

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304

สาย บ.เวาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2568



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
6.	การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ	9
6.1	การศึกษารูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ.....	10
6.2	การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยก.....	14
6.2.1	ทางแยกกบินทร์บุรี.....	14
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	20
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	20
7.2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	20
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	20
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา.....	27
8.	การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	31
8.1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการ	31
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	31
8.2.1	การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม	31
8.2.2	สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	33
8.2.3	สรุปผลการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1).....	35
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	47
9.1	ด้านวิศวกรรม	47
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	47
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	47
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	48



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....3
6-1	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ 13
6-2	สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี..... 19
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 21
7-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 25
7-3	สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น..... 28
8-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน..... 32
8-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 34
8-3	สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)..... 37



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....4
5-1	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....6
5-2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ.....8
6-1	รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ขยายจากโครงสร้างถนนเดิม..... 10
6-2	รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขยายจากโครงสร้างถนนเดิม..... 11
6-3	รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกิ่งกลาง เขตทาง..... 12
6-4	รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ยกกระดาน ข้ามทางหลวงหมายเลข 33..... 15
6-5	รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 33 ยกกระดาน ข้ามทางหลวงหมายเลข 304 16
6-6	รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ ทางหลวงหมายเลข 33 17
7-1	ตำแหน่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกิ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ..... 23
7-2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 24
8-1	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ 31
8-2	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)..... 33
8-3	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)..... 36

เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1. ความเป็นมาของโครงการ

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

กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - 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 และวัดมหาไชย (กม.167+715) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 784 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567

สำหรับการดำเนินงานที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 และการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2567 โดยผลจากการประชุม

ดังกล่าว ที่ปรึกษาได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้จัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบพร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคันทรง - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี 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.เขาหินซ้อน - 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

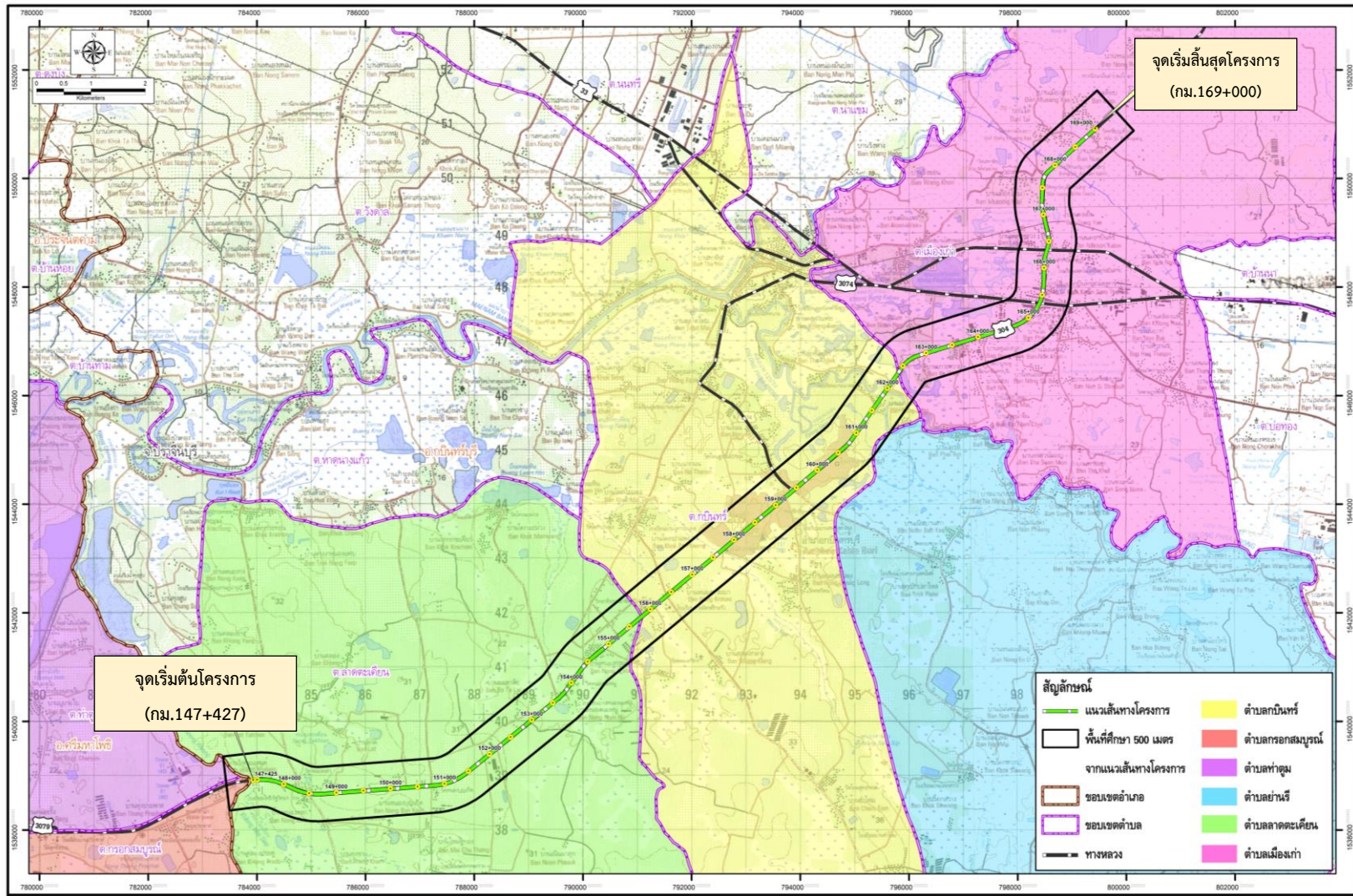
โครงการจ้างวิศวกรสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี มีจุดเริ่มต้น กม.147+425 ถึง จุดสิ้นสุด กม.169+000 ระยะทางรวมประมาณ 21.6 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาของโครงการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์ ตำบลลาดตะเคียน ตำบลกบินทร์ ตำบลเมืองเก่า และตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดังแสดงใน 4-1 และรูปที่ 4-1

4-1

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



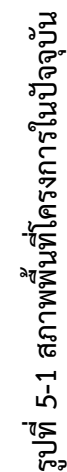
ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

