

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304

สาย บ.เวาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤศจิกายน 2567



สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	5
5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน	5
5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง	7
5.3 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายในพื้นที่โครงการ	9
6. แนวคิดในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	11
6.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	12
6.2 รูปแบบการปรับปรุงทางแยกกบินทร์บุรี.....	15
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	19
7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	19
7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	19
7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	19
7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา.....	26
8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	29
8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ	29
8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	29
8.2.1 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม	29
8.2.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	31
9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	33
9.1 ด้านวิศวกรรม	33
9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม	33
9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	33
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	34



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....3
5-1	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2562 – 2566..... 10
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 20
7-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 24
7-3	สรุปผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 26
8-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน..... 30
8-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา 32

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....4
5-1	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....6
5-2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ.....8
5-3	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง 10
6-1	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม 12
6-2	เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม 13
6-3	เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง..... 14
6-4	รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวง หมายเลข 33 15
6-5	รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวง หมายเลข 304 16
6-6	รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวง หมายเลข 33 พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเลีย่วขวา ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.สระแก้ว 18
7-1	ตำแหน่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ..... 22
7-2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 23
8-1	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ 29
8-2	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)..... 31

เอกสารประกอบการประชุม เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ (Road Hierarchy Link 1) ในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออก กับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด้านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนาดตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรอย่างมาก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา แก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลัก ในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Mobility) และการควบคุมการเข้าออก (Control access) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง (Safety)

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซ้อ - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 286 เมตร และ วัดมหาไชย (กม.167+715) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 784 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567

โดยการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่ศึกษาของโครงการ สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน แนวคิดในการพัฒนาโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ และแผนการดำเนินงานขั้นต่อไป โดยจะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรของถนนโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2.1.2 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2.1.3 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

2.2.1 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่ศึกษาของโครงการ และแนวคิดในการพัฒนาโครงการ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อการศึกษาของโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง : เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

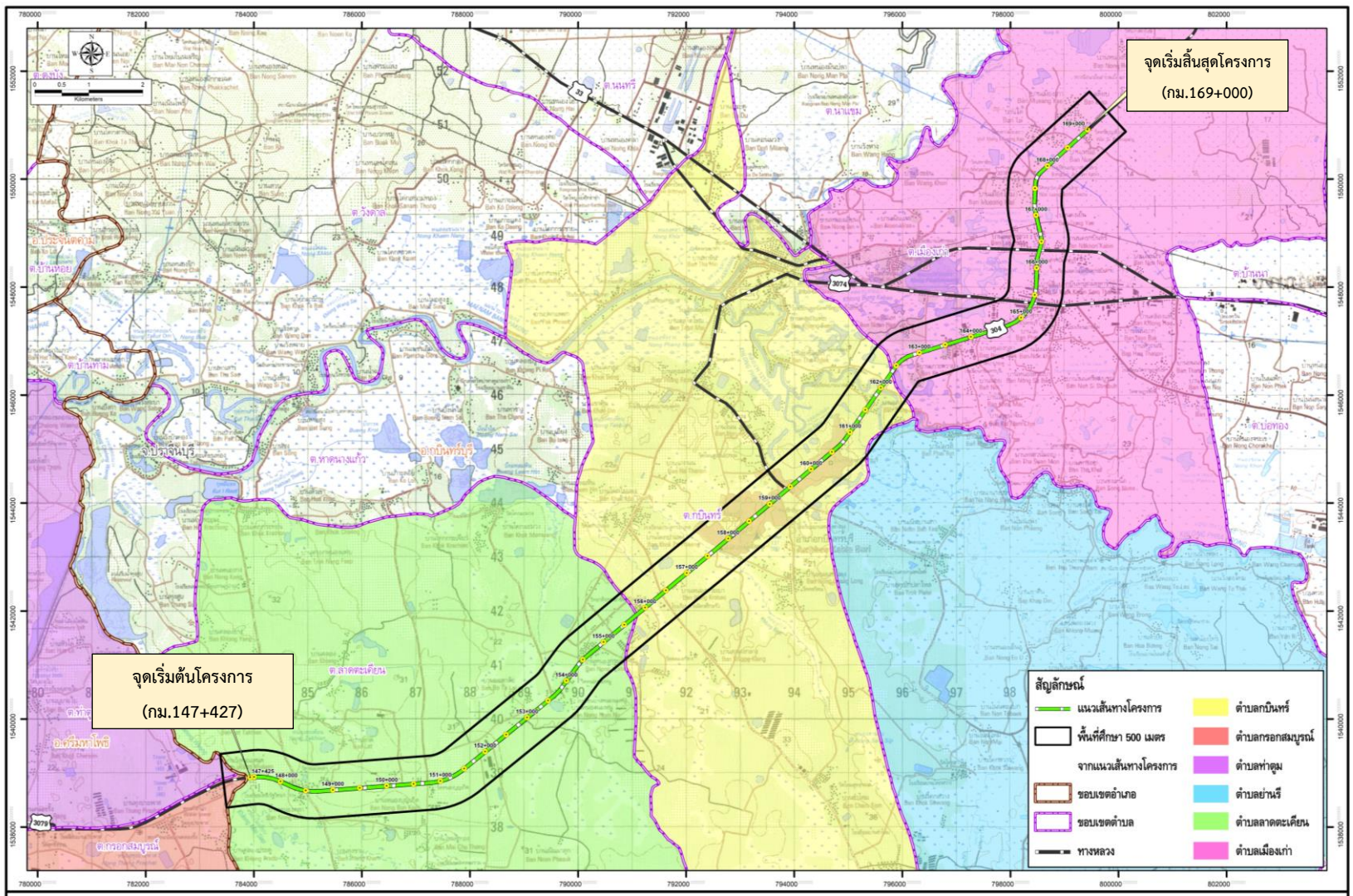
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี มีจุดเริ่มต้น กม.147+425 ถึงจุดสิ้นสุด กม.169+000 ระยะทางรวมประมาณ 21.6 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาของโครงการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ์ ตำบลลาดตะเคียน ตำบลกบินทร์ ตำบลเมืองเก่า และตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดังแสดงในตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า
		กบินทร์
		ย่านรี
		ลาดตะเคียน
	ศรีมหาโพธิ์	ท่าตูม
		กรอกสมบูรณ์
1 จังหวัด	2 อำเภอ	6 ตำบล

