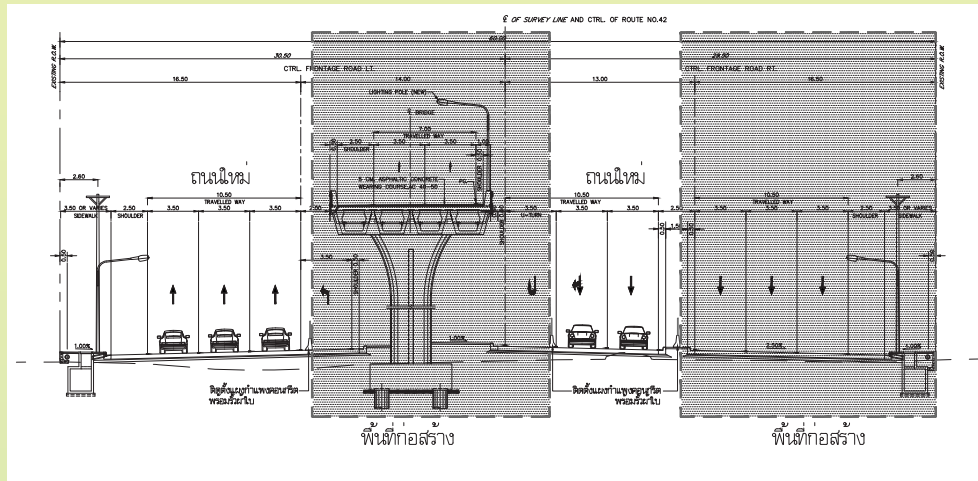
จุดกลับรถ (ชั่วคราว) กม.ที่ 106+900 (na.42)



จุดกลับรถ (ชั่วคราว) กม.ที่ 108+320 (na.42)

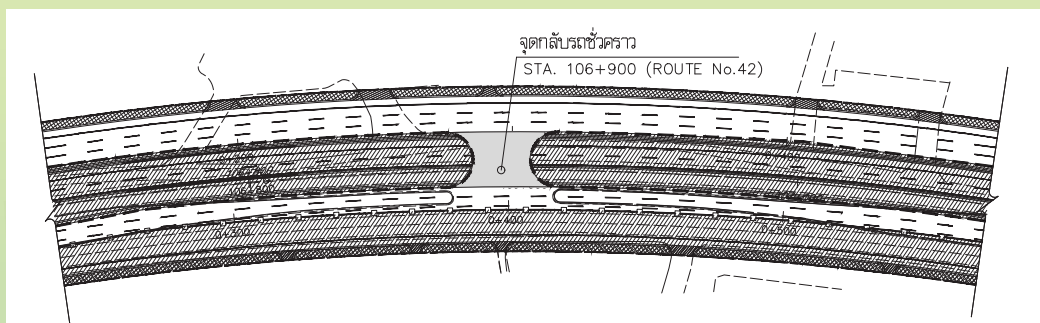
ขั้นตอนที่ 3 งานก่อสร้างสะพาน และถนนคู่ขนาน (Frontage road) ที่อยู่ด้านนอกด้านขวาทาง พร้อมท่อระบายน้ำและทางเท้า

- เบี่ยงการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 42 มาใช้ถนนทางหลัก (MAIN ROAD) ด้านขวาทาง ขนาด 2 ช่องจราจร ที่ได้ดำเนินการก่อสร้างในขั้นตอนที่ 2
- ก่อสร้างทางคู่ขนาน (Frontage road) ขนาด 3 ช่องจราจร ผิวจราจร คสล.พร้อมทางเท้า และระบบระบายน้ำด้านขวาทาง
- ปิดพื้นที่บริเวณตรงกลางของทางหลวงหมายเลข 42 เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบานา และแยกราบโมก