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

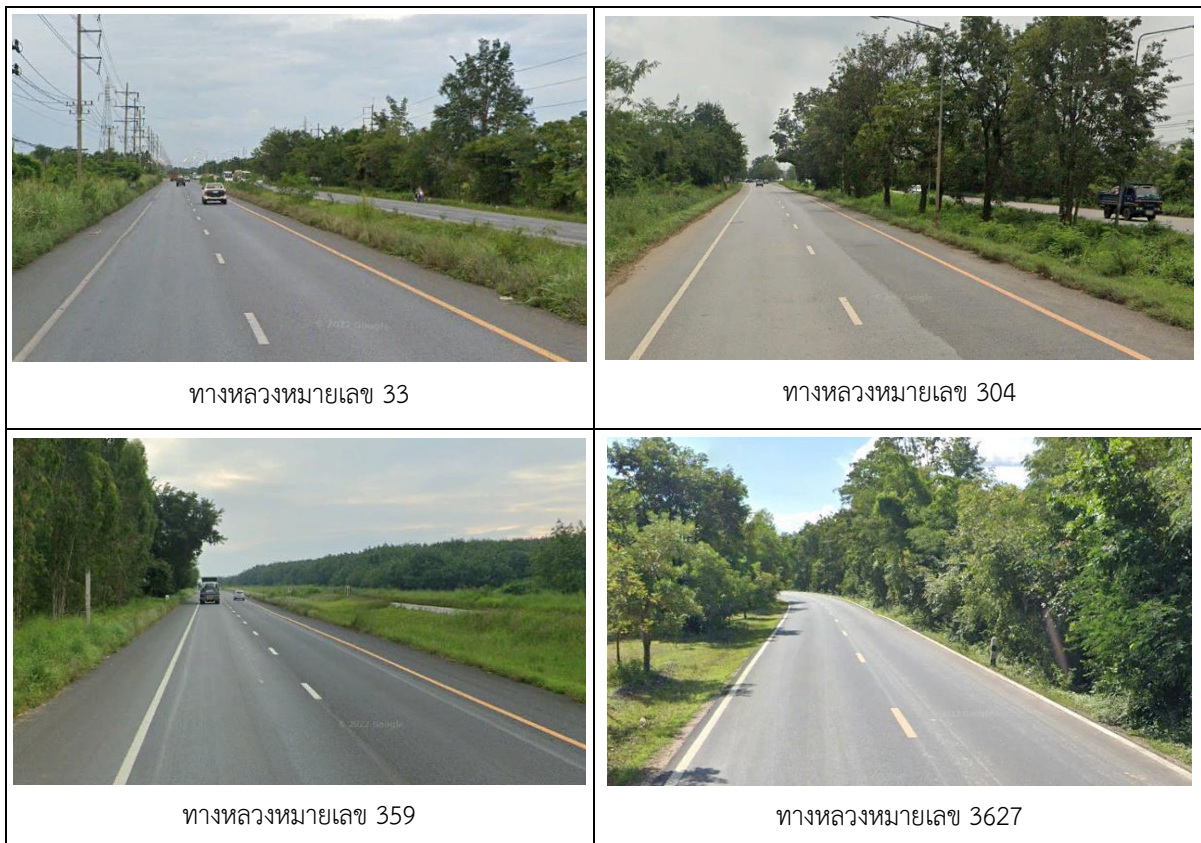


ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568

5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

- **ทางหลวงหมายเลข 33** สายสุพรรณบุรี-อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นในจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่ชายแดนประเทศกัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 295.478 กิโลเมตร ในปัจจุบัน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 เฉพาะช่วงหิวกองถึงอรัญประเทศเป็นทางหลวงลำดับชั้น 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 กับทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมาด้านตะวันตก (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. 2568 ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3627** สายโคกหอม-คลองแห (ทางหลวงหมายเลข 33 สายเก่า) มีแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 (ช่วงทางเข้าบ้านโคกหอม) ที่ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี แนวเส้นทางขนานกับทางหลวงหมายเลข 33 ทางทิศเหนือ และมาสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 33 (ช่วงทางเข้าบ้านคลองแห) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 6.122 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 3078** สายระบะไผ่-ประจันตคาม แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 304 ที่ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านทางหลวงหมายเลข 3079 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 33 ที่ตำบลประจันตคาม อำเภอประจันตคาม จังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทาง 23.652 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

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



รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ (ต่อ)

6. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

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

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

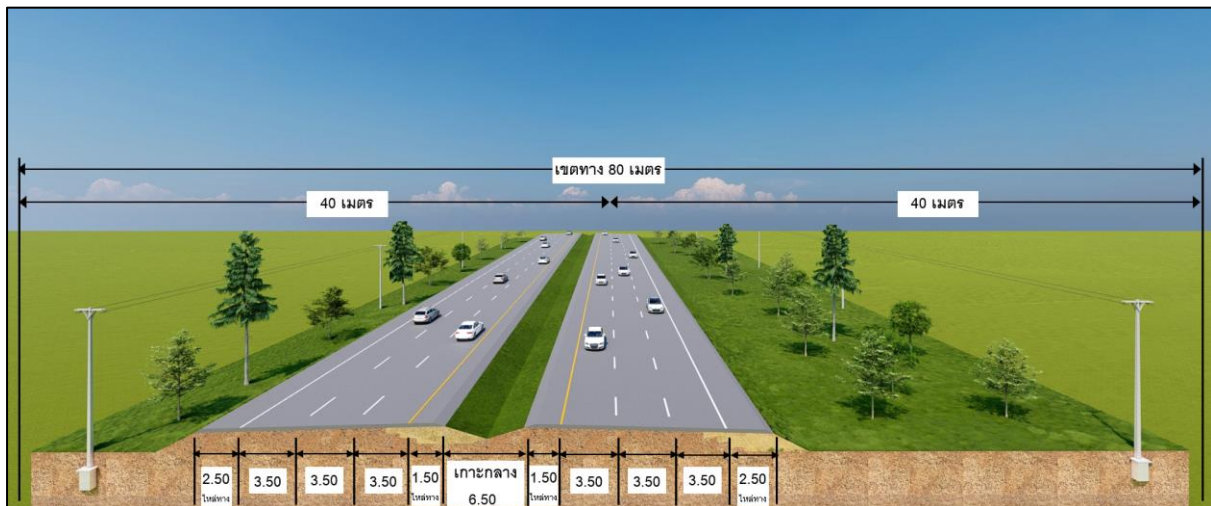
- 1) การศึกษารูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ
- 2) การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยก

6.1 การศึกษารูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

ที่ปรึกษามีแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 304 ให้เป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทั้งพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถสัญจรไปมาภายในชุมชนและระหว่างชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัย โดยได้พิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร 3 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 เกะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากเดิมถนนมีฝั่งละ 2 ช่องจราจร จะออกแบบเป็นถนน 3 ช่องจราจร โดยขยายออกทางด้านขวาของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบกดเป็นร่อง และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง ดังแสดงตามรูปที่ 6-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

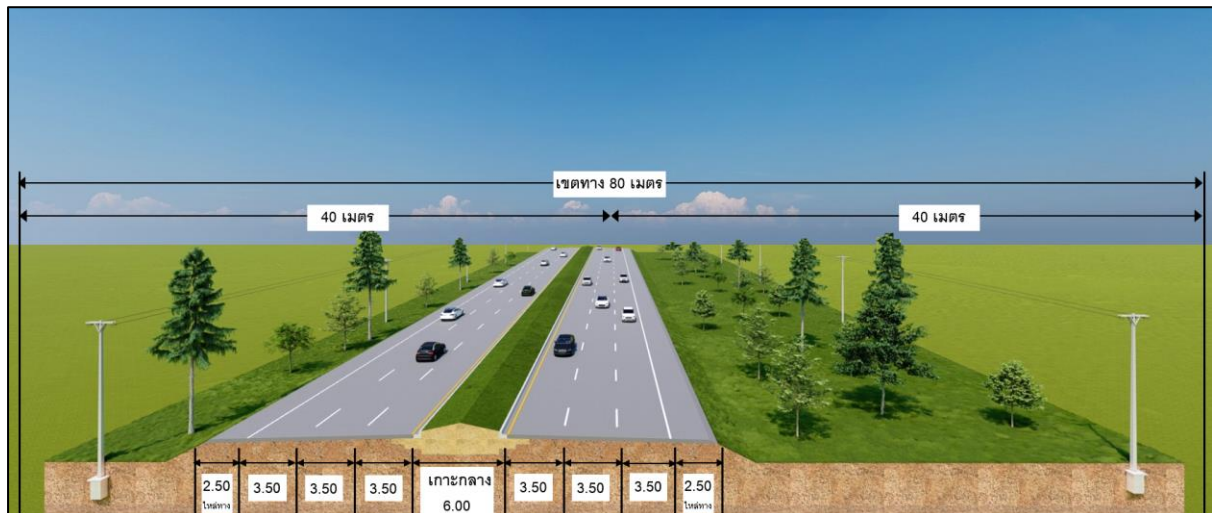
รูปที่ 6-1 รูปแบบที่ 1 เกะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