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2557



ที่มา : ทั่วไปศึกษา, 2557

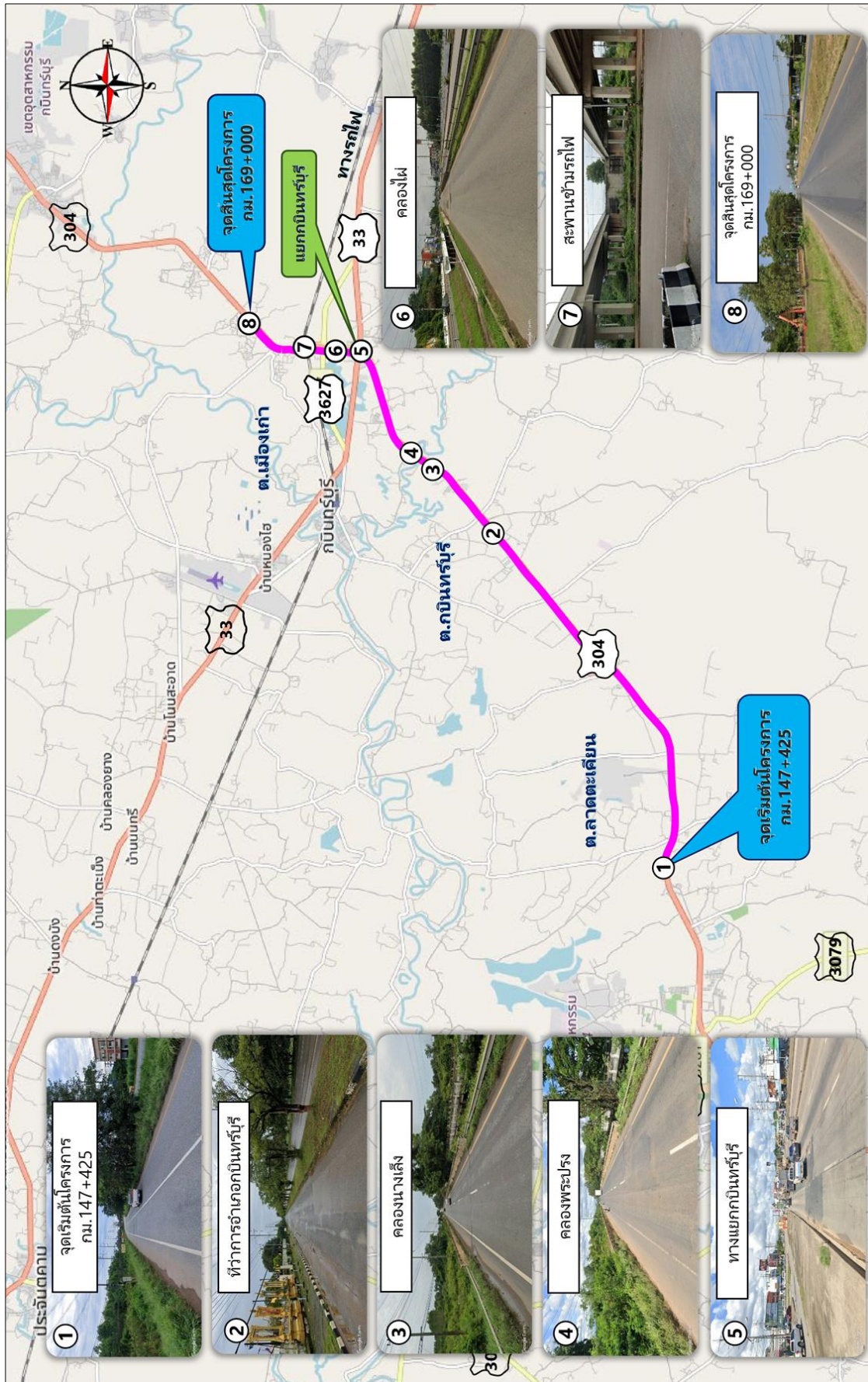
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ



5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ประมาณ กม.147+425 ซึ่งเป็นจุดแบ่งเขตควบคุมหมวดการทางศรีมหาโพธิ์และหมวดการทางประจันตคาม อยู่ในพื้นที่ ต.ลาดตะเคียน อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี สภาพปัจจุบันของถนนโครงการส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งถนนไม่ได้อยู่กึ่งกลางของเขตทาง โดยก่อสร้างชิดมาทางด้านซ้ายของเขตทาง และมีสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยจะมีช่วงที่ผ่านที่ว่าการอำเภอ กบินทร์บุรี ประมาณ กม.157+800 – กม.158+800 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรและมีทางขนาน ด้านละ 2 ช่องจราจร ซึ่งถนนอยู่กึ่งกลางของเขตทาง แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านคลองนางเลิ้ง ประมาณ กม.161+124 ผ่านคลองพระปรัง ประมาณ กม.161+880 ผ่านคลองวังวิทย์ ประมาณ กม.162+331 และผ่านทางหลวงหมายเลข 33 (สี่แยกกบินทร์บุรี) ประมาณ กม.165+335 ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยที่ช่วงเข้าทางสี่แยกกบินทร์บุรี ถนนทางหลักจะมีขนาด 4-6 ช่องจราจร และมีทางขนานด้านละ 2-3 ช่องจราจร จากนั้นผ่านคลองไผ่ ประมาณ กม.165+830 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3627 (สายโคกหอม-คลองแห) ประมาณ กม.166+320 จากนั้นตัดผ่านทางรถไฟสายตะวันออก ประมาณ กม.166+820 ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ และไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.169+000 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ ต.เมืองเก่า อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี มีระยะทางรวมโดยประมาณ 21.6 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางของโครงการฯ แสดงในรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่มา : ทัพริक्षा, 2567

5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

- **ทางหลวงหมายเลข 33** สายสุพรรณบุรี-อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นในจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่ชายแดนประเทศกัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 295.478 กิโลเมตร ในปัจจุบัน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 เฉพาะช่วงหिनกองถึงอรัญประเทศเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy) และได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชียสาย 1 โดยถนนตลอดสายมีขนาดระหว่าง 2-6 ช่องจราจร
- **ทางหลวงหมายเลข 304** สายปากเกร็ด-สะพานต่างระดับนครราชสีมา เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เชื่อมระหว่างจังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดนครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นบนถนนติวานนท์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 306) ที่ห้าแยกปากเกร็ด ในอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดบนถนนมิตรภาพ กับทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมาด้านตะวันตก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 204) ที่ทางแยกต่างระดับนครราชสีมา ในอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ระยะทางทั้งสิ้น 298.515 กิโลเมตร อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 296.707 กิโลเมตร ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 359** สายคลองยาง-เขาคินซอน เริ่มจากถนนสุวรรณศร ที่อำเภอเมืองสระแก้ว จังหวัดสระแก้ว เข้าสู่จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านอำเภอกบินทร์บุรี เข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทราตั้งแต่อำเภอพนมสารคาม สิ้นสุดที่ถนนฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรีที่ ตำบลเขาคินซอน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 72.719 กิโลเมตร เดิมเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรตลอดสาย และได้รับการขยายเป็น 4 ช่องจราจรตลอดทั้งสายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3627** สายโคกหอม-คลองแห่ (ทางหลวงหมายเลข 33 สายเก่า) มีแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 (ช่วงทางเข้าบ้านโคกหอม) ที่ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี แนวเส้นทางขนานกับทางหลวงหมายเลข 33 ทางทิศเหนือ และมาสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 33 (ช่วงทางเข้าบ้านคลองแห่) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 6.122 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3078** สายระบะไผ่-ประจันตคาม แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 304 ที่ตำบลหนองโพง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านทางหลวงหมายเลข 3079 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 33 ที่ตำบลประจันตคาม อำเภอประจันตคาม จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 23.652 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

- **ทางหลวงหมายเลข 3079** สายปราจีนบุรี-พญาเจ้าย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับถนนราษฎร์ดารี ที่ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ที่ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 43.516 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3290** สายโคกอุดม-คลองทราย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 304 ที่ตำบลหนองก่ อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่อำเภอนาดี และสิ้นสุดที่ตำบลนาดี อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 17.461 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3649** สายโคกปากพลี-ห้วยชื้อ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 ที่ตำบลปากพลี อำเภอบางพลี จังหวัดนครนายก และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 33 ที่ตำบลโพธิ์งาม อำเภอประจันตคาม จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 30.354 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)