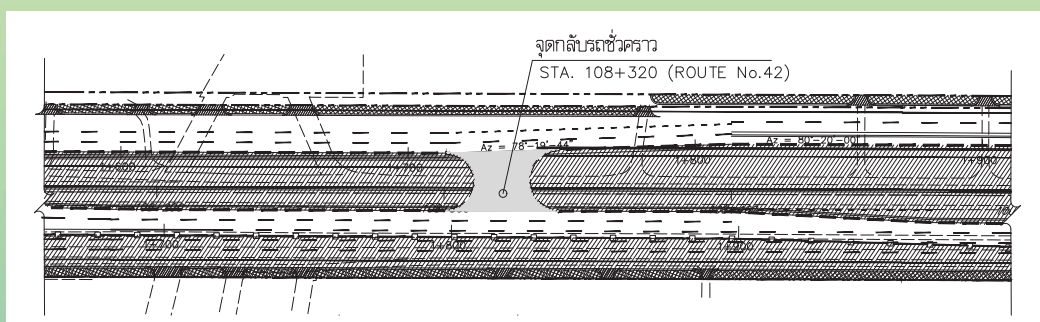


รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 42

- ปิดการจราจรบนแยกบานา และแยกราบโมกทั้งหมด ปริมาณจราจรที่ต้องการเดินทางผ่านแยกดังกล่าว ทั้ง 2 แยก ใช้จุดกลับรถชั่วคราวบนทางหลวงหมายเลข 42 กม.ที่ 106+900 และ กม.ที่ 108+320



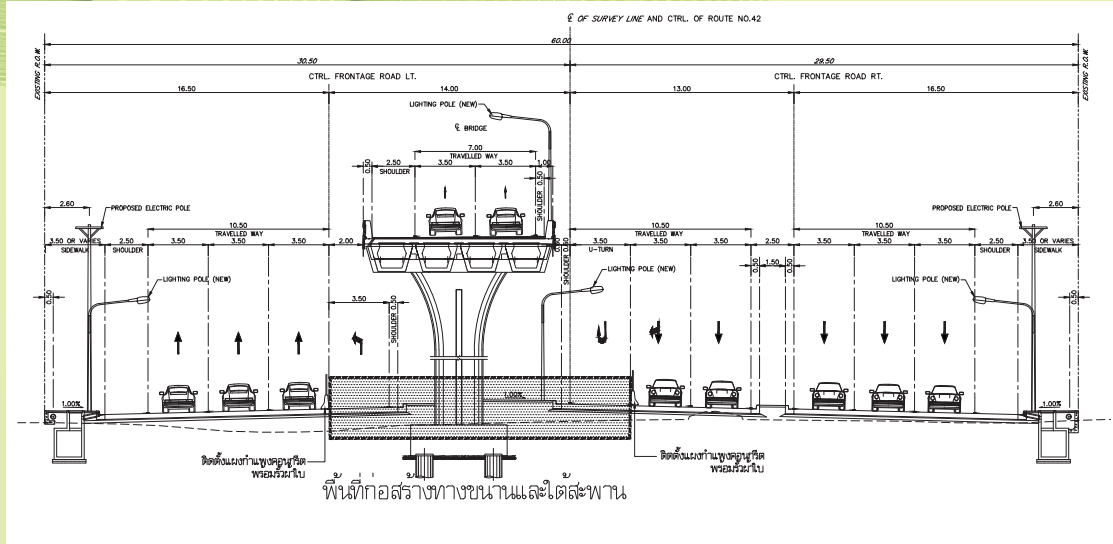
จุดกลับรถ (ชั่วคราว) กม.ที่ 106+900 (na.42)



จุดกลับรถ (ชั่วคราว) กม.ที่ 108+320 (na.42)

ขั้นตอนที่ 4 งานก่อสร้างถนนระดับพื้น (At Grade) ที่อยู่ข้างสะพาน พร้อมเกาะกลางใต้สะพาน