ข้อดี	ข้อเสีย
• ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก • เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสาณงานได้ง่าย หรืออาจติดราวกันอันตรายช่วยเพิ่มความปลอดภัย • สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดีในช่วงทางโค้ง	• รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต • เกาะกลางแบบกดเป็นร่องจะมีความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางอาจทำให้รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้ • มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง • มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

2) รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) โดยขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรเพิ่มฝั่งละ 1 ช่องจราจร จากเดิมถนนมีฝั่งละ 2 ช่องจราจร จะออกแบบเป็นถนน 3 ช่องจราจร โดยขยายเข้าด้านในเกาะกลางของถนนเดิมทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก และถนนทั้งสองฝั่งไม่อยู่ในตำแหน่งกึ่งกลางของเขตทาง ดังแสดงตามรูปที่ 6-2



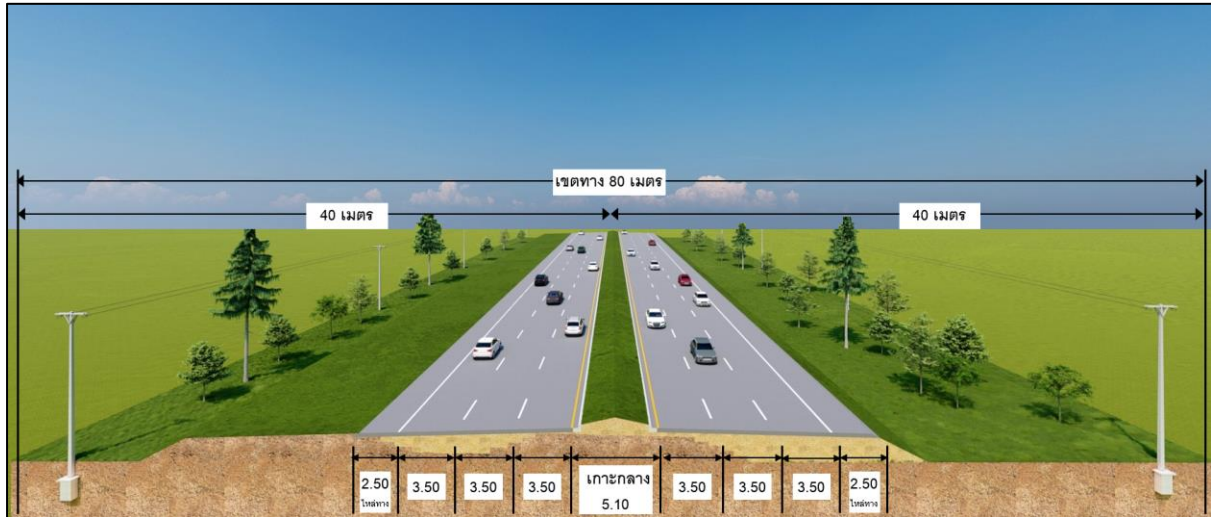
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขยายจากโครงสร้างถนนเดิม

ข้อดี	ข้อเสีย
• ค่าก่อสร้างถูกที่สุด • เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ซัดเข้าฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง • กระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนน้อยที่สุด	• รูปแบบนี้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต • เกาะกลางแบบยก หากรถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงานกันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงาน • ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูง • การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

3) รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง
รูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างใหม่ที่กึ่งกลางเขตทาง ฝั่งละ 3 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับ
รูปแบบของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต โดยจะมีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบยก แสดงตามรูปที่ 6-3



ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568

รูปที่ 6-3 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง

ข้อดี	ข้อเสีย
• รูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด • เกาะกลางแบบยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับซัดฝั่งได้ดีกว่าเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง • กระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด	• เกาะกลางแบบยกหากรถที่ใช้ความเร็วสูงอาจจะเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ จึงต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วย • มีผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้บริเวณเกาะกลางและข้างถนนสูง • ค่าก่อสร้างสูง • การระบายน้ำในช่วงทางโค้งอาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้



ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	ด้านการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)
○ สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต ○ ความปลอดภัยของรถทางตรง ○ การละเมิดการใช้เกาะกลาง ○ ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร	○ ด้านราคาค่าก่อสร้าง ○ ด้านการซ่อมบำรุง	○ อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน ○ ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง ○ ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (แสดงดังตารางที่ 6-1) พบว่ารูปแบบที่ได้คะแนนสูงสุดที่สุด คือ รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง ได้คะแนน 79.84 คะแนน เนื่องจากรูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด มีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด รวมทั้งรูปแบบเกาะยกสามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ป็นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะแบบก่ตรง

ตารางที่ 6-1

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก คะแนน	รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1. ด้าน วิศวกรรม และจราจร	1.1 สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต	15.00	13.21	12.06	15.00
	1.2 ความปลอดภัยของรถทางตรง	10.00	10.00	6.00	6.00
	1.3 การละเมิดการใช้เกาะกลาง	10.00	4.00	6.00	6.00
	1.4 การระบายน้ำบนผิวจราจร	5.00	3.00	1.00	1.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	40.00	30.21	25.06	28.00
2. ด้าน การลงทุน	2.1 ด้านราคาค่าก่อสร้าง	20.00	19.18	20.00	17.67
	2.2 ด้านการซ่อมบำรุง	10.00	6.31	8.20	10.00
	รวมคะแนนด้านการลงทุน	30.00	25.49	28.20	27.67
3. ด้าน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	3.1 อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน	15.00	9.00	12.00	12.00
	3.2 ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง	10.00	5.25	5.25	10.00
	3.3 ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้	5.00	3.82	5.00	2.17
	รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	30.00	18.07	22.25	24.17
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		100.00	73.77	75.51	79.84
อันดับ			3	2	1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6.2 การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยก

การออกแบบทางแยกต่างระดับที่ปรึกษาจะพิจารณาให้เหมาะสมกับข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก โดยจะคำนึงถึงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งปัจจุบันและอนาคต โดยส่วนใหญ่จะออกแบบให้ทางสายหลักมีกระแสจราจรมีความต่อเนื่อง เช่น ออกแบบสะพานยกระดับหรือทางลอดบนทางหลวงสายหลัก ส่วนทางหลวงที่มีปริมาณจราจรไม่สูงมากอาจใช้รูปแบบสัญญาณไฟจราจรในการจัดการจราจร โดยจุดตัดที่สำคัญของโครงการมีทั้งหมด 1 แห่ง คือ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 33 (ทางแยกกบินทร์บุรี)

