กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

# บนทางหลวงหมายเลข 304

สาย บ.เขาหินซ้อน – อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี

## ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออก กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด่านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นและรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนาบตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก

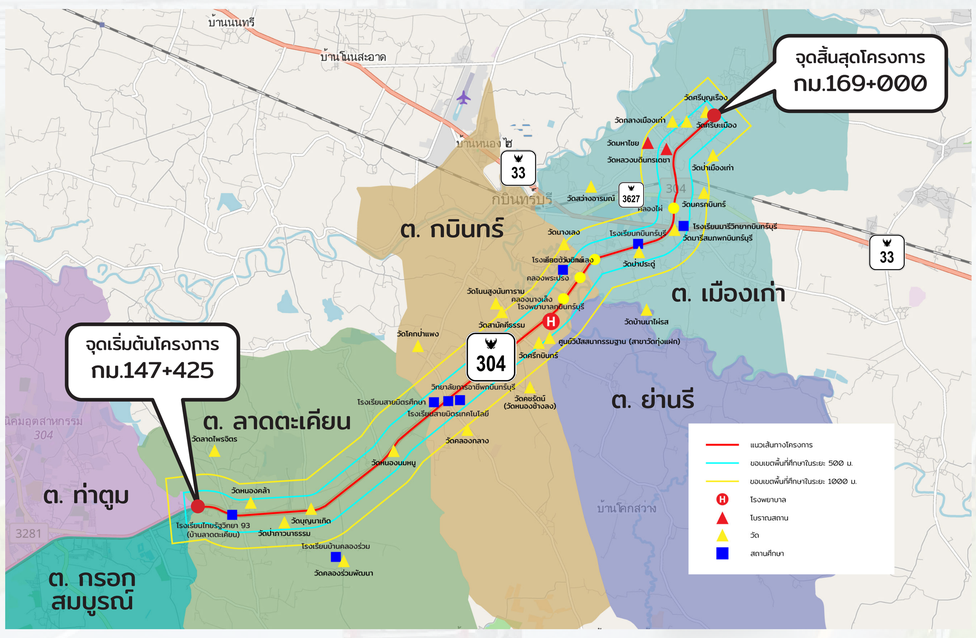
ทั้งนี้จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ใกล้แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการระยะ 1 กิโลเมตร มีโบราณสถาน จำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย วัดหลวงบดินทรเดชา และวัดมหาไชย เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)เพื่อให้การพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลัก ในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การควบคุมการเข้าออก และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

โดยมีเป้าหมายหลักคือการขยายจำนวนช่องจราจรให้เพียงพอต่อปริมาณรถในอนาคต ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และระบบระบายน้ำ เพื่อให้การเดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี ระยะทางประมาณ 21.6 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน ลดอุบัติเหตุทางจราจร เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร
3. เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจรและการดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ




## ประโยชน์ของโครงการ

**1 ด้านการจราจรขนส่ง**

เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

**2 ด้านความปลอดภัย**

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงโดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

**3 ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ**

เพิ่มศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆของประเทศช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตเศรษฐกิจและสังคม โดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 กม.147+425 โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านคลองนางเล็ง ผ่านคลองพระปรง ผ่านคลองวังวิทย์ และผ่านทางหลวงหมายเลข 33 บริเวณสี่แยกกบินทร์บุรี ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร จากนั้นผ่านคลองไผ่ และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3627 สายโคกหอม-คลองแห่ จากนั้นตัดผ่านทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ และไปสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 304 กม.169+000 รวมระยะทางประมาณ 21.6 กิโลเมตร

โดยมีพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุม 15 หมู่บ้าน 10 ชุมชน ในตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ ตำบลลาดตะเคียน ตำบลกบินทร์ ตำบลเมืองเก่า และตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี