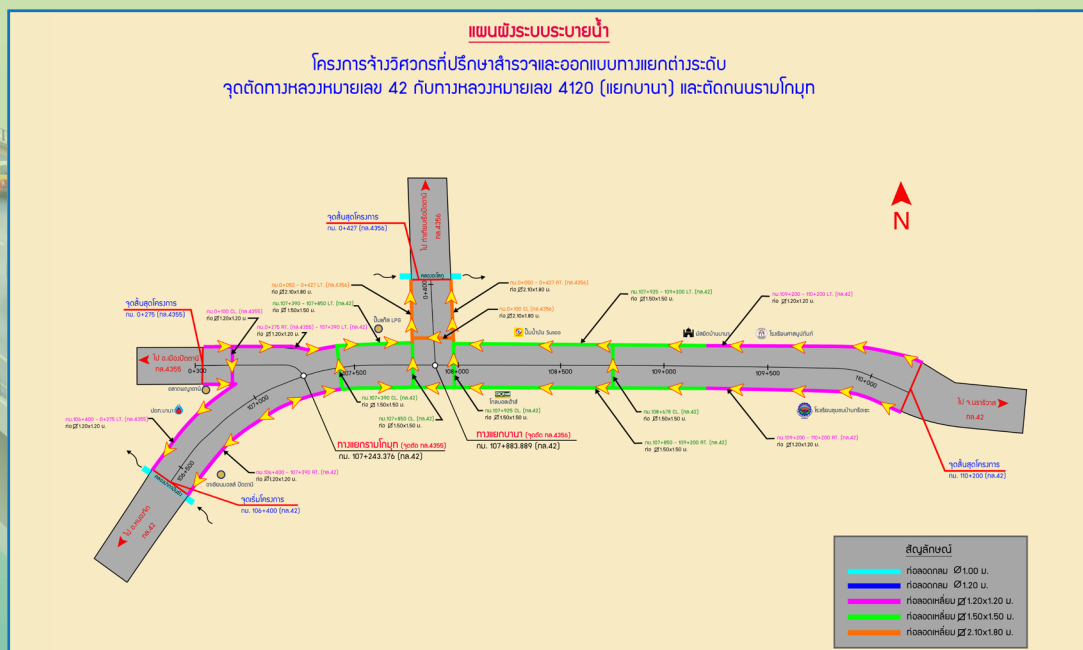
- เปิดการจราจรผ่านสะพานข้ามแยกบานา และแยกรามโกมุท ขนาด 2 ช่องจราจร
- ทำการก่อสร้างถนนระดับพื้น (At Grade) ขนาด 1 ช่องจราจร (บริเวณที่ติดกับสะพานข้ามแยกบานา และแยกรามโกมุททั้งด้านซ้ายทาง และด้านขวาทาง) พร้อมก่อสร้างเกาะกลาง ระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และงานอื่นๆ ที่เหลือจนแล้วเสร็จ



รูปภาพหน้าตัดทางหลวงหมายเลข 42

การออกแบบระบบระบายน้ำ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพทั่วไปและสภาพการระบายน้ำเดิมของพื้นที่โครงการ ซึ่งได้ทำการรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ ออกแบบระบบระบายน้ำโครงการ และคาดคะเนปริมาณน้ำ ใช้วิธีคำนวณปริมาณน้ำไหลตามหลักอุทกวิทยา สำหรับการกำหนดแนวทางในการออกแบบระบบระบายน้ำ รูปแบบของอาคารระบายน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ปัจจุบันได้ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำลอดใต้ถนนและระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้าเบื้องต้นแล้ว



มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้



ทรัพยากรดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรมการก่อสร้าง จะมีปริมาณดินส่วนเกินที่ต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่บริเวณเดิม ซึ่งต้องจัดหาพื้นที่สำหรับเก็บกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้เพียงพอ และกิจกรรมการเปิดหน้าดินและการตัด/ถมคันดิน อาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินและการสูญเสียดิน	1. หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามความจำเป็นเฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น 2. จัดพื้นที่กองดินให้ห่างจากบริเวณทางน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนโดยระยะห่างจากแหล่งน้ำ 3. จัดพื้นที่เก็บกองดินให้เพียงพอกับปริมาณดินขุดที่ต้องนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างและประสานงานกับแขวงทางหลวงปิตาธิ ให้นำดินขุดจากโครงการไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม 4. การนำดินไปกองเก็บไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ต้องแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548



ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย

1) ผลกระทบด้านโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่มีต่อโครงสร้างโครงการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- หากพื้นที่โครงการตั้งอยู่บนชั้นดินอ่อนหรือดินที่มีการอัดตัวไม่ดีหรือมีชั้นดินสลับกัน อาจทำให้เกิดการทรุดตัวไม่เท่ากัน อาจส่งผลให้เกิดการทรุดตัวของฐานรากสะพาน หรือสะพานเกิดการโก่งตัว/แตกร้าว	1. ออกแบบโครงสร้างสะพานของโครงการให้มีค่าความปลอดภัย (Safety Factor) ของโครงสร้างความแข็งแรงและความสามารถต้านทานแรงแผ่นดินไหว ให้เป็นไปตามคู่มือการออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหว 2. หากเกิดแผ่นดินไหว ต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ จากนั้นตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหาย ให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง

2) ผลกระทบด้านแผ่นดินไหวที่มีต่อโครงสร้างโครงการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- หากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ใกล้แนวรอยเลื่อนมีพลัง อาจเกิดแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว ส่งผลต่อโครงสร้างสะพานที่มีความสูงหรือช่วงยาว และหากออกแบบไม่สัมพันธ์กับชนิดของดิน อาจทำให้ดินไม่สามารถรับน้ำหนักได้เต็มที่ส่งผลต่อการแตกร้าวและทรุดตัวของโครงสร้างสะพานต่างระดับและชั้นทาง	



น้ำผิวดิน

1) พื้นที่ก่อสร้าง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรมการเปิดหน้าดินและการก่อสร้างชั้นทางและสะพานต่างระดับข้ามทางแยกอาจมีการชะล้างเศษตะกอนดินลงสู่คลองปากน้ำยัง บริเวณ กม.ที่ 106 + 289 - กม.ที่ 106 + 392 (ถ.42) และคลองอะโลง บริเวณ กม.ที่ 0 + 435 (ถ.4356) ซึ่งทำให้อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างหรือดินทรายตกลงไปในลำคลอง ทำให้มีความขุ่นของน้ำเพิ่มขึ้นได้	1. ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อตกตะกอนบริเวณที่ก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อการชะล้างเศษมวลดินลงสู่แหล่งน้ำ 2. หลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดหน้าดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก 3. จัดพื้นที่กองดินและหินให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ 4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูป เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ - ห้องส้วมของที่พักคนงานและสำนักงาน ก่อนรวบรวมน้ำทิ้งระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ 5. เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องรื้อถอนห้องน้ำ-ห้องส้วมออกทั้งหมด พร้อมทิ้งประสานหน่วยงานมาดูแลสิ่งปฏิกูลจากบ่อเกรอะ-บ่อซึม และฝังกลบบ่อดังกล่าวให้เรียบร้อย พร้อมปรับคืนสภาพพื้นที่ 6. เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำต่าง ๆ หากพบว่าการอุดตัน ต้องรีบดำเนินการนำตะกอนออกโดยเร็ว มิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- จัดให้มีบ้านพักคนงานและสำนักงานตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 106 + 300 ด้านซ้ายทาง มีพื้นที่ทั้งหมด 20 ไร่ ซึ่งการปฏิบัติกิจวัตรประจำวันของคนงานก่อสร้างก่อให้เกิดน้ำทิ้ง - น้ำเสีย ซึ่งอาจไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงส่งผลต่อคุณภาพแหล่งน้ำและสิ่งมีชีวิตในน้ำ	

2) พื้นที่พักคนงานและสำนักงาน



อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ การเปิดหน้าดิน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ทำให้เกิดการปล่อยก๊าซของฝุ่นละออง ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และก่อให้เกิดความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่ แต่ยังคงมีค่าอยู่ในระดับที่เกณฑ์มาตรฐานกำหนดไว้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เท่าที่จำเป็น เพื่อลดโอกาสการปล่อยกระจายของฝุ่นละออง
2. ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย หรือเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู
3. การขนส่งดินและวัสดุก่อสร้างต้องมีผ้าใบปิดคลุมส่วนกระเบาะบรรทุกอย่างมิดชิด
4. จัดให้มีการติดตั้งระบบฉีดน้ำแบบพ่นละอองฝอย (สปริงเกอร์) ตามแนวรั้วกันพื้นที่ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองสูง และบริเวณพื้นที่ชุมชนหนาแน่น