6.2.1 ทางแยกกบินทร์บุรี

จากการศึกษาและการวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่า ทางแยกกบินทร์บุรีมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยทางแยกกบินทร์บุรีเป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนโครงการ) ประมาณ กม.165+335 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 33 ประมาณ กม.200+270 โดยการออกแบบทางแยกต่างระดับจะพิจารณาจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีที่ 20 หลังจากปีที่เปิดให้บริการ ซึ่งพบว่าทิศทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนโครงการ) มีปริมาณจราจรสูงสุดที่ 19,467 pcu/วัน ส่วนปริมาณจราจรทิศทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 33 มีปริมาณจราจรสูงสุดที่ 17,625 pcu/วัน โดยจากการพิจารณาข้อมูลปริมาณจราจรรวมบริเวณทางแยกกบินทร์บุรีพบว่า ปริมาณจราจรในบริเวณนี้ค่อนข้างมาก จะทำให้เกิดปัญหาในการระบายรถที่ทางแยกและนำไปสู่การติดขัดของกระแสจราจร ส่งผลต่อความคล่องตัวในการเดินทางบนถนนสายหลัก ดังนั้นจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงให้เป็นทางแยกต่างระดับ ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบทางเลือกไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ยกยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33

ก่อสร้างสะพาน ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทางจังหวัดฉะเชิงเทรา – จังหวัดนครราชสีมา) ยกยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทางจังหวัดปราจีนบุรี – จังหวัดสระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีความเสี่ยงที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-4 รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ยกกระดานข้ามทางหลวงหมายเลข 33

ข้อดี	ข้อเสีย
• มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทรา – จังหวัดนครราชสีมา) • ความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ดี • มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด • ก่อสร้างและบำรุงรักษาง่ายกว่ารูปแบบทางลอด • ค่าก่อสร้างไม่สูง • ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน	• ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.304 (ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทรา – จังหวัดนครราชสีมา) เป็นทางโค้ง ซึ่งมีความสะดวกสบายและปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง • มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกสูง • บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

2) รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 33 ยกกระดานข้ามทางหลวงหมายเลข 304

ก่อสร้างสะพาน ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทางจังหวัดปราจีนบุรี - จังหวัดสระแก้ว) ยกกระดานข้ามทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทางจังหวัดฉะเชิงเทรา - จังหวัดนครราชสีมา) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีความคืบหน้าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-5



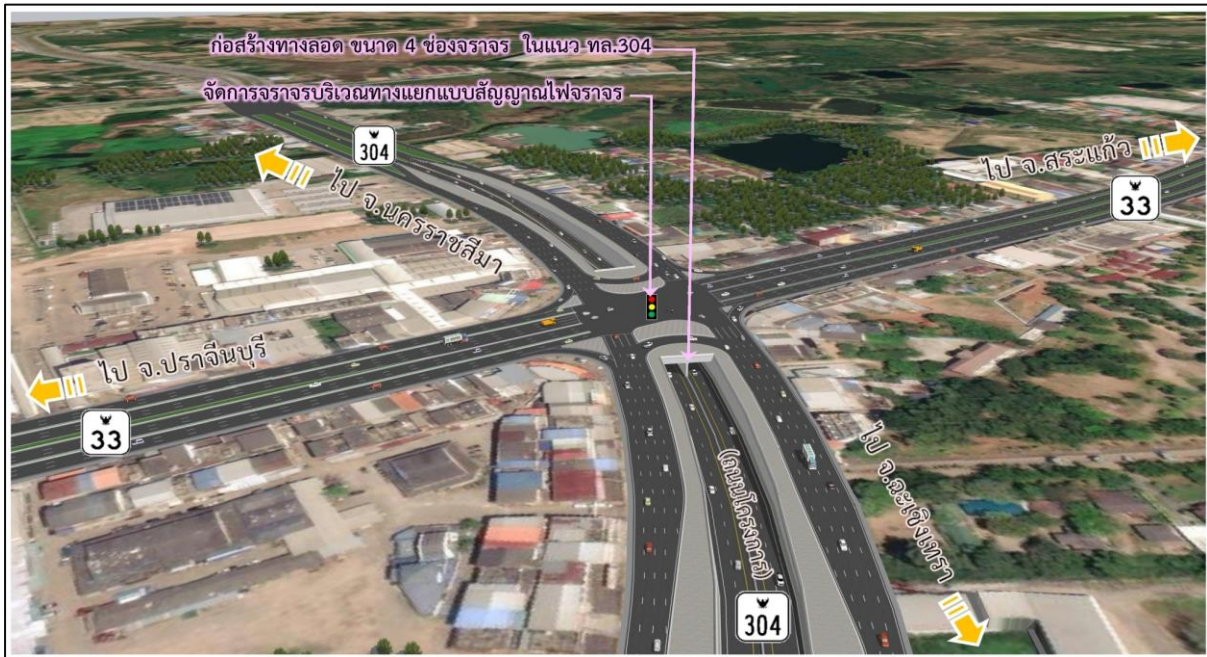
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-5 รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 33 ยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 304

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จังหวัดปราจีนบุรี – จังหวัดสระแก้ว) - ลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามแยกบน ทล.33 (ทิศทาง จังหวัดปราจีนบุรี – จังหวัดสระแก้ว) เป็นทางตรง ซึ่งจะมีสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าทางโค้ง - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางลอด - ก่อสร้างและบำรุงรักษาง่ายกว่ารูปแบบทางลอด - ค่าก่อสร้างไม่สูง - ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน	- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทรา – จังหวัดนครราชสีมา) - ความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ไม่ดี - มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกสูง - บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

3) รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33
ก่อสร้างทางลอด ขนาด 4 ช่องจราจร (ขยายเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต) ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 (ทิศทางจังหวัดฉะเชิงเทรา – จังหวัดนครราชสีมา) ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 (ทิศทางจังหวัดปราจีนบุรี – จังหวัดสระแก้ว) และจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบนี้จะไม่มีความเสี่ยงที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-6 รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีในทิศทางจราจรบน ทล.304 (ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทรา - จังหวัด นครราชสีมา) - มีความสามารถในการรองรับการจราจรบริเวณทางแยกได้ดี - มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกน้อย - ไม่บดบังทัศนียภาพ	- ก่อสร้างและบำรุงรักษายากกว่ารูปแบบสะพาน - ค่าก่อสร้างสูง - ระบบระบายน้ำซับซ้อนกว่า - ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ไม่ดีในทิศทางจราจรบน ทล.33 (ทิศทาง จังหวัดปราจีนบุรี - จังหวัด สระแก้ว)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้



ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (25 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)
○ ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay) - การรองรับการจราจรในทิศทางหลัก ○ รูปทรงทางเรขาคณิต ○ การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ○ ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา	○ ราคาก่อสร้างเบื้องต้น ○ ผลประโยชน์การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ (VOC Saving) และการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (VOT Saving)	○ ผลกระทบต่อชุมชน ○ ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ ○ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ○ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ○ ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรีในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (แสดงดังตารางที่ 6-2) พบว่า รูปแบบที่ได้คะแนนสูงสุดที่สุด คือ รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 ได้คะแนน 78.20 คะแนน เนื่องจากการก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 จะรองรับการจราจรในทิศทางหลักได้ดีกว่าการก่อสร้างในแนวทางหลวงหมายเลข 33 และยังประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมน้อยที่สุด โดยมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนบริเวณทางแยกน้อย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ-สังคม น้อย และไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก



ตารางที่ 6-2

สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก คะแนน	รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1.ด้านวิศวกรรม และจราจร	1.1 ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร				
	1.1.1 ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณ ทางแยก (Delay)	10.00	10.00	8.00	10.00
	1.1.2 การรองรับการจราจรในทิศทางหลัก	10.00	10.00	8.00	10.00
	1.2 รูปทรงทางเรขาคณิต	7.00	4.20	7.00	4.20
	1.3 การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง	4.00	3.20	3.20	2.40
	1.4 ความยากง่ายในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา	4.00	3.20	3.20	2.40
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00	30.60	29.40	29.00
2.ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน	2.1 ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น	13.00	13.00	13.00	7.80
	2.2 ผลประโยชน์การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ รถยนต์ (VOC Saving) และการประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (VOT Saving)	12.00	12.00	9.60	12.00
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25.00	25.00	22.60	19.80
3.ด้านผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	3.1 ผลกระทบต่อชุมชน	12.00	4.80	4.80	9.60
	3.2 ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	10.00	4.00	4.00	10.00
	3.3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม	8.00	4.80	3.20	4.80
	3.4 ผลกระทบด้านการระบายน้ำ	5.00	4.00	4.00	3.00
	3.5 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	5.00	4.00	4.00	2.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	40.00	21.60	20.00	29.40
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน			77.20	72.00	78.20
อันดับ			2	3	1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

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 : ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ. และแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม สิงหาคม 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในระยะ 1 กิโลเมตร สำหรับการศึกษาด้านโบราณสถาน 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	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0922.6/3263 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ<u>ไม่ได้</u>ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี)	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0922.6/3263 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ<u>ไม่ได้</u>ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สผ.	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/12445 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ<u>ไม่ได้</u>ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1633.202/5208 ลงวันที่ 23 กันยายน 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ<u>ไม่ได้</u>ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจาก ระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการ<u>ไม่ได้</u>อยู่ในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	การตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศใน ระยะทาง 2 กิโลเมตร	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ของกองจัดการสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม ของ สผ. - กรมทรัพยากรน้ำ	- ข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ ดังหนังสือเลขที่ ทส 0609/3269 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2567 พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ในหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส 1003.3/12714 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2567 พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ในหรืออยู่ใกล้พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณ แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี - การสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ดังหนังสือเลขที่ วธ 0415/535 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง คือ วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) และวัดมหาไชย (กม.167+715)
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้ มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - สผ.	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/12445 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 โดยแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(การสัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการจังหวัดที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(การสัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงกาฬ-หนองคาย - อ.กบินทร์บุรี

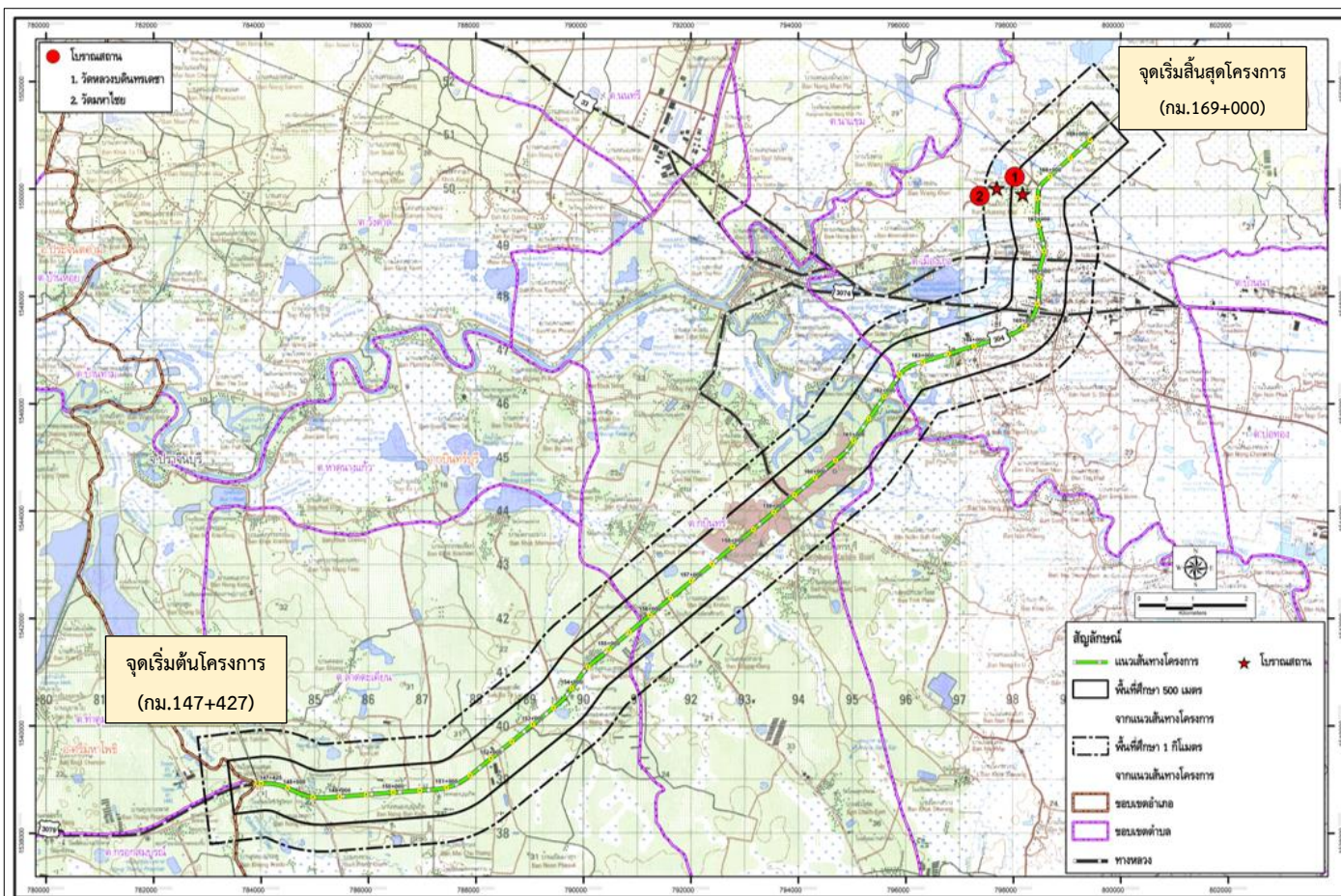
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



1. วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590)

