



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา  
สำรวจและออกแบบปรับปรุง  
และแก้ไขปัญหาการจราจร

# บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาสินช้อน – อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง  
ส่งเสริมความสะดวกและปลอดภัย  
ในการเดินทางและขนส่งให้แก่ชาวกบินทร์บุรี ปราจีนบุรี

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3  
กุมภาพันธ์ 2568



# ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด้านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น และรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนานตามแนวเส้นทางส่งผลกระทบต่อจราจรเป็นอย่างมาก

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

ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็มคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สายบ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลัก ในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การควบคุมการเข้าออก และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

โดยมีเป้าหมายหลักคือ การขยายจำนวนช่องจราจรให้เพียงพอต่อปริมาณรถในอนาคต ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และระบบระบายน้ำ เพื่อให้การเดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สายบ.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

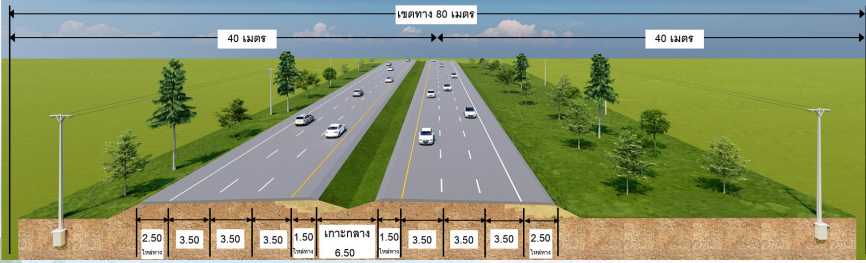
เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ



# ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

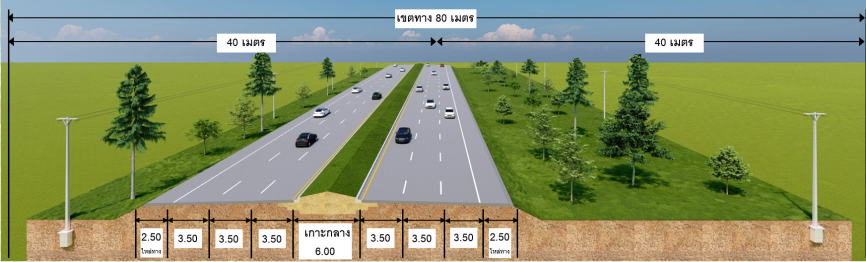
โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ และรูปแบบการพัฒนาทางหลวงในอนาคต ซึ่งมีแนวคิดในการปรับปรุง 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 80 เมตร ดังนี้

## 1. เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม



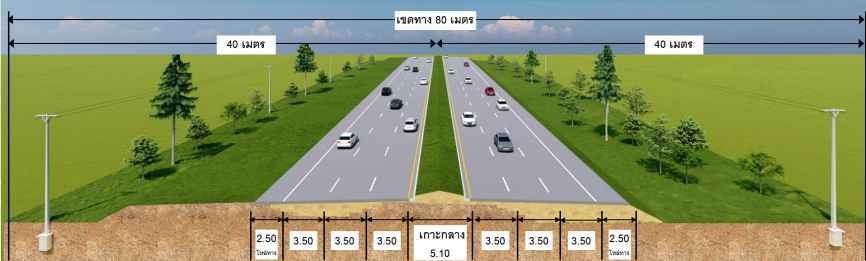
รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร โดยขยายออกทางด้านขวาของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบกดเป็นร่อง และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง

## 2. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม



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

## 3. เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง



รูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างใหม่ที่กึ่งกลางเขตทาง ฝั่งละ 3 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต โดยจะมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก

### ข้อดี

- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่เกิดเหตุหรืออุบัติเหตุที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสาธน์งานได้ง่าย หรืออาจติดราวกันอันตรายช่วยเพิ่มความปลอดภัย
- สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดีในช่วงทางโค้ง

### ข้อเสีย

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางอาจทำให้รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปไถ่ร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้
- มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง

### ข้อดี

- ค่าก่อสร้างถูกที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ซึ่งข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนน้อยที่สุด

### ข้อเสีย

- รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- เกาะกลางแบบยก หากรถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียวหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสาธน์งานกันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกันการเสียวหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสาธน์งาน
- ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

### ข้อดี

- รูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด
- เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ซึ่งข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
- กระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด

### ข้อเสีย

- เกาะกลางแบบยกหากรถที่ใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียวหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสาธน์งานกันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วย
- มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง
- ค่าก่อสร้างสูง
- การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

## เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ



ด้านวิศวกรรมและจราจร  
40 คะแนน



ด้านการลงทุน  
30 คะแนน



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
30 คะแนน

### ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)

- สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร

### ด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการซ่อมบำรุง

### ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน
- ผลกระทบต่อผู้ใช้ขณะก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

# สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

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

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. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	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) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