**21.6** กิโลเมตร

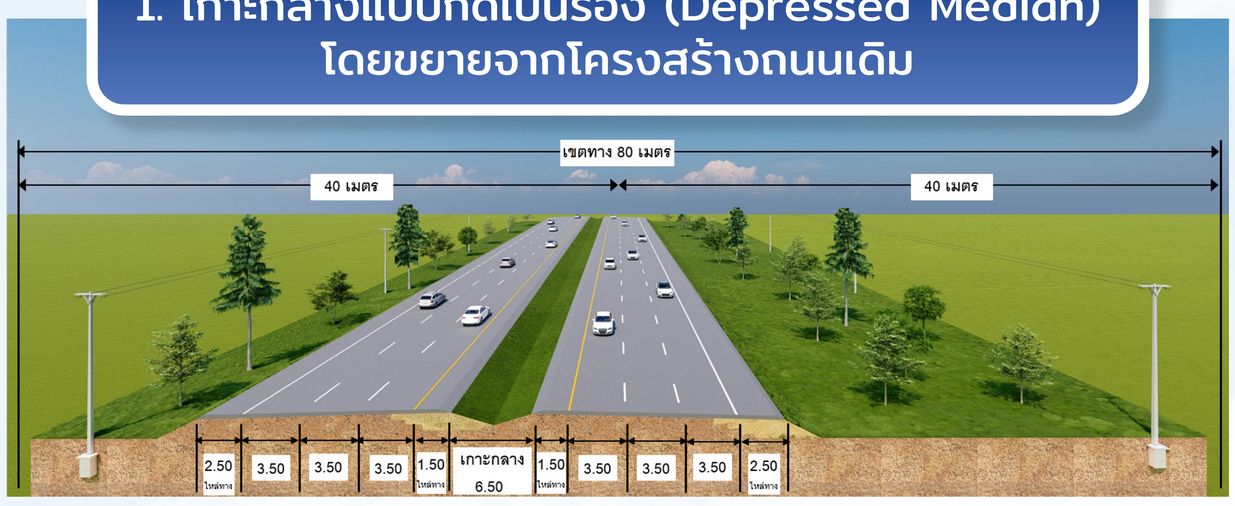
**15** หมู่บ้าน

**10** ชุมชน

# ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ และรูปแบบการพัฒนาทางหลวงในอนาคต ซึ่งมีแนวคิดในการปรับปรุง 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 80 เมตร ดังนี้

## 1. เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม




รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร โดยขยายออกทางด้านขวาของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบกดเป็นร่อง และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง

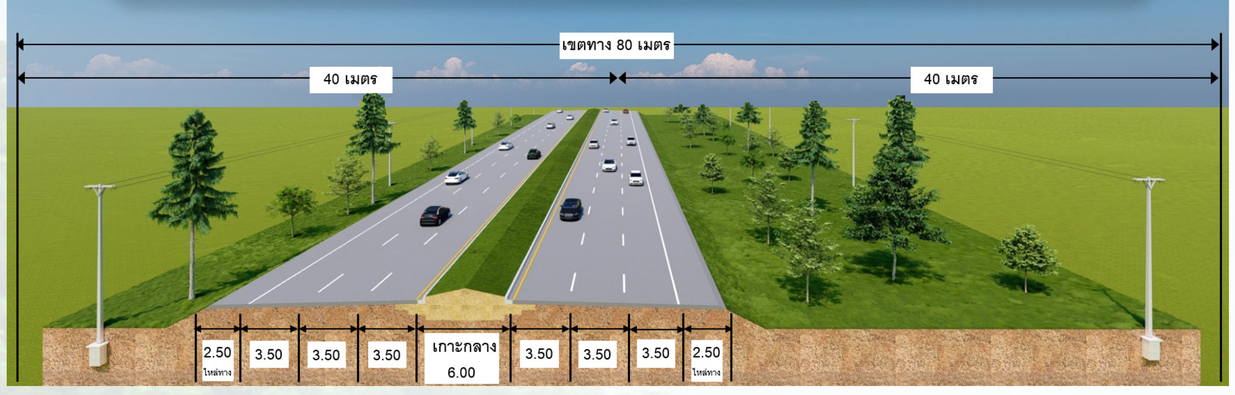
**ข้อดี**

- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสานงานได้ง่าย หรืออาจติดราวกันอันตรายช่วยเพิ่มความปลอดภัย
- สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดีในช่วงทางโค้ง

**ข้อเสีย**

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางอาจทำให้รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปในร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้
- มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง

## 2. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม




รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร โดยขยายเข้าด้านในเกาะกลางของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง

**ข้อดี**

- ค่าก่อสร้างถูกที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนน้อยที่สุด

**ข้อเสีย**

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบยก หากรถใช้ความเร็วสูงอาจจะเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ จึงต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกันการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงา
- ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

## 3. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง




รูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างใหม่ที่กึ่งกลางเขตทาง ฝั่งละ 3 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต โดยจะมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก

**ข้อดี**

- รูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด

**ข้อเสีย**

- เกาะกลางแบบยกหากรถที่ใช้ความเร็วสูงอาจจะเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ จึงต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วย
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง
- ค่าก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

## เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ




**ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)**

- สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร

**ด้านการลงทุน (30 คะแนน)**

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการซ่อมบำรุง

**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)**

- อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน
- ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

# สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากรูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด มีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด รวมทั้งรูปแบบเกาะยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ปีนเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะแบบกดร่อง

| หลักเกณฑ์การคัดเลือก | คะแนนเต็ม | รูปแบบทางเลือกที่ 1 | รูปแบบทางเลือกที่ 2 | รูปแบบทางเลือกที่ 3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร | 40.00 | 30.21 | 25.06 | 28.00 |
| 2. ด้านการลงทุน | 30.00 | 25.49 | 28.20 | 27.67 |
| 3. ด้านผลกระทบสิงแวดล้อม | 30.00 | 18.07 | 22.25 | 24.17 |
| รวมคะแนน | 100.00 | 73.77 | 75.51 | 79.84 |
| อันดับ | | 3 | 2 | 1 |

# ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

จากการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่าทางแยกกบินทร์บุรีมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยเป็นจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

## รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33




ก่อสร้างสะพาน ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) ยกระดับสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจรโดยรูปแบบนี้จะไม่มีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

### ข้อดี
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา)
- มีความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ดี
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด
- ก่อสร้างและบำรุงรักษาง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน

### ข้อเสีย
- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) เป็นทางโค้ง ซึ่งมีความสะดวกสบายและปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง
- มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกสูง
- บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูง

## รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304




ก่อสร้างสะพาน ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) ยกระดับสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

### ข้อดี
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว)
- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว) เป็นทางตรง ซึ่งจะมีสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าทางโค้ง
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด
- ก่อสร้างและบำรุงรักษาง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน

### ข้อเสีย
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา)
- ความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ไม่ดี
- มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกสูง
- บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูง

## รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33




ก่อสร้างทางลอด ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

### ข้อดี
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา)
- มีความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ดี
- มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกน้อย
- ไม่บดบังทัศนียภาพ

### ข้อเสีย
- ก่อสร้างและบำรุงรักษายากกว่ารูปแบบสะพาน
- ค่าก่อสร้างสูง
- ระบบระบายน้ำซับซ้อนกว่า
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว)

## เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ




**ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)**
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร
  - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)
  - การรองรับการจราจรในทิศทางหลัก
- รูปทรงทางเรขาคณิต
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา

**ด้านเศรษฐกิจการลงทุน (25 คะแนน)**
- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น
- ผลประโยชน์การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ (VOC Saving) และการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (VOT Saving)

**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)**
- ผลกระทบต่อชุมชน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน

# สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากการก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 จะรองรับการจราจรในทิศทางหลักได้ดีกว่าการก่อสร้างในแนวทางหลวงหมายเลข 33 และยังประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวมน้อยที่สุด โดยมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกน้อย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ-สังคมน้อย และไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

| หลักเกณฑ์การคัดเลือก | คะแนนเต็ม | รูปแบบทางเลือกที่ 1 | รูปแบบทางเลือกที่ 2 | รูปแบบทางเลือกที่ 3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร | 35.00 | 30.60 | 29.40 | 29.00 |
| 2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน | 25.00 | 25.00 | 22.60 | 19.80 |
| 3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม | 40.00 | 21.60 | 20.00 | 29.40 |
| รวมคะแนน | 100.00 | 77.20 | 72.00 | 78.20 |
| อันดับ | | 2 | 3 | 1 |

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง(Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)



วัดหลวงบดินทรเดชา
กม. 167+590



วัดมหาไชย
กม. 167+715

# ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

- รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ
- ทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบกับโครงการ
- ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

## ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

- ศึกษารายละเอียดโครงการ
- ศึกษาลักษณะโครงการเบื้องต้น
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ / สำรวจภาคสนามเบื้องต้น
- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบปานกลาง - สูง
- ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่ำ
- กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป

## ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

- สำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพิ่มเติมเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด

- มาตรการ ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- มาตรการ ส่งเสริม และปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม**

# ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดกรองปัจจัยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการที่มีนัยสำคัญ และจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) ได้จำนวน 21 ปัจจัย

**ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ**

- ภูมิสัณฐาน
- ✓ ทรัพยากรดิน
- ✓ ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- ✓ น้ำผิวดิน
- น้ำใต้ดิน
- น้ำทะเล
- ✓ อากาศและบรรยากาศ
- ✓ เสียง
- ✓ ความสั่นสะเทือน

**ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ**

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ

**คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์**

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภค
- ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- ✓ การใช้ที่ดิน

**คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต**

- ✓ เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- ✓ การสาธารณสุข
- ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ✓ ความปลอดภัยในสังคม
- ✓ สุขาภิบาล
- ✓ ผู้ใช้ทาง
- ✓ โบราณสถานแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม
- ✓ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

# การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนร่วมปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด




## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการในวันที่ 11 กันยายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเปรมสุข อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 171 คน





## การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการระหว่างวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2567 จำนวน 6 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมการประชุม 413 คน





## การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการขั้นตอนและแนวทางการศึกษา รวมทั้งความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 1-13 สิงหาคม 2567 วันที่ 28 ตุลาคม – 8 พฤศจิกายน 2567 และวันที่ 3-7 กุมภาพันธ์ 2568






Website
www.hwy304lattakhian-kabinburi.com

Facebook
ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี

Line Group
ทล304 กบินทร์บุรีตอน2


กรมทางหลวง
สำนักสำรวจและออกแบบ
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์: 02-354-6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร: 0-2354-1034

ด้านวิศวกรรม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02 509 9000 ต่อ 1313 (นายภาสกร จูหมื่นไวย์) โทรสาร : 02 519 5734

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด
152 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 2306 (นายเจษฎา เกตุเห่ง) โทรสาร : 02 509 9047