ทางหลวงหมายเลข 33



ทางหลวงหมายเลข 304



ทางหลวงหมายเลข 359

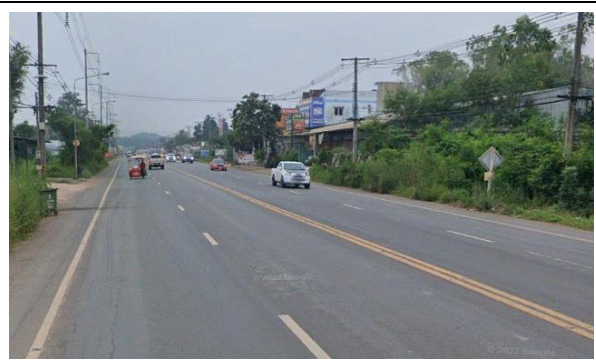


ทางหลวงหมายเลข 3627

รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ



ทางหลวงหมายเลข 3078



ทางหลวงหมายเลข 3079



ทางหลวงหมายเลข 3290



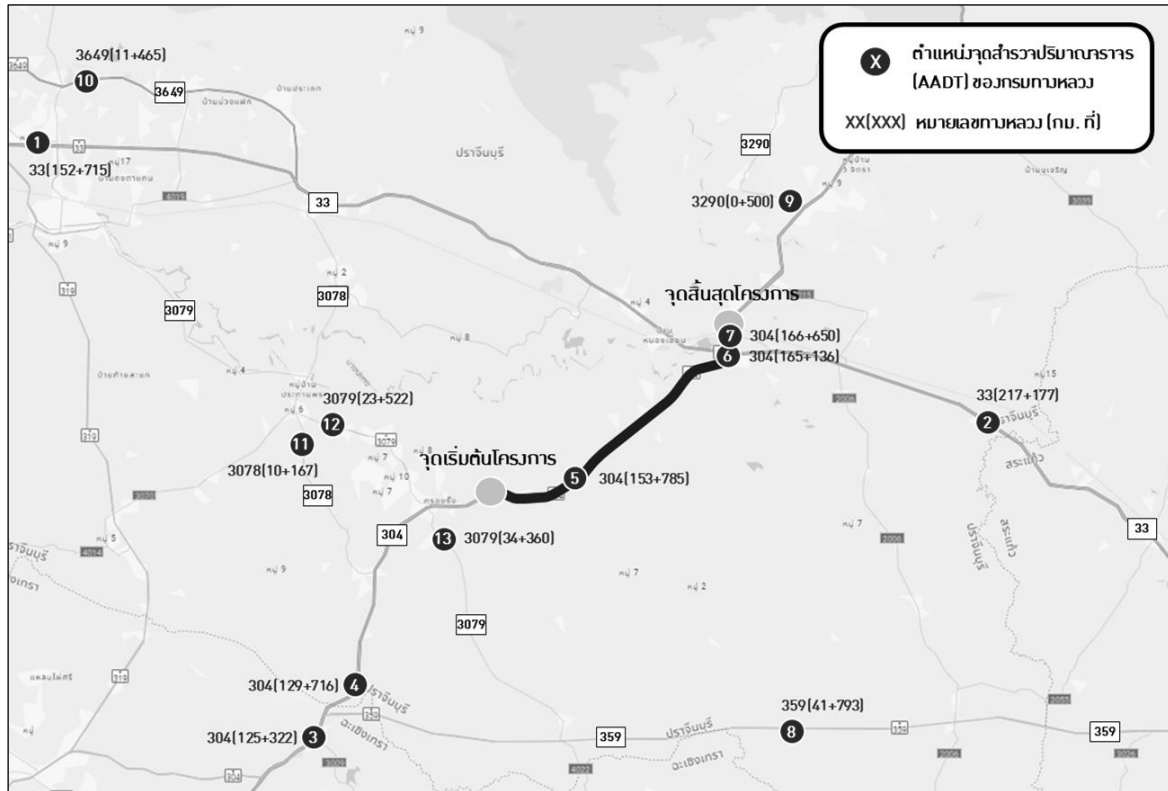
ทางหลวงหมายเลข 3649

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ (ต่อ)

5.3 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งบันทึกสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทุกปี และจัดทำเป็นข้อมูลสถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) จากข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนโครงข่ายหลักในการเดินทางตามแนวเส้นทางที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ จุดสำรวจต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงทั้ง 13 ตำแหน่ง ดังแสดงในรูปที่ 5-3 ข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 – 2566 แสดงในตารางที่ 5-1



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 5-3 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง

ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2562 – 2566

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม. จุดสำรวจ	ปริมาณจราจร* (คั่นต่อวันต่อ 2 ทิศทาง) (ร้อยละรถขนาดใหญ่)					การเติบโตเฉลี่ยต่อปี
				2562	2563	2564	2565	2566	
1	33	601	152+715	23,927	20,748	21,585	-	-	-4.63%
				(30.69)	(29.91)	(32.27)	-	-	
2	33	602	217+177	14,610	14,344	11,756	12,224	14,339	0.35%
				(19.56)	(19.07)	(18.74)	(21.52)	(21.33)	
3	304	304	125+322	38,336	40,627	41,183	37,804	35,761	-1.57%
				(33.55)	(36.183)	(36.41)	(36.7)1	(38.02)	
4	304	401	129+716	48,487	44,650	42,533	39,871	37,674	-6.11%
				(52.47)	(50.03)	(49.97)	(50.84)	(52.19)	
5	304	402	153+785	24,578	27,519	30,690	29,990	22,791	-0.70%
				(28.95)	(29.67)	(30.62)	(32.06)	(27.2)8	
6	304	402	165+136	28,134	26,563	22,171	23,185	25,187	-2.23%
				(28.03)	(26.39)	(23.4.72)	(26.89)	(26.38)	

ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2562 – 2566 (ต่อ)

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม. จุดสำรวจ	ปริมาณจราจร* (คันต่อวันต่อ 2 ทิศทาง) (ร้อยละรถขนาดใหญ่)					การเติบโตเฉลี่ยต่อปี
				2562	2563	2564	2565	2566	
7	304	403	166+650	33,921	35,107	19,462	28,364	22,060	-4.39%
				(30.25)	(30.11)	(29.32)	(30.59)	(38.74)	
8	359	200	41+793	17,690	15,058	17,910	16,958	14,759	-3.56%
				(43.4.00)	(47.12)	(46.98)	(46.24)	(49.73)	
9	3290	100	0+500	23,459	22,444	8,229	6,615	6,489	-22.30%
				(28.65)	(23.4.59)	(20.61)	(3.4.32)	(4.90)	
10	3649	200	11+465	-	-	-	22,634	21,922	-3.15%
				-	-	-	(33.90)	(32.07)	
11	3078	100	10+167	9,457	7,659	9,108	9,154	8,925	-0.52%
				(31.44)	(13.4.49)	(28.01)	(23.17)	(26.66)	
12	3079	102	23+522	10,365	10,890	10,150	9,919	9,258	-2.67%
				(23.4.69)	(27.57)	(23.4.15)	(27.12)	(23.4.63)	
13	3079	102	34+360	6,640	6,634	5,454	5,589	5,192	-3.4.63%
				(26.69)	(23.38)	(27.01)	(28.31)	(27.12)	

หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง

6. แนวคิดในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

จากการศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ พบว่า ทางหลวงหมายเลข 304 มีเขตทางเดิมประมาณ 80 เมตร (ตามบัญชีเขตทางหลวง) โดยถนนส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งถนนไม่ได้อยู่กึ่งกลางของเขตทาง โดยก่อสร้างชิดมาทางด้านซ้ายของเขตทาง และมีสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยจะมีช่วงที่ผ่านที่ว่าการอำเภอ กบินทร์บุรี ประมาณ กม.157+800 – กม.158+800 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรและมีทางขนาน ด้านละ 2 ช่องจราจร ซึ่งถนนอยู่กึ่งกลางของเขตทาง และที่ช่วงเข้าทางสี่แยกกบินทร์บุรี ถนนทางหลักจะมีขนาด 4-6 ช่องจราจร และมีทางขนาน ด้านละ 2-3 ช่องจราจร โดยแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงสายหลัก 1 จุด คือ ทางหลวงหมายเลข 33 (แยกกบินทร์บุรี)