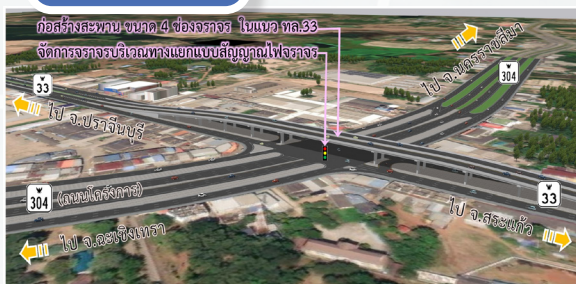
### ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา)
- มีความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ดี
- มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด
- 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) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

### ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว)
- ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) เป็นทางตรง ซึ่งจะมีสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าทางโค้ง
- มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด
- 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 โดยรูปแบบนี้จะไม่เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

### เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางแยก



#### ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร
  - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)
  - การรองรับการจราจรในทิศทางหลัก
- รูปแบบทางเรขาคณิต
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา

#### ด้านเศรษฐกิจการลงทุน (25 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น
- ผลประโยชน์การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ (VOC Saving) และการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (VOT Saving)

#### ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)

- ผลกระทบต่อชุมชน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน

## สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากการก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 จะรองรับการจราจรในทิศทางหลักได้ดีกว่าการก่อสร้างในแนวทางหลวงหมายเลข 33 และยังประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมน้อยที่สุด 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. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40.00	21.60	20.00	29.40
รวมคะแนน	100.00	77.20	72.00	78.20
อันดับ		2	3	1

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)



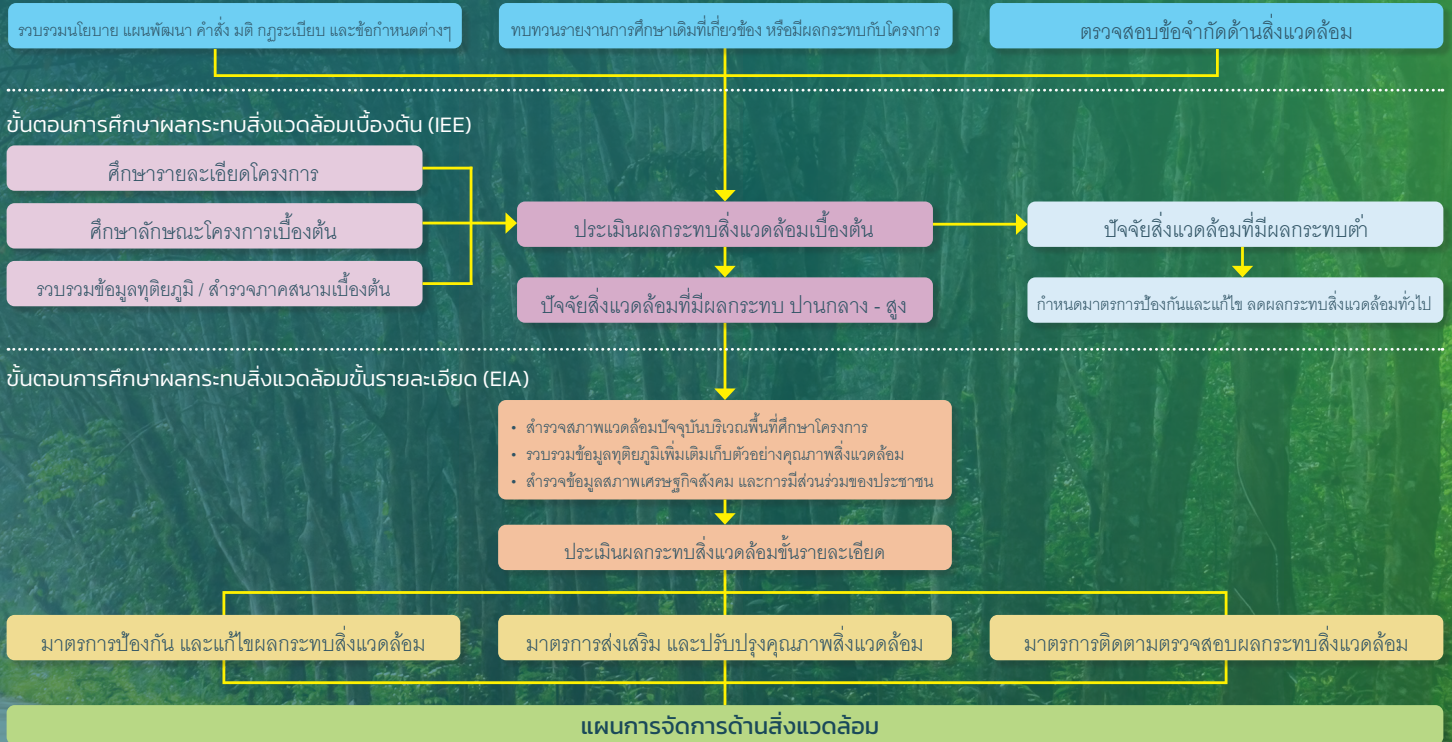
วัดหลวงบดินทรเดชา  
กม. 167+590



วัดมหาไชย  
กม. 167+715

## ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



## ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

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



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางสภาพ

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

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภค
- ✓ การควบคุม น้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- ✓ การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

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

# การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนร่วมปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์และเว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด



## การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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



## การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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



## การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการระหว่างวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2567 จำนวน 6 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมการประชุม 413 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 จุฬินันท์) โทรสาร: 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อม

และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

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