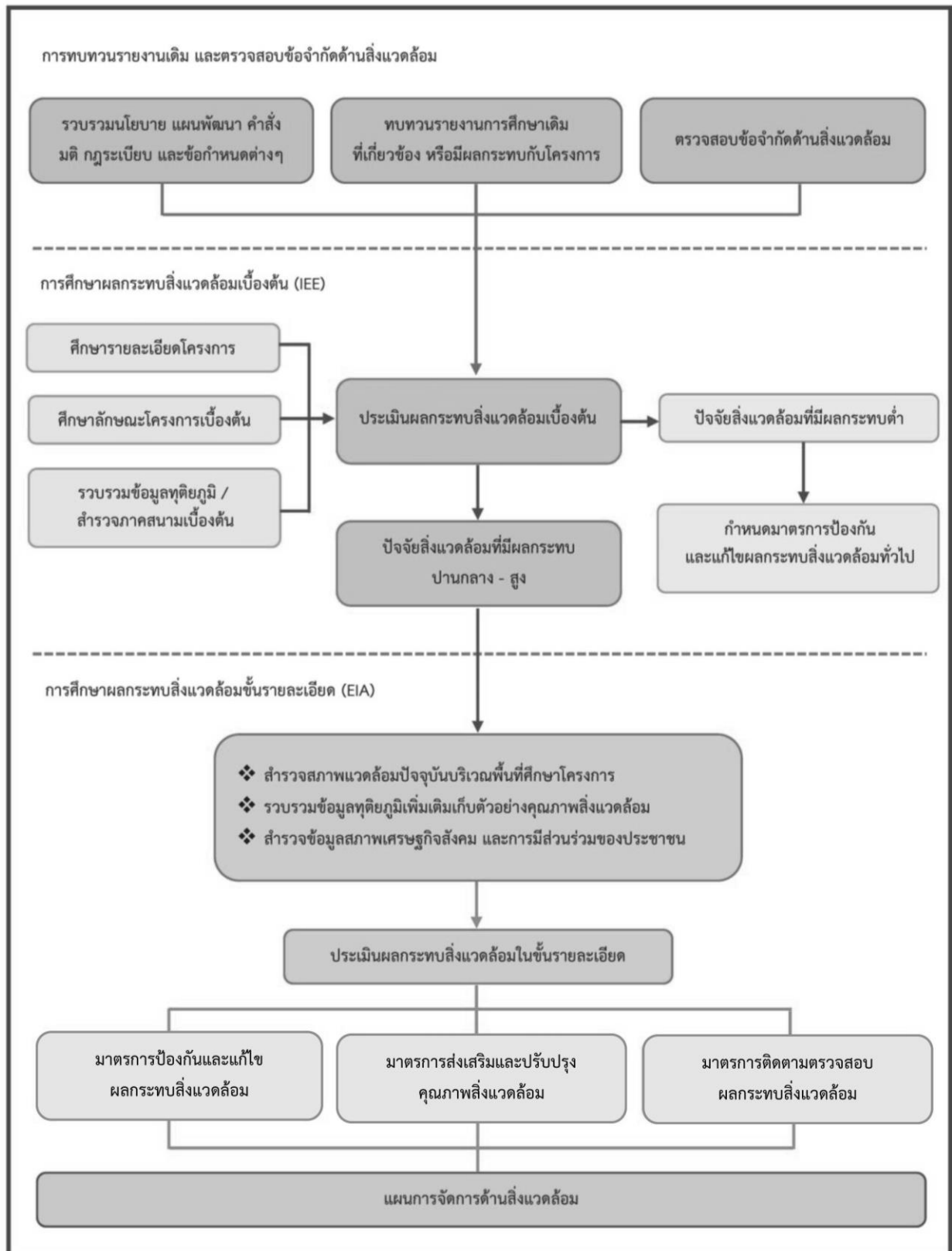


2. วัดมหาไชย (กม.167+715)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 7-1 ตำแหน่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : ดัดแปลงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ
พฤษภาคม 2567 ของ สผ.

รูปที่ 7-2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(การสัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาด้านการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขื่อนลำนาน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

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	มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม	ศาสนสถาน		157+779	792654	1543141	70
18	ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	กบินทร์	หมู่ที่ 4 บ้านหนองช้างลง	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



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(การสัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการวิจัยที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขื่อนขันธ์ - อ.กบินทร์บุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

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	วัดเวฬุาราม	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, 2568

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุกมิติของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตรวม 29 ปัจจัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ.

ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 21 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง 6) ความสั่นสะเทือน 7) นิเวศวิทยาทางบก 8) นิเวศวิทยาทางน้ำ 9) การคมนาคมขนส่ง 10) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 11) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 12) การใช้ที่ดิน 13) เศรษฐกิจ-สังคม 14) การสาธารณสุข 15) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 16) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 17) ความปลอดภัยในสังคม 18) สุขภาพ 19) ผู้ใช้ทาง 20) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 21) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ (ดังแสดงในตารางที่ 7-3)



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อในขั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ				
1.1 ภูมิทัศน์ฐาน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ไม่มีผลกระทบ	-	-
1.2 ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน	ปานกลาง	✓	-
	- การปนเปื้อนในดิน	ต่ำ		
	- การชะล้างพังทลายของดิน	ปานกลาง		
	- การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน	ไม่มีผลกระทบ		
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	- โครงสร้าง ลักษณะทางธรณีวิทยา	ไม่มีผลกระทบ	✓	-
	- ธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น	ปานกลาง		
1.4 น้ำผิวดิน	- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ปานกลาง	✓	-
	- คุณภาพน้ำผิวดิน	ปานกลาง		
1.5 น้ำใต้ดิน	- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ	-	-
	- คุณภาพน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ		
1.6 น้ำทะเล	- ลักษณะทางสมุทรศาสตร์	ไม่มีผลกระทบ	-	-
	- คุณภาพน้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ		
1.7 อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสาร	ปานกลาง	✓	-
	- การเพิ่มขึ้นของมลพิษ เช่น CO และ NO ₂ เป็นต้น	ปานกลาง		
1.8 เสียง	- เสียงรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	ปานกลาง	✓	-
1.9 ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของโครงการ	ปานกลาง	✓	-



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อในชั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
2. สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ				
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก	ต่ำ	√	-
	- พืชในระบบนิเวศ และการประเมินมวลชีวภาพของไม้ รวมทั้งประเมินค่าความสูญเสียการกักเก็บคาร์บอนในพืช (ถ้ามี)	ปานกลาง		
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางน้ำ	ปานกลาง	√	-
	- พืชในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
3. คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- คุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ต่ำ	-	√
	- ปริมาณและความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ต่ำ		
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม	ปานกลาง	√	-
	- ระดับการให้บริการ	ปานกลาง		
	- การชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ	ปานกลาง		
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ปานกลาง	√	-
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ	ปานกลาง	√	-
3.5 การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร	ต่ำ	-	-
3.6 นันทนาการ	- การใช้ประโยชน์พื้นที่นันทนาการ/แหล่งท่องเที่ยว	ต่ำ	-	√
3.7 การใช้ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน	ปานกลาง	√	-



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(การสัมมนาครั้งที่ 2)