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

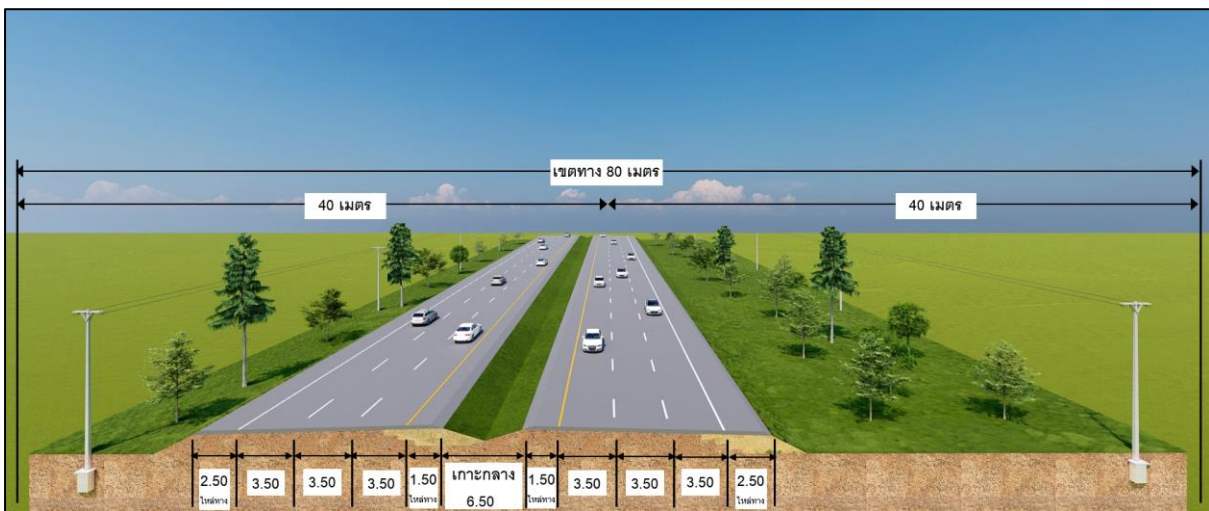
- 1) รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ
- 2) รูปแบบการพัฒนาทางแยก

6.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษามีแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 304 ให้เป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทั้งพิจารณาปรับรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถสัญจรไปมาภายในชุมชนและระหว่างชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัย โดยได้พิจารณาปรับรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการช่วงนอกชุมชนที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร 3 รูปแบบ ดังนี้

1) เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร โดยขยายออกทางด้านขวาของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบกดเป็นร่อง และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง ดังแสดงตามรูปที่ 6-1



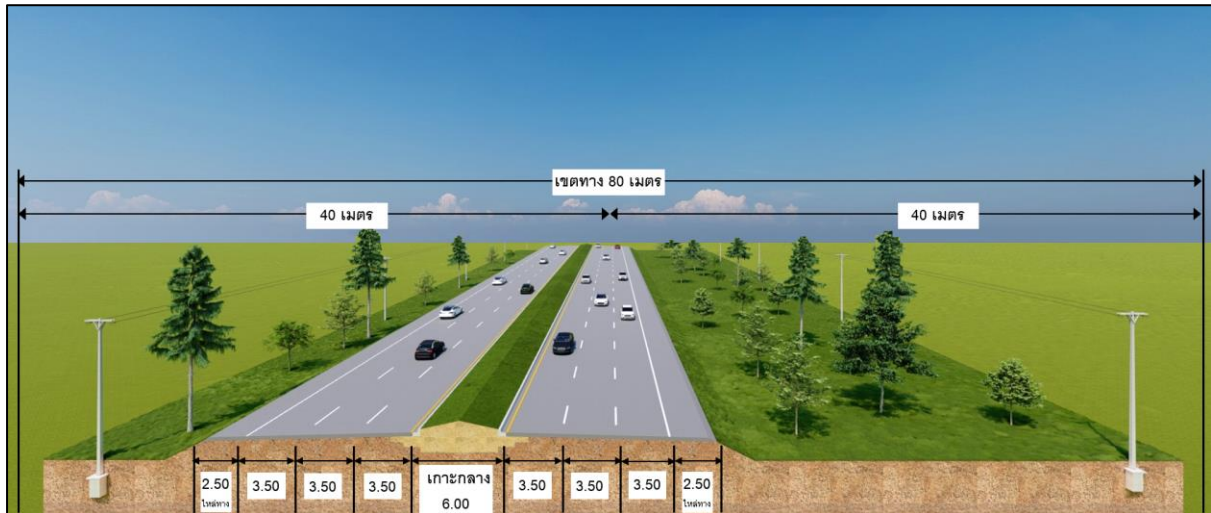
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 6-1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก • เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสาณงานได้ง่าย หรืออาจติดรบกวนอันตรายช่วยเพิ่มความปลอดภัย • สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดีในช่วงทางโค้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต • เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางอาจทำให้อายุการใช้งานสั้นลงสามารถขับลงไปร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้ • มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง • มีผลกระทบต่อความปลอดภัยขั้นไม่บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง

2) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากฝั่งละ 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร โดยขยายเข้าด้านในเกาะกลางของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง ดังแสดงตามรูปที่ 6-2



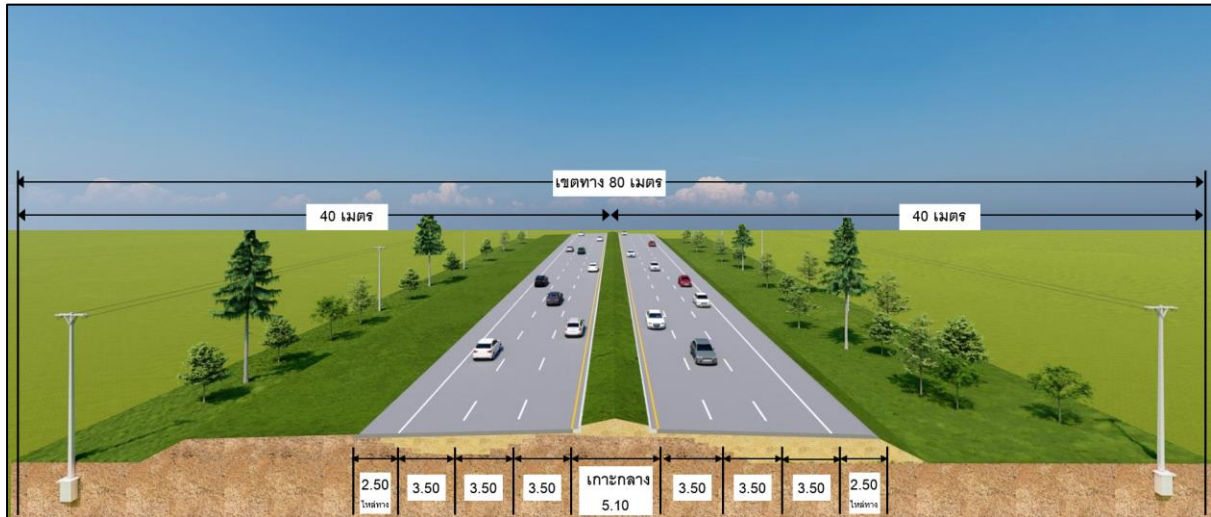
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 6-2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าก่อสร้างถูกที่สุด • เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ซัดซี่ข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง • กระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต • เกาะกลางแบบยก หากรถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียวหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกันการเสียวหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงา • ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง • การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

3) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง

รูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างใหม่ที่กึ่งกลางเขตทาง ฝั่งละ 3 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต โดยจะมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก แสดงตามรูปที่ 6-3



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 6-3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด • เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับที่ข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง • กระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> • เกาะกลางแบบยกหากกรณีที่ใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงกันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วย • มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง • ค่าก่อสร้างสูง • การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดของโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

