



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน – อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ส่งเสริมความสะอาดและปลอดภัย
ในการเดินทางและขนส่งให้แก่ชาวกบินทร์บุรี ปราจีนบุรี

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
พฤศจิกายน 2567

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด้านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น และรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนานตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก

ทั้งนี้จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ใกล้แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการระยะ 1 กิโลเมตร มีโบราณสถานจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย วัดหลวงบดินทรเดชา และวัดมหาไชย เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็มคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลักในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 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 วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

ประโยชน์ของโครงการ

ด้านการจราจรขนส่ง

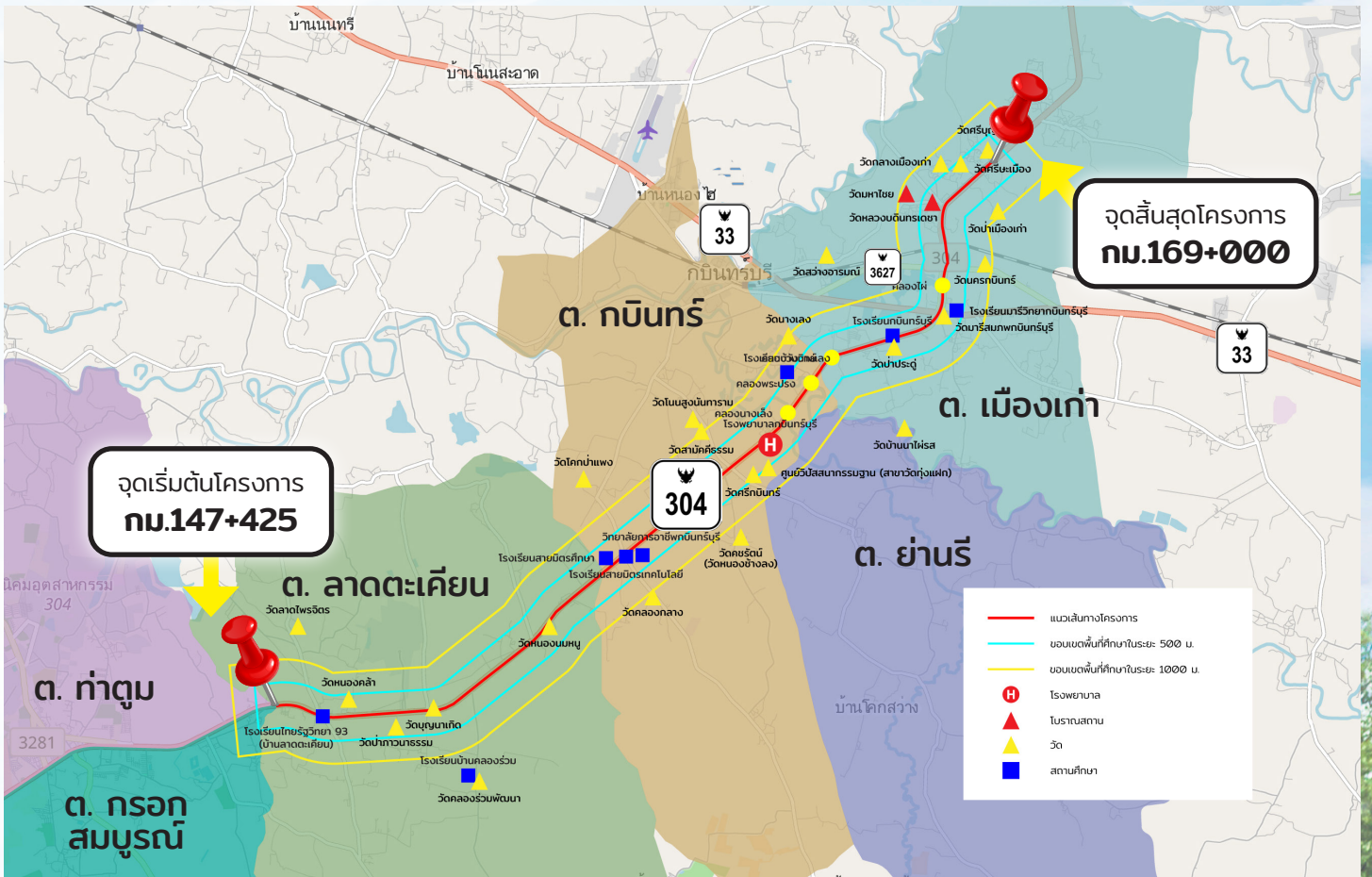
เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง และการขนส่ง ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงโดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ



21.6
กิโลเมตร

15
หมู่บ้าน

10
ชุมชน

พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 กม.147+425 โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านคลองนางเลิ้ง ผ่านคลองพระปรอง ผ่านคลองวังวิทย์ และผ่านทางหลวงหมายเลข 33 บริเวณสี่แยกบึงพระนบุรี 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 ตำบลกรอกสมบุญ อำเภอศรีมหาโพธิ์ ตำบลลาดตะเคียน ตำบลกบินทร์ ตำบลเมืองเก่า และตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี



ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการเบื้องต้น

โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและรูปแบบการพัฒนาในอนาคต ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดในการปรับปรุง 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
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปจนประสานงานได้ง่าย หรืออาจติดราวกันอันตรายช่วยเพิ่มความปลอดภัย
- สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดีในช่วงทางโค้ง

ข้อเสีย

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางอาจทำให้รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปในร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้
- มีผลกระทบต่อผู้ใช้งานระหว่างก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง

2. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม



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

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างถูกที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระบะต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนน้อยที่สุด

ข้อเสีย

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบยก หากรถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงาน
- ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานระหว่างก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

3. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง



รูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างใหม่ที่กึ่งกลางเขตทาง ฝั่งละ 3 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต โดยจะมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก

ข้อดี

- รูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระบะต่อผู้ใช้งานระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด

ข้อเสีย

- เกาะกลางแบบยกหาการถที่ใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงานกันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วย
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง
- ค่าก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดของโครงการ ประกอบด้วย ปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)

- สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร

ด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการซ่อมบำรุง

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน
- ผลกระทบต่อผู้ใช้งานก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรีเบื้องต้น

จากการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่าทางแยกกบินทร์บุรีมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยเป็นจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1



ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33

ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้ จะไม่มีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา)
- ราคาก่อสร้างไม่สูงมาก
- ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- ก่อสร้างง่ายและใช้เวลาในการก่อสร้างน้อย
- การบำรุงรักษาง่าย
- ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อเสีย

- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) เป็นทางโค้งซึ่งจะไม่สะดวกสบายเท่าทางตรง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว)
- อาจจะบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

รูปแบบที่ 2



ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304

ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้ จะไม่มีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว)
- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) เป็นทางตรงซึ่งมีความสะดวกสบายมากกว่าทางโค้ง
- ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- ก่อสร้างง่ายและใช้เวลาในการก่อสร้างน้อย
- บำรุงรักษาง่าย
- ราคาก่อสร้างไม่สูงมาก
- ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อเสีย

- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา)
- อาจจะบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

รูปแบบที่ 3



ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเสี้ยววา ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.สระแก้ว

ก่อสร้างสะพาน (ระดับ 2) บนทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเสี้ยววา (ระดับ 3) บน ทล.304 ไป ทล.33 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะต้องมีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อก่อสร้างสะพานเสี้ยววา (ระดับ 3)

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรดีที่สุดในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา)
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางเสี้ยววาบน ทล.304 ไป ทล.33 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.สระแก้ว)

ข้อเสีย

- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) เป็นทางโค้งซึ่งจะไม่สะดวกสบายเท่าทางตรง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว)
- มีปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างมากที่สุด
- ก่อสร้างยากกว่า
- ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด
- มีราคาก่อสร้างสูงที่สุด
- ต้องบำรุงรักษามากที่สุดเนื่องจากมีสะพานหลายตัว
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อก่อสร้างสะพานเสี้ยววา
- บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกมากที่สุดเนื่องจากมีสะพานหลายตัว

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางแยก

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสม จะพิจารณาครอบคลุม ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- รูปทรงทางเรขาคณิต
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร
- ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการบำรุงรักษา

ด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- ค่าก่อสร้างเบื้องต้น
- ค่าเวนคืนสิ่งทรากรมทรัพย์เบื้องต้น

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- การโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA) สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาจะครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 37 ปัจจัย โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผล กระทบระดับปานกลางขึ้นไปจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA)



วัดหลวงบดินทรเดชา
กม. 167+590



วัดมหาไชย
กม. 167+715



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

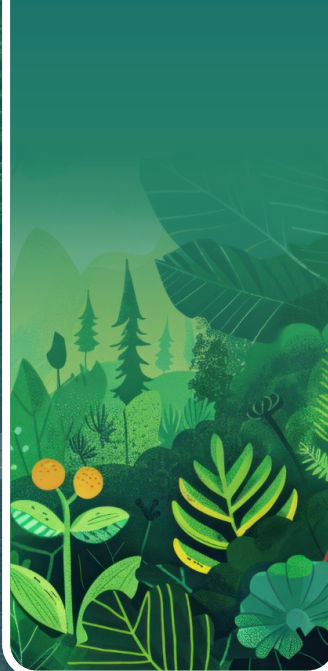
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ

- ภูมิฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- ทรัพยากรแร่ธาตุ
- น้ำผิวดินและใต้ดิน
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ

- ระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตที่หายาก



คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- พลังงาน
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- อุตสาหกรรม
- เหมืองแร่
- สันทนาการ
- การใช้ที่ดิน



คุณค่าต่อ คุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การศึกษา
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- การแบ่งแยกชุมชน
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- สารอันตราย
- ความสำคัญเฉพาะชุมชน
- ผู้ใช้ทาง
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- สุนทรียภาพ



ขั้นตอนการศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบ
ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ
กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ

ทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง
หรือมีผลกระทบกับโครงการ

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ศึกษารายละเอียดโครงการ

ศึกษาลักษณะโครงการเบื้องต้น

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ /
สำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เบื้องต้น

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบ
ปานกลาง - สูง

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่ำ

กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

- ตรวจสอบสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพิ่มเติมเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ตรวจสอบข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด

มาตรการป้องกัน และแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการส่งเสริม และปรับปรุง
คุณภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนร่วมปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการเข้าพบ หารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วม และการประชาสัมพันธ์ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 1-13 สิงหาคม 2567



รองผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี



นายอำเภอศรีมหาโพธิ์



รองผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร: 02-351-1034



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์: 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายภาสกร จูหมื่นไวย) โทรสาร: 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการศึกษาของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์: 02-509-9000 ต่อ 2306 (นายเจษฎา เกตุแห่ง)

โทรสาร: 02-509-9047



Website

www.hwy304lattakhian-kabinburi.com



Facebook

ทล.304 ลาดตะเคียน-ภินทรบุรี



Line Group

ทล304 ภินทรบุรีตอน2