โครงการจ้างบริษัทที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหากองราง
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขื่อนฮ่อม - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบ เบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อ ในขั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต				
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม	ปานกลาง	√	-
	- เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ	ปานกลาง		
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน	ไม่มีผลกระทบ	-	-
	- การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ไม่มีผลกระทบ		
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย เป็นต้น	ปานกลาง	-	√
	- สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน	ปานกลาง	√	-
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน	ปานกลาง	√	-
4.5 การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน	ต่ำ	-	√
	- การเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม สถานศึกษา เป็นต้น	ต่ำ		
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ/จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ปานกลาง	√	-
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	- การเกิดอาชญากรรม / ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน	ปานกลาง	√	-
4.8 สุขภาพ	- การจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสีย	ปานกลาง	√	-
4.9 ผู้ใช้ทาง	- ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ปานกลาง	√	-
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม	- ความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ปานกลาง	√	-
4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ	ต่ำ	√	-
	- การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของ	ปานกลาง		
รวม			21	7

ที่มา : รายนามผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE Report), 2567

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยมีแผนการดำเนินงานแสดงดังตารางที่ 8-1

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 1 – 13 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ(สัมมนา ครั้งที่ 1) และระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม– 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยการเข้าพบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 8-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

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)															
2.6	สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint)															
2.7	แบบสอบถามความคิดเห็น															
2.8	Website ของโครงการ															

หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

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, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- การเลือกใช้ชนิดผิวทางให้มีความเหมาะสม และมีความมั่นคง แข็งแรงรองรับปริมาณจราจรได้ยาวนาน	ที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย รูปแบบถนน ชนิดผิวทาง ระดับความสูงของถนน ระบบระบายน้ำ ทางเชื่อม และทางข้าม จุดกลับรถ สะพานลอย สัญญาณไฟจราจร ช่องจราจร และระเบียบการเดินรถ หลังจากศึกษาทางเลือกต่าง ๆ อย่างละเอียดแล้ว จะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลแนวทางเลือกให้กับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ก่อนที่จะคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยจะนำข้อมูลที่ได้ไปศึกษาต่อและดำเนินการออกแบบรายละเอียดในขั้นถัดไป
- การกำหนดระดับความสูงของถนนที่เหมาะสม	
- การออกแบบระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพในการจัดการ ปริมาณน้ำฝน และการแก้ปัญหาหน้าท่วมผิวจราจร	
- การออกแบบทางเชื่อม สะพานข้ามแยก และสะพานข้ามคลอง ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการจราจร	
- การกำหนดจุดกลับรถและจุดรูดโดยสารให้อยู่ในตำแหน่งที่สะดวกและปลอดภัย	
- การก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางเท้า	
- การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	
- การออกแบบช่องทางจราจรและระบบการเดินรถบริเวณใกล้สถานที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ โรงพยาบาล และโรงเรียน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง	
- ปัจจุบันระบบการระบายน้ำในช่วงที่มีน้ำหลากในบริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี หน้าศูนย์การค้าเมกะโฮม และหน้าสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ประสบปัญหาในการจัดการน้ำล้นและน้ำท่วมขัง ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมขังในช่วงที่มีฝนตกหนักเป็นระยะเวลานาน ระบบการระบายน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน ไม่สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ	
- ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 304 ช่วงลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี มีไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และชำรุด	
- เสนอให้จัดช่องจราจรการเดินรถในช่วงที่มีการปรับปรุงเส้นทาง	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เสนอให้เพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และชุมชนในระหว่างการก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมฝุ่นละออง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างที่เพียงพอในบริเวณที่มีการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ สผ. อย่างครบถ้วน โดยรวมถึงการรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบัน การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้ง การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ ได้แก่ ช่วงการเตรียมการก่อสร้างช่วงการก่อสร้าง และช่วงการดำเนินการ

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
- เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ โดยการเผยแพร่ข้อมูลควรเป็นไปอย่างชัดเจนและครอบคลุมเพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึง	ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยกำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นรวม 5 ครั้ง ได้แก่ - การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) - การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) - การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) - การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) - การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.3 สรุปผลการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 โดยแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 6 กลุ่ม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น/ผู้นำชุมชนศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา รวม 413 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-3 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-3



กลุ่มที่ 1 ตำบลท่าตูม



กลุ่มที่ 2 ตำบลกรอกสมบูรณ์



กลุ่มที่ 3 ตำบลลาดตะเคียน



กลุ่มที่ 4 ตำบลกบินทร์



กลุ่มที่ 5 ตำบลเมืองเก่า



กลุ่มที่ 6 ตำบลย่านรี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำไปใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 ตำบลท่าตูม วันอังคารที่ 12 พฤศจิกายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
ขอให้พิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่	การกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ขอให้พิจารณาทำทางคู่ขนานตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ทางคู่ขนานของโครงการจะพิจารณาออกแบบเฉพาะช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อแยกการจราจรสายหลักกับการจราจรบนทางคู่ขนานของชุมชนออกจากกัน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในพื้นที่
ขอให้พิจารณาออกแบบไฟส่องสว่างและป้ายจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
ด้านสิ่งแวดล้อม	
กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาเรื่องฝุ่นละอองขณะก่อสร้าง	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษาลักษณะสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการศึกษาลักษณะจากฝุ่นละอองในระยะก่อสร้าง และจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบดังกล่าว โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
โครงการแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ตอนทำให้ประชาชนสับสนว่าต้องเข้าประชุมเวทีไหน และความคิดเห็นที่ได้จากประชาชนที่ประชุมทั้ง 2 เวทีถ้าหากไม่ตรงกันทางโครงการจะทำการก่อสร้างในรูปแบบใด	โครงการเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุมตลอดการศึกษาของโครงการทั้งตอนที่ 1 (ช่วงกม.126+426 ถึง กม.147+425) และตอนที่ 2 (ช่วงกม.147+425 ถึง กม.169+000) สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการ ทั้งตอนที่ 1 และตอนที่ 2 จะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ซึ่งที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานข้อมูลกับตอนที่ 1 เพื่อให้การออกแบบให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกัน
กลุ่มที่ 2 ตำบลรอกสมบุญ วันอังคารที่ 12 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.00 – 16.30	
ด้านวิศวกรรม	
ขอให้พิจารณาออกแบบรูปแบบจุดกลับรถให้เหมาะสม เช่น สะพานเกือกม้า หรือกลับรถใต้สะพาน และทางคู่ขนานตลอดแนวเส้นทางโครงการ	การกำหนดรูปแบบจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง สำหรับทางคู่ขนานของโครงการจะพิจารณาออกแบบเฉพาะช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อแยกการจราจรสายหลักกับการจราจรบนทางคู่ขนานของชุมชนออกจากกัน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในพื้นที่