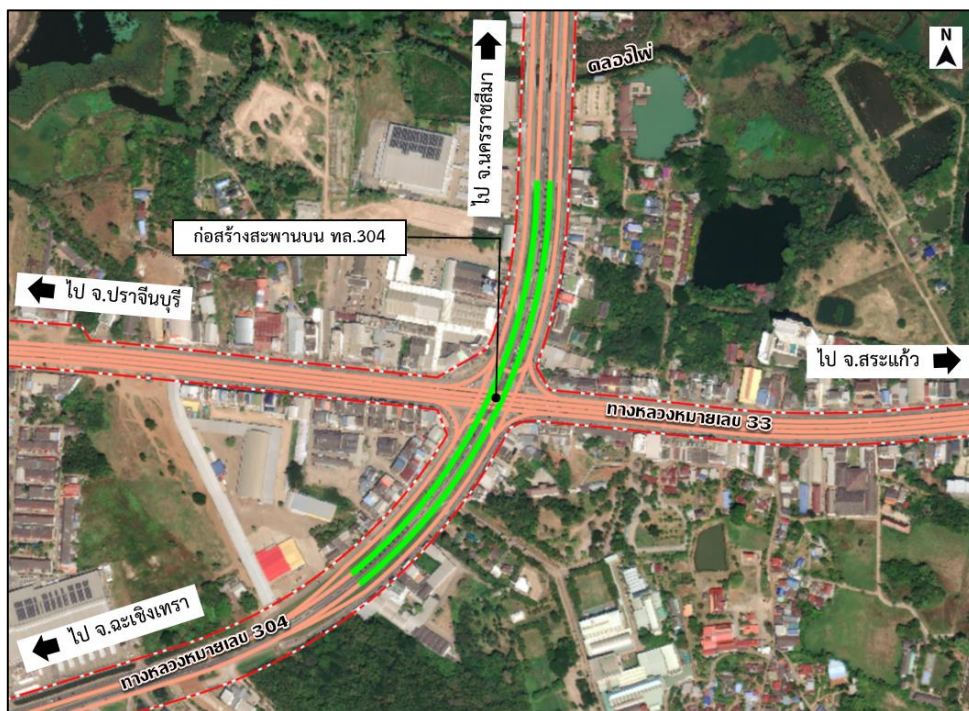
ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	ด้านการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)
<ul style="list-style-type: none"> ○ สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต ○ ความปลอดภัยของรถทางตรง ○ การละเมิดการใช้เกาะกลาง ○ ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ด้านราคาค่าก่อสร้าง ○ ด้านการซ่อมบำรุง 	<ul style="list-style-type: none"> ○ อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน ○ ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง ○ ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

6.2 รูปแบบการปรับปรุงทางแยกกบินทร์บุรี

จากการวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่า ทางแยกกบินทร์บุรีมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ ซึ่งเป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33

ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีความคืบหน้าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 6-4 รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) • ราคาค่าก่อสร้างไม่สูงมาก • ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย • ก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย • การบำรุงรักษาง่าย • ไม่มีผลกระทบต่อเรื่องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> • ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา – จ.นครราชสีมา) เป็นทางโค้ง ซึ่งจะไม่สะดวกสบายเท่าทางตรง • ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี – จ.สระแก้ว) • อาจจะบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

2) รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304
ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) ยกระดับข้าม
ทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้
สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีความเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-5



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

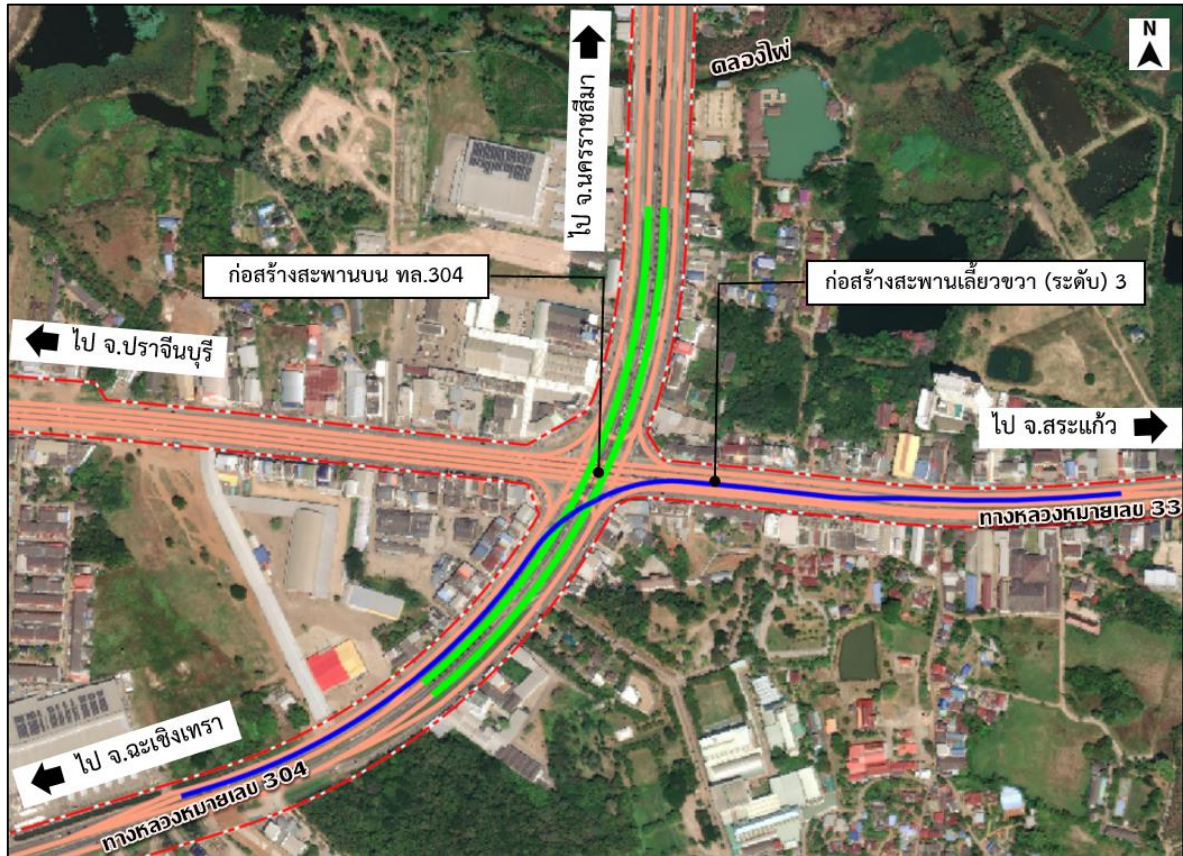
รูปที่ 6-5 รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> • มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) • ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) เป็นทางตรง ซึ่งจะมีความสะดวกสบายมากกว่าทางโค้ง • ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย • ก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย • บำรุงรักษาง่าย • ไม่มีผลกระทบเรื่องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> • ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) • อาจจะบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

3) รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเลียวขวา ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.สระแก้ว

ก่อสร้างสะพาน (ระดับ 2) บนทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว) พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเลียวขวา (ระดับ 3) บน ทล.304 ไป ทล.33 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.สระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะต้องมีเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อก่อสร้างสะพานเลียวขวา (ระดับ 3) ดังแสดงในรูปที่ 6-6

ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none">• มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรดีที่สุดในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา)• มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางเลียวขวานบน ทล.304 ไป ทล.33 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.สระแก้ว)	<ul style="list-style-type: none">• ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จ.ฉะเชิงเทรา - จ.นครราชสีมา) เป็นทางโค้งซึ่งจะไม่สะดวกสบายเท่าทางตรง• ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จ.ปราจีนบุรี - จ.สระแก้ว)• มีปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้างมากที่สุด• ก่อสร้างยากกว่า• ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด• มีราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด• ต้องบำรุงรักษามากที่สุดเนื่องจากมีสะพานหลายตัว• มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อก่อสร้างสะพานเลียวขวา• บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกมากที่สุดเนื่องจากมีสะพานหลายตัว



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 6-6 รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 304 ยกยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.สระแก้ว