เสียง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- งานก่อสร้างโครงสร้างสะพานทางแยกต่างระดับและงานปรับปรุงชั้นทางเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องเจาะเสาเข็ม มอเตอร์เกรดเดอร์ เครื่องเกลี่ยดินรตบ รวมถึงรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง พบว่าพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณระยะประชิดเขตทางมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (กำหนดไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน
2. จำกัดเวลาการก่อสร้างที่ใช้เครื่องจักรประเภท เครื่องเจาะเสาเข็ม มอเตอร์เกรดเดอร์ เครื่องเกลี่ยดิน รตบหรือเครื่องจักรที่มีเสียงดังมากๆ ให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพักนอนของประชาชน
3. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณด้านหน้าครัวเรือนระยะประชิดเขตทางที่มีค่าเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนยังสามารถเข้า-ออก ได้ตามเดิม โดยสอบถามความยินยอมของประชาชนในบริเวณที่จะติดตั้งก่อนดำเนินการ



ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว รวมถึงสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง ทั้งนี้ จากการประเมินผลกระทบอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานปรับพื้นที่ งานรื้อถอนผิวจราจรเดิม งานขนส่งดินและวัสดุก่อสร้าง และงานขุดเจาะเสาเข็ม พบว่า ค่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. จำกัดเวลาการขุดเจาะเสาเข็มสำหรับงานก่อสร้างสะพานต่างระดับ ในช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพักนอนของประชาชน
2. จัดให้มีวิศวกรดูแลการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด และควบคุมการก่อสร้างให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงน้อยที่สุด
3. ควบคุมความเร็วรถบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด
4. ก่อนเริ่มการก่อสร้าง เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงหรือผู้รับเหมาขออนุญาตเจ้าของอาคารข้างเคียงเพื่อเข้าไปตรวจสอบ ถ่ายภาพและทำบันทึกสภาพของอาคารข้างเคียง เมื่อเก็บเป็นข้อมูลเปรียบเทียบกับกรณีที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ และแจ้งผลการตรวจสอบให้เจ้าของอาคารรับทราบในกรณีที่เจ้าของอาคารไม่อนุญาตหรือไม่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการให้บันทึกวัน เวลา และชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ขออนุญาตเข้าไปถ่ายภาพ และให้พยานยืนยันเก็บไว้เป็นหลักฐานทุกครั้ง พร้อมกับให้รับแจ้งให้กรมทางหลวงรับทราบ
5. จัดให้มีแผนการรับเรื่องร้องเรียนและการแก้ไขเรื่องร้องเรียน เพื่อรองรับกรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง



การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การดำเนินงานก่อสร้างโครงการมี การนำเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งเข้า - ออก ในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อทางกีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนทางหลวงหมายเลข 42 หมายเลข 4356 และ ถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของท้องถิ่น ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง อีกทั้งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในระหว่างการก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ประชาสัมพันธ์การจัดระบบการจราจรในช่วงการก่อสร้างโดยรายละเอียดด้วยการติดป้ายประกาศในจุดที่มองเห็นได้ชัดเจน บริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ
2. หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลา 06.00 – 08.00 และ 16.00 – 18.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจร หากพบว่ามีปัญหาการจราจรไม่คล่องตัวให้จัดเจ้าหน้าที่โครงการคอยให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน
3. ติดตั้งสัญญาณจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ท่อทาบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน
4. การกำหนดจุดกลับรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้คำนึงถึงความปลอดภัยและสอดคล้องกับการใช้งานจริงของผู้ใช้เส้นทาง
5. กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางเบี่ยงให้ชัดเจน โดยการติดตั้งแผงป้องกันอันตราย (Concrete Barrier) พร้อมไฟกระพริบช่วงเวลากลางคืนกันตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
6. ติดตั้งป้ายป้องกันวัสดุก่อสร้างตกหล่นจากงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานต่างระดับ เพื่อป้องกันอันตรายต่อผู้ใช้ทาง



การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
กิจกรรมการขุดดิน/ หินและวัสดุ/ ชิ้นส่วนงานก่อสร้างและงานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งหากในระหว่างการก่อสร้างมีฝนตกหนัก อาจมีการชะล้างเศษ ดิน หิน และทราย ลงไปสะสมและกับถมในระบระบายน้ำข้างถนน ตะกอนดินที่เกิดจากการก่อสร้างคาดว่าจะส่งผลต่อการกีดขวางไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ	- ในช่วงก่อสร้างโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดทำทาง/รางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อให้สามารถระบายออกจากพื้นที่ได้ตามปกติ - หากมีการกั้นถมของเศษดิน หิน และทราย หรือเศษวัสดุก่อสร้างวางกีดขวางในลำน้ำต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้กีดขวางทางระบายน้ำ และหากพบว่าลำน้ำ/ทางระบายน้ำตื้นเขินหรืออุดตัน ให้ทำการขุดลอกและนำออกทันที เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่