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

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

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
<ul style="list-style-type: none"> ○ รูปทรงทางเรขาคณิต ○ ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร ○ ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง ○ ความยากง่ายในการก่อสร้าง ○ ความยากง่ายในการบำรุงรักษา 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ค่าก่อสร้างเบื้องต้น ○ ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ○ การโยกย้ายเวนคืน ○ ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ○ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ○ ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 กำหนดว่าทางหลวง หรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังตารางที่ 7-1 ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ผลจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 286 เมตร และวัดมหาไชย (กม.167+715) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 784 เมตร (ดังรูปที่ 7-1) ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 7-2) ซึ่งได้ดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ. และแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม สิงหาคม 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในระยะ 1 กิโลเมตร สำหรับศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พบพื้นที่อ่อนไหวจำนวน 44 แห่ง ดังตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	การตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0922.6/3263 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0922.6/3263 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สผ. 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/12445 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1633.202/5208 ลงวันที่ 23 กันยายน 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	การตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ของกองจัดการสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม ของ สผ. - กรมทรัพยากรน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0609/3269 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2567 พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ในหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1003.3/12714 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2567 พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ในหรืออยู่ใกล้พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน โบราณวัตถุ แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี - การสำรวจภาคสนามเบื้องต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ดัชนีหนังสือเลขที่ วธ 0415/535 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง คือ วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) และวัดมหาไชย (กม.167+715)
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้ มีมติเห็นชอบกำหนดให้ เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สผ. 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/12445 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 โดยแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหามาตรการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กันทรบุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกันทรบุรี



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

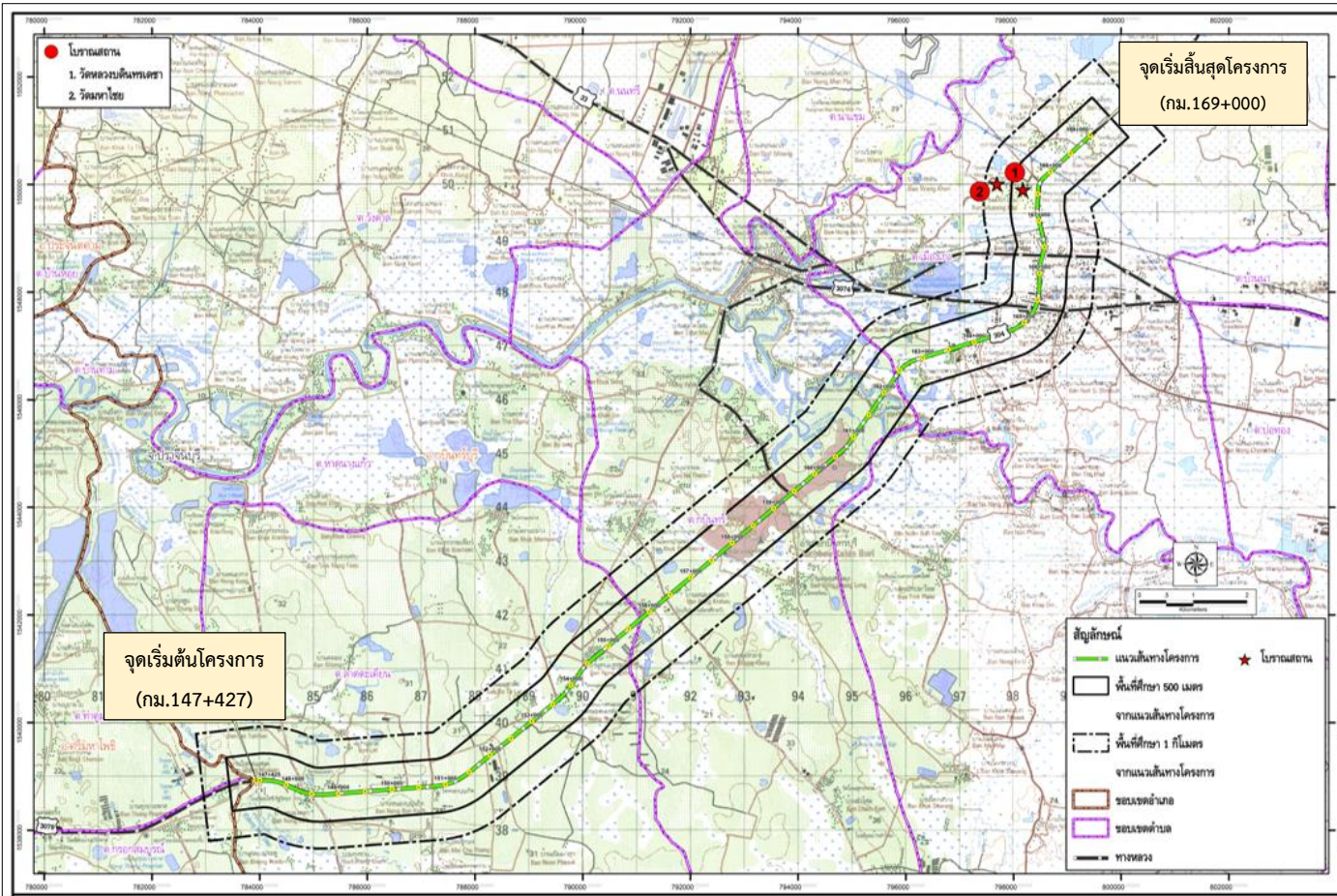
โครงการวิจัยที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขเชิงบูรณาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



1. วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590)