เศรษฐกิจและสังคม

1) ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่เคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ การก่อสร้างเข้า – ออกพื้นที่โครงการ ส่งผลให้การจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างชะลอตัว และทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทางดังกล่าวในการเดินทาง ซึ่งอาจส่งผลให้มีการเดินทางไปมาหาสู่กันน้อยลง โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง	- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ ให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงกับโครงการ รับทราบกิจกรรมของโครงการอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง - จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยกำหนดจุดรับเรื่องร้องเรียนไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ หมวกทางหลวงหนองจิก และแขวงทางหลวงปิตาณี โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์และชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นอย่างชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียนจากกล่องรับเรื่องร้องเรียนเป็นประจำ และหากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ แล้วจะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม - กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน

2) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในช่วงการก่อสร้างคาดว่าจะมีคนงานเข้ามาอยู่ในพื้นที่ประมาณ 100 คน โดยในช่วงเวลาพักจะเป็นเวลาที่คนงานก่อสร้างมีโอกาสเข้าไปซื้อสินค้าอุปโภค – บริโภค และอาหารจากร้านค้าในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในครัวเรือนและชุมชน	



ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน/โบราณสถานและแหล่งโบราณคดี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระหว่างการก่อสร้างอาจมีการวางเครื่องจักรและมีพื้นที่ก่อสร้างกีดขวางบนทางหลวงหมายเลข 42 ทำให้ประชาชนในพื้นที่รวมถึงผู้ผ่านทางทั่วไปอาจเกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปประกอบศาสนกิจสักการะ หรือทำกิจกรรมทางประเพณีในวันสำคัญ และฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจเกาะตามผิวอาคารทำให้เกิดความหม่นหมอง หรือส่งผลให้ลดลายหรือรายละเอียดทางศิลปกรรมต่างๆ เลือนหายไป อีกทั้งเสียงดังจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลต่อการประกอบศาสนกิจและการประกอบพิธีกรรมในวันสำคัญต่างๆ ของประชาชน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งให้องค์การบริหารส่วนตำบลต้นหยงอุโละ ซึ่งเป็นผู้ดูแลมัสยิดกรือเซะ และสำนักศิลปากรที่ 11 สงขลา ให้รับทราบก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ และเปิดโอกาสให้เข้ามาตรวจสอบพื้นที่โครงการได้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณมัสยิดอาวูห์ วันอาอีเซห์ มัสยิดนูรุลอิสลามบานา โรงเรียนศาสนูปถัมภ์ โรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะ สุสานเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว และมัสยิดกรือเซะ เพื่อช่วยลดระดับเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง - ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินการและรีบแจ้งต่อองค์การบริหารส่วนตำบลต้นหยงอุโละ ซึ่งเป็นผู้ดูแลมัสยิดกรือเซะ และสำนักศิลปากรที่ 11 สงขลา ให้รับทราบโดยทันที เมื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎเกณฑ์ต่างๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป

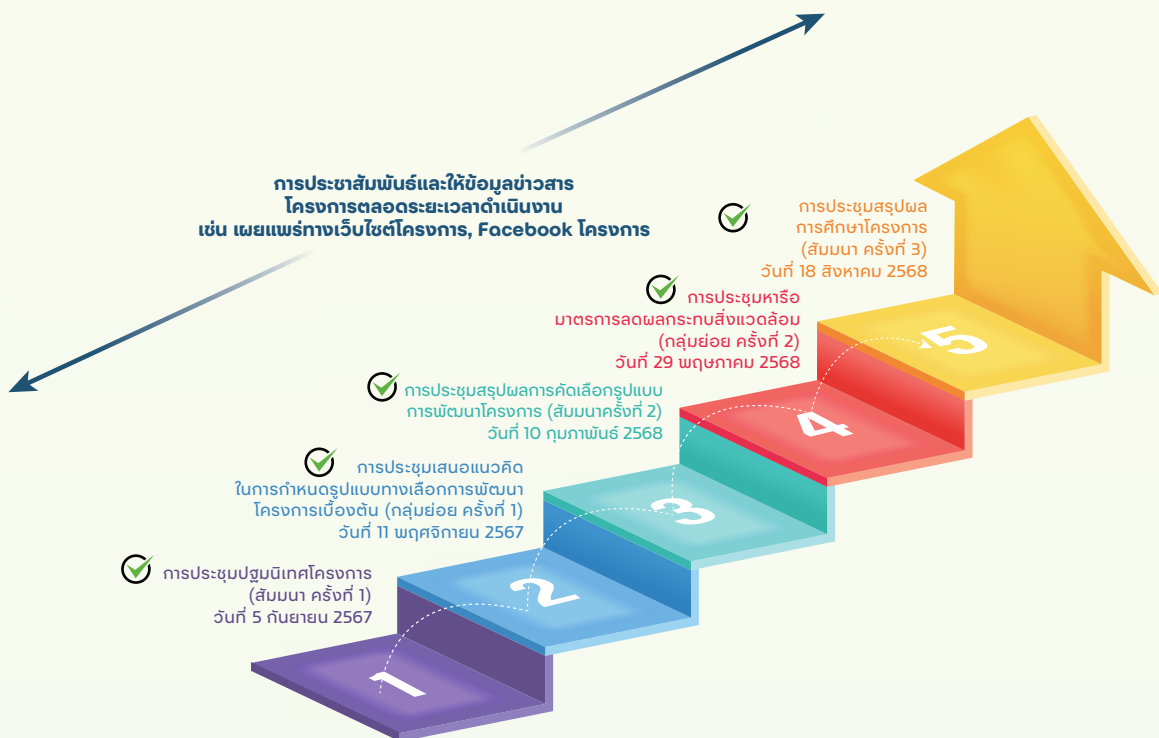


สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระหว่างการก่อสร้างจะเกิดการรบกวนทางสายตาที่เกิดจากทัศนียภาพของพื้นที่ก่อสร้างที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่เกะกะไม่น่าดู โดยเฉพาะทัศนียภาพบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ระยะประชิดเขตพื้นที่ก่อสร้างงานสะพานต่างระดับ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดเก็บวัสดุ/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างและขยะจากเศษวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบและดำเนินการให้แล้วเสร็จในแต่ละวัน - กำหนดจุดทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องดำเนินการล้อมรั้วกันเขตโดยรอบพื้นที่ให้ชัดเจน - หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการปรับสภาพพื้นที่บริเวณก่อสร้าง รวมทั้งบริเวณที่กองวัสดุก่อสร้างให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุด ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทางโครงการ

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนและการประชาสัมพันธ์

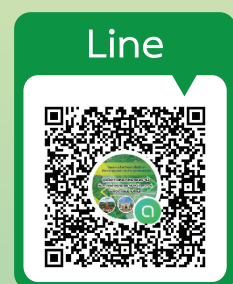
กรมทางหลวง ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงเปิดโอกาสให้ประชาชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นแลกเปลี่ยนข้อมูล และข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ โดยจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเหตุผล ความจำเป็น และแนวทางการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และสร้างความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษาโครงการ เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสม ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน



www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com



Facebook
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท



Line OpenChat
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท



หน่วยงานเจ้าของโครงการ
สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 08 9677 9397
0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.ldhighway.com
Email : kunavuts@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม
บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/41 ถนนมิตรภาพ แขวงคลองจั่น
เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@outlook.co.th

ที่ปรึกษาด้านการจราจร



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารชัยสวัสดิ์ ห้องเลขที่ 116
(ชั้นที่ 3-4) ต.17 ถนนจรัลเมือง แขวงวังใหม่
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2181 1770
โทรสาร : 0 2181 1768
Email : mba@infraplus.co.th



ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชน
และการประชาสัมพันธ์

บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด
91/257 หมู่บ้านเมธีรินทร์ หมู่ 1
ตำบลโหมวก อำเภอเมืองนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpm.banaramkomut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด (SECO)
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@siamenvi.co.th