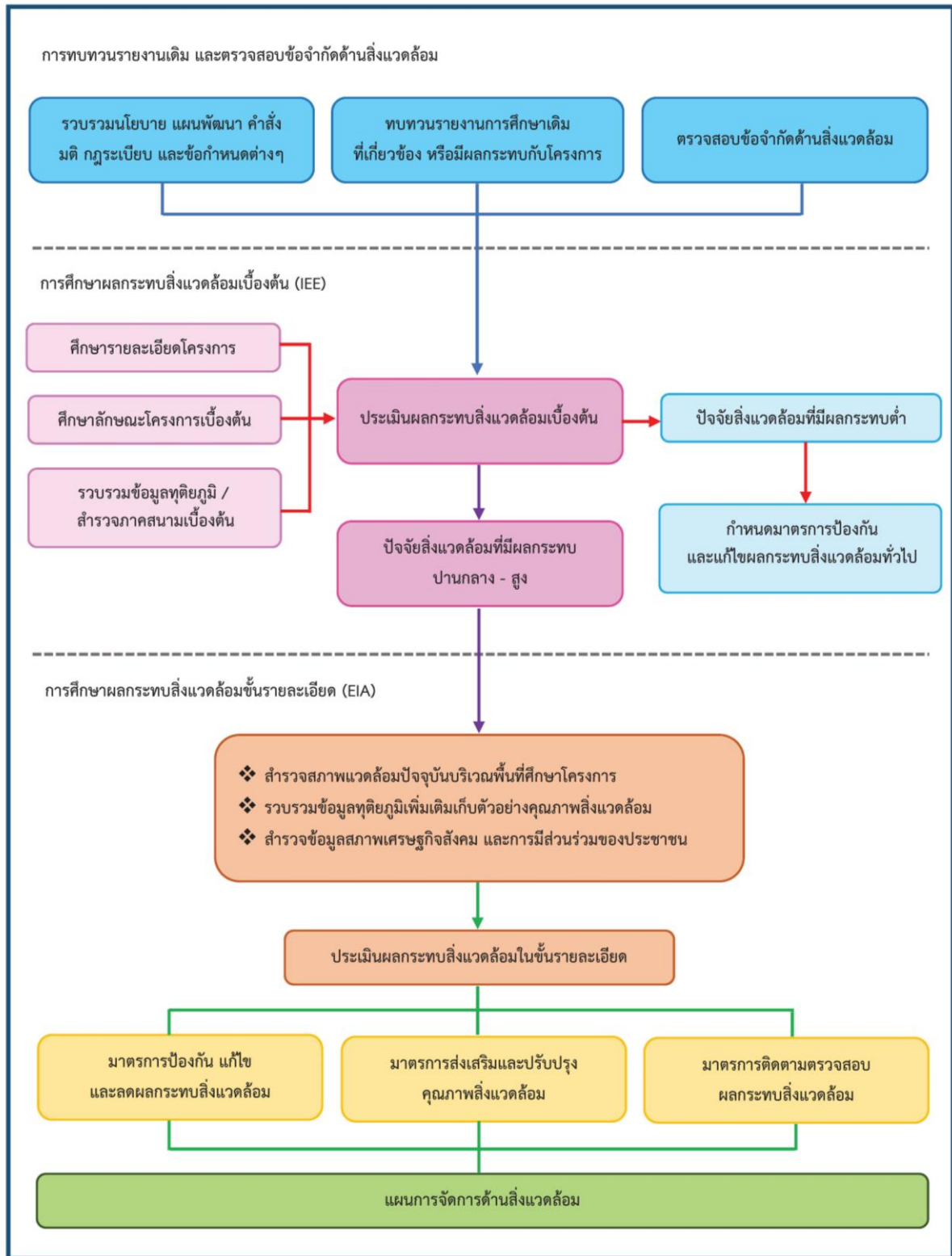


2.วัดมหาไชย (กม.167+715)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 7-1 ตำแหน่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ พฤษภาคม 2567 ของ สผ.

รูปที่ 7-2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะทาง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ท่าตูม	หมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง	ชุมชน	147+425		783496	1539057	459
2	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กรอกสมบุรณ์	หมู่ที่ 5 บ้านคลองประดู่	ชุมชน		147+425	783619	1538797	335
3	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93	สถานศึกษา		148+440	784878	1538549	136
4	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 1 บ้านลาดตะเคียน	ชุมชน	148+884		785329	1538896	225
5	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	วัดหนองคล้า	ศาสนสถาน	148+949		785400	1538809	132
6	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 2 บ้านทุ่งขาม	ชุมชน		150+789	787263	1538589	228
7	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	วัดหนองบุญเกิด	ศาสนสถาน		150+841	787315	1538664	158
8	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 9 บ้านคลองร่วม	ชุมชน		151+980	788466	1539134	316
9	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	โรงเรียนบ้านหนองนมหนู	สถานศึกษา		153+759	789714	1540446	100
10	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 3 บ้านหนองนมหนู	ชุมชน	153+791		789449	1540713	275
11	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	วัดหนองนมหนู	ศาสนสถาน		153+858	789790	1540524	110
12	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	วิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี	สถานศึกษา	155+853		791069	1542039	92
13	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	โรงเรียนสายมิตรศึกษา	สถานศึกษา		156+309	791614	1542094	214
14	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	หมู่ที่ 11 บ้านคลองกลาง	ชุมชน		156+315	791622	1542094	219
15	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	หมู่ที่ 7 บ้านโคกป่าแพ่ง	ชุมชน	156+414		791398	1542519	250
16	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	หมู่ที่ 2 บ้านทุ่งแฝก	ชุมชน	157+715		792508	1543216	81
17	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	มัสยิดฮาบิบูลอิสลาม	ศาสนสถาน		157+779	792654	1543141	70
18	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	หมู่ที่ 4 บ้านหนองข้างลง	ชุมชน		157+824	792830	1543003	289
19	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	ชุมชนตำรวจ	ชุมชน	158+773		793211	1544026	251
20	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	โรงพยาบาลกบินทร์บุรี	สถานพยาบาล		160+353	794670	1544741	139
21	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	ยานรี	หมู่ที่ 3 บ้านนาไผ่รส	ชุมชน		161+089	795464	1545117	465
22	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	ชุมชนบ้านนางเลง	ชุมชน		161+570	795474	1545696	143
23	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	โรงเรียนบ้านนางเลง	สถานศึกษา	161+763		795086	1546202	465



ตารางที่ 7-2

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
24	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนบ้านเนินแห	ชุมชน	163+240		796480	1547066	223
25	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	โรงเรียนกบินทร์บุรี	สถานศึกษา		163+944	797289	1546837	233
26	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดป่าประดู่	ศาสนสถาน		163+956	797338	1546706	373
27	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนบ้านหนองกุลา	ชุมชน		164+086	797393	1546969	137
28	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	โรงเรียนบ้านไผ่	สถานศึกษา		165+122	798635	1547246	444
29	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนสามทหาร	ชุมชน	165+300		798089	1547828	336
30	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดเวฬุวาราม	ศาสนสถาน		165+327	798808	1547455	474
31	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนบ้านโนนคูณ	ชุมชน		165+572	798678	1547899	214
32	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนนครกบินทร์	ชุมชน	166+119		798389	1548474	103
33	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนบ้านเหล่าหลวง	ชุมชน	166+633		798341	1548920	223
34	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนดงเย็น	ชุมชน		167+383	798792	1549690	341
35	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	ชุมชนเมืองใหม่	ชุมชน	167+443		798145	1549785	310
36	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	โรงเรียนอนุบาลกบินทร์	สถานศึกษา	167+500		798521	1550277	449
37	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดหลวงบดินทรเดชา	โบราณสถาน	167+590		798181	1549906	286
38	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดมหาไชย	โบราณสถาน	167+715		797695	1550015	784
39	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	หมู่ที่ 2 บ้านกลาง	ชุมชน	168+000		798601	1550366	154
40	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	หมู่ที่ 3 บ้านเหนือ	ชุมชน		168+339	799068	1550323	193
41	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดศรีชะเมือง	ศาสนสถาน	168+400		798800	1550739	295
42	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	วัดศรีบุญเรือง	ศาสนสถาน	168+980		799373	1550945	62
43	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	หมู่ที่ 22 บ้านเลียบ 2	ชุมชน		169+000	799637	1550767	254
44	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า	หมู่ที่ 4 บ้านเลียบ	ชุมชน	169+000		799346	1551163	265

หมายเหตุ : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 37 ปัจจัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษของ สผ.

ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 23 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยา น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศทางน้ำ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ผู้ใช้ทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ (ดังแสดงในตารางที่ 7-3)

ตารางที่ 7-3

สรุปผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบ
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ		
1. ภูมิทัศน์ฐาน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ไม่มีผลกระทบ
2. ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม	ปานกลาง
	- การชะล้างพังทลายของดิน	ปานกลาง
	- การทรุดตัวของดิน	ไม่มีผลกระทบ
	- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดิน	ไม่มีผลกระทบ
	- การปนเปื้อนในดิน	ต่ำ
3. ธรณีวิทยา	- ผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา/ดินถล่ม/หลุมยุบ	ไม่มีผลกระทบ
	- ผลกระทบต่อการเกิดแผ่นดินไหว	ปานกลาง
4. ทรัพยากรแร่ธาตุ	- การเสียประโยชน์ในการใช้ทรัพยากรแร่ธาตุ	ไม่มีผลกระทบ



ตารางที่ 7-3

สรุปผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบ
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ (ต่อ)		
5. น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำผิวดิน	ปานกลาง
	- การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน	ปานกลาง
	- การเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ
	- การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ
6. น้ำทะเล	- การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ
7. อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	ปานกลาง
	- การเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น CO และ NO ₂ เป็นต้น	ปานกลาง
8. เสียง	- เสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง	ปานกลาง
9. ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากการดำเนินโครงการต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง	ปานกลาง
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ		
1. ระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางบก	ไม่มีผลกระทบ
	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ	ปานกลาง
2. สัตว์ในระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการรบกวนแหล่งอาศัย แหล่งหากินและแหล่งหลบภัย	ปานกลาง
3. พืชในระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการสูญเสียของพืชในระบบนิเวศและป่าไม้	ปานกลาง
4. สิ่งมีชีวิตหายาก	- ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก	ไม่มีผลกระทบ
คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- ผลกระทบต่อปริมาณน้ำและคุณภาพน้ำอุปโภคและบริโภคของประชาชน	ต่ำ
2. การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจร	สูง
3. สาธารณูปโภค	- การรื้อย้ายสาธารณูปโภค	ปานกลาง
4. พลังงาน	- การเพิ่มของการใช้พลังงานของโครงการ	ต่ำ
5. ควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ	ปานกลาง
6. การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม	ต่ำ
7. การอุตสาหกรรม	- ผลกระทบต่อการประกอบการอุตสาหกรรม	ต่ำ
8. เหมืองแร่	- ผลกระทบต่อการทำเหมืองแร่	ไม่มีผลกระทบ
9. สันทนาการ	- การเป็นอุปสรรคในการเข้าแหล่งท่องเที่ยวหรือสูญเสียพื้นที่ท่องเที่ยว/สันทนาการ	ต่ำ
10. การใช้ที่ดิน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน	สูง



ตารางที่ 7-3

สรุปผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบ
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
1. เศรษฐกิจ-สังคม	- ความรู้สึกเดือนร้อนรำคาญของคนในชุมชน	สูง
	- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน	สูง
2. การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน การสูญเสียทรัพย์สิน	สูง
3. การศึกษา	- การพัฒนาด้านการศึกษา / โอกาสในการเข้ารับการศึกษา	ต่ำ
4. การสาธารณสุข	- ปัญหาด้านสาธารณสุขของชุมชน	ปานกลาง
5. อาชีวอนามัย	- ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัย และการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุของคนงาน	ปานกลาง
6. การแบ่งแยก	- ผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน	ต่ำ
	- ความสัมพันธ์ในชุมชน	ต่ำ
7. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า	ปานกลาง
8. ความปลอดภัยในสังคม	- ปัญหาเกิดอาชญากรรม และการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคม	ปานกลาง
9. สุขภาพ	- ผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอย น้ำเสียของชุมชน	ปานกลาง
10. สารอันตราย	- ผลกระทบจากสารอันตรายที่ใช้ในกิจกรรมโครงการ	ไม่มีผลกระทบ
11. ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน	- ผลกระทบต่อแหล่งที่มีความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน	ต่ำ
12. ผู้ใช้ทาง	- การประหยัดเวลา/ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	สูง
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	- ถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถานและโบราณวัตถุที่มีความสำคัญ	ปานกลาง
14. สุนทรียภาพ	- การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ	ปานกลาง

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงหลังจากผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยมีแผนการดำเนินงานแสดงดังตารางที่ 8-1

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 1 – 13 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยการเข้าพบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 8-1

รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปราจีนบุรี	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี	นายอำเภอศรีมหาโพธิ์	ปลัดอำเภอกบินทร์บุรี
องค์การบริหารส่วนตำบลยานี	องค์การบริหารส่วนตำบล กรอกสมบุรณ์	องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์	องค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน
องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม	องค์การบริหารส่วนตำบลเมืองเก่า	เทศบาลตำบลเมืองเก่า	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 8-1 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ



ตารางที่ 8-1

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ลำดับ	แผนการดำเนินงาน	ปี พ.ศ.2567						ปี พ.ศ.2568								
		ก.ค	ส.ค	ก.ย	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ.	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย.	ก.ค	ส.ค	ก.ย
1. แผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น																
1.1	เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่		■	■	■			■	■		■			■		
1.2	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)			●												
1.3	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)					●										
1.4	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)								●							
1.5	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)										●					
1.6	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)													●		
2. แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ/ผลิตสื่อและเผยแพร่																
2.1	เอกสารประกอบการประชุม (จำนวน 5 ชุด)		●		●			●			●			●		
2.2	แผ่นพับประชาสัมพันธ์ (จำนวน 5 ชุด)		●		●			●			●			●		
2.3	บอร์ดนิทรรศการ (จำนวน 3 ชุด)		●					●						●		
2.4	วีดิทัศน์สรุปภาพรวม (จำนวน 3 ชุด)		●					●						●		
2.5	วีดิทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ															●
2.6	สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint)		●		●			●			●			●		
2.7	แบบสอบถามความคิดเห็น		●		●			●			●			●		
2.8	Website ของโครงการ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

8.2.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้จัดการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเปรมสุข อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา รวม 171 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-2 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2

	
ช่วงลงทะเบียน	บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ
	
กล่าวรายงานการประชุม	กล่าวเปิดการประชุม
	
ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม	ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- การเลือกใช้ชนิดผิวทางให้มีความเหมาะสม และมีความมั่นคง แข็งแรงรองรับปริมาณจราจรได้ยาวนาน	ที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย รูปแบบถนน ชนิดผิวทาง ระดับความสูงของถนน ระบบระบายน้ำ ทางเชื่อม และทางข้าม จุดกัลบริด สะพานลอย สัญญาณไฟจราจร ช่องจราจร และระเบียบการเดินรถ หลังจากศึกษาทางเลือกต่าง ๆ อย่างละเอียดแล้ว จะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลแนวทางเลือกให้กับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ก่อนที่จะคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยจะนำข้อมูลที่ได้ไปศึกษาต่อและดำเนินการออกแบบรายละเอียดในขั้นถัดไป
- การกำหนดระดับความสูงของถนนที่เหมาะสม	
- การออกแบบระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพในการจัดการ ปริมาณน้ำฝน และการแก้ปัญหาหน้าท่วมผิวจราจร	
- การออกแบบทางเชื่อม สะพานข้ามแยก และสะพานข้ามคลอง ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการจราจร	
- การกำหนดจุดกัลบริดและจุดรอรถโดยสารให้อยู่ในตำแหน่ง ที่สะดวกและปลอดภัย	
- การก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ ทางเท้า	
- การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	
- การออกแบบช่องทางจราจรและระบบการเดินรถบริเวณใกล้ สถานที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ โรงพยาบาล และโรงเรียน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง	
- ปัจจุบันระบบการระบายน้ำในช่วงที่มีน้ำหลากในบริเวณหน้า โรงพยาบาลกบินทร์บุรี หน้าศูนย์การค้าเมกะโฮม และหน้าสถานี บริการน้ำมัน ปตท. ประสบปัญหาในการจัดการน้ำล้นและน้ำ ท่วมขัง ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมขังในช่วงที่มีฝนตกหนัก เป็นระยะเวลานาน ระบบการระบายน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถ รองรับปริมาณน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ	
- ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 304 ช่วงลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี มีไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และชำรุด	
- เสนอให้จัดช่องจราจรการเดินรถในช่วงที่มีการปรับปรุงเส้นทาง	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เสนอให้เพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมและชุมชนในระหว่างการก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมฝุ่นละออง การจัดการจราจร ระหว่างก่อสร้าง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างที่เพียงพอใน บริเวณที่มีการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ สผ. อย่างครบถ้วน โดยรวมถึงการ รวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบัน การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบ ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ ได้แก่ ช่วงการเตรียมการก่อสร้าง ช่วงการก่อสร้าง และช่วงการดำเนินการ

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
- เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ โดยการเผยแพร่ข้อมูลควรเป็นไปอย่างชัดเจนและครอบคลุมเพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึง	ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยกำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นรวม 5 ครั้ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none">• การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)• การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)• การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)• การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)• การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ และนำเสนอต่อประชาชนในพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็น
- สำรวจข้อมูลด้านวิศวกรรมของโครงการ เช่น สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ เจาะสำรวจสภาพชั้นดินเดิม

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA)

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์บุรี เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลเมืองเก่า องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี และที่ทำการหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น
- เตรียมการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
- ประชาสัมพันธ์โครงการโดยการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการและสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ผ่านมาให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วไป



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร: 0-2354-1034



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

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

โทรสาร : 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

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

โทรสาร : 02-509-9047



เว็บไซต์ของโครงการ : www.hw304lattakhian-kabinburi.com

Facebook : ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี

Line Group : ทล304 กบินทร์บุรีตอน2



เว็บไซต์โครงการ



Facebook



Line Group