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- ทางเข้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง รัศมีวงเลี้ยวและความกว้างของถนนค่อนข้างแคบ ขอให้พิจารณาปรับปรุงทางเชื่อมที่เข้าไปยังโรงพยาบาลฯ ให้กว้างขึ้น - ถนนโครงการช่วงเวลากลางคืนมืดมาก ไม่มีไฟส่องสว่าง ขอให้มีการติดตั้งไฟส่องสว่างตลอดเส้นทาง รวมทั้งป้ายจราจรที่มีความชัดเจน - ขอให้พิจารณาออกแบบเกาะกลางถนนให้เหมาะสม	- ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568 - โครงการได้ทำการคัดเลือกภูมิลำเนาติดต่อโครงการจะเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียเพื่อหารูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการและได้มาตรฐานตามกรมทางหลวง ซึ่งจะนำผลการคัดเลือกมานำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- ขอให้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เคร่งครัด - กำหนดระยะเวลาก่อสร้างให้ชัดเจนและก่อสร้างให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนด	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) โดยในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการศึกษามลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบดังกล่าวที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
มีจดหมายเชิญประชุมมาหลายฉบับทำให้เกิดการสับสน	โครงการได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ตอน ซึ่งได้เปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุมตลอดการศึกษาของโครงการทั้งตอนที่ 1 (ช่วงกม. 126+426 ถึง กม.147+425) และตอนที่ 2 (ช่วงกม.147+425 ถึง กม. 169+000)
พื้นที่ของตำบลกรอกสมบูรณ์อยู่ในแนวโครงการแค้มป์ที่ 5 ซึ่งหมู่บ้านอื่นไม่ได้เกี่ยวข้อง	โครงการเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาเข้าร่วมประชุมเพื่อเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และยังเปิดโอกาสให้กับผู้ที่สนใจหรืออยู่ใกล้เคียงเข้าร่วมการประชุม โดยเฉพาะประชาชนที่ใช้เส้นทาง ทล.304 ในการเดินทาง



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 3 ตำบลลาดตะเคียน วันพุธที่ 13 พฤศจิกายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
- ขอให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหน้านิคมอุตสาหกรรมไฮเทค กบินทร์บุรี - ขอให้ปรับปรุงผิวถนนให้อยู่ในระดับเดิม ไม่สูงขึ้นกว่าเดิมเพราะเวลาฝนตกทำให้น้ำไหลเข้าบ้านได้ - เห็นด้วยกับสะพานข้ามแยกกบินทร์บุรี เพราะจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลได้ - ขอให้ทำไหล่ทางบนสะพานเพื่อให้รถจักรยานยนต์วิ่งอย่างต่อเนื่องและปลอดภัย - ไฟส่องสว่างบางจุด ไม่สว่างเพียงพอ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการและจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
- ขอให้ปรับปรุงตำแหน่งสะพานลอยหน้าโรงเรียนไทยรัฐเพราะปัจจุบันเด็กนักเรียนข้ามสะพานลอยแล้วต้องระวังรถที่ขับผ่านไป - มา - จุดกลับรถบริเวณหน้าหมู่บ้านหนองคล้า ขอให้ขยับจากจุดเดิมห่างจากโรงเรียนไทยรัฐวิทยาให้มากขึ้น - ขอให้ทำผิวถนนให้หนากว่าเดิม เพราะเส้นทางนี้ส่วนใหญ่รถบรรทุกวิ่งตลอด ทำให้ผิวถนนชำรุดได้ง่าย	- ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการโดยตำแหน่งสะพานลอยจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่ - การกำหนดจุดกลับรถ ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบใหม่มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - โครงการมีการศึกษาและออกแบบโครงสร้างชั้นทางตลอดแนวเส้นทางโครงการให้มีความแข็งแรงทนทาน โดยสามารถรองรับปริมาณจราจรจากการคาดการณ์ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม
ทางเชื่อมกับถนนในชุมชน จะทำการปรับปรุงให้ทั้งหมดหรือไม่	ที่ปรึกษาจะออกแบบปรับปรุงทางเชื่อมเดิมที่อยู่ภายในเขตทางหลวงทั้งนี้ทางเชื่อมชุมชนนั้นจะต้องได้รับการอนุญาตจากกรมทางหลวง
โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างปีไหน	ตามแผนการดำเนินการโครงการ คาดว่าจะได้งบก่อสร้าง ปี พ.ศ.2571 และก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ.2574 อย่างไรก็ตามบริเวณแนวเส้นทางโครงการที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดหรือ EIA การศึกษาบริเวณดังกล่าวรายงาน EIA จะต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ก่อนถึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างของโครงการได้
เส้นแบ่งช่องจราจรในปัจจุบันมีความไม่ชัดเจน และเวลามองกลางคืนลำบาก เพราะไฟข้างทางไม่มี จึงขอให้โครงการดำเนินการปรับปรุง	ในการปรับปรุง ทล.304 จะมีการออกแบบทางสี่เลนจราจร และออกแบบระบบไฟส่องสว่างตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
จะมีการนำเสนอรายละเอียดของจุดกลับรถ จุดที่ตั้งของสะพานลอยเมื่อไหร่	ที่ปรึกษาจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568 ทั้งนี้ ตำแหน่งสะพานลอยจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
กังวลเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมขณะก่อสร้าง และหากมีการตัดต้นไม้ริมถนนโดยขอให้พิจารณาการชดเชยเพื่อนำไปปลูกบริเวณอื่น	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการศึกษาผลกระทบของต้นไม้ที่อยู่ในเขตทาง และกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบดังกล่าว ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ช่วงก่อสร้างอยากให้ติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ฝุ่น เสียง เพราะจะกระทบกับสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	ในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการลงเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่เหมาะสม นอกจากนี้ ยังกำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้างในบริเวณตัวถนนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะระบุไว้ในรายงาน EIA
การรื้อถอนถนนโครงการเพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่น ควรพิจารณารัดน้ำ ให้พอดี และดำเนินการในช่วงเวลาที่รถวิ่งไม่เยอะ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ขอให้พิจารณาก่อสร้างในช่วงฤดูร้อนและฤดูหนาว เพื่อหลีกเลี่ยงฤดูฝน	
ช่วงการก่อสร้างขอให้มีการจัดการให้ดี โดยควรลอกผิวถนนที่ละช่องจราจรพร้อมทั้งให้ติดตั้งไฟส่องสว่างให้เพียงพอ และติดป้ายบอกเขตก่อสร้าง วันที่เริ่มและแล้วเสร็จ ให้ชัดเจน	
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ขอให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการให้ทั่วถึงทุกๆ กลุ่มเป้าหมายตลอดการจัดการประชุม	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สผ. (สิงหาคม 2566) และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) นอกจากนี้ ยังมี การประชาสัมพันธ์ตลอดการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก และไลน์ของโครงการ



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 4 ตำบลกบินทร์ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
ขอทราบว่าจะขยายถนนเป็นรูปแบบไหน และขอให้ไม่กระทบกับพ่อค้าแม่ค้าที่อยู่ติดกับถนนโครงการ เพราะหากมีการก่อสร้างผู้ประกอบการที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการอาจจะได้รับผลกระทบ	รูปแบบขยายถนนอยู่ระหว่างการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดโครงการ โดยพิจารณาตามเกณฑ์การคัดเลือก 3 ด้าน คือ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่หารูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม ซึ่งจะนำผลการคัดเลือกมานำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
เสนอให้ก่อสร้างสะพานลอยหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี บริเวณหน้าว่าการอำเภอ กบินทร์บุรี บริเวณหน้าโรงพยาบาล กบินทร์บุรี และทางแยกกบินทร์บุรี โดยกำหนดให้เหมาะสมต่อประชาชน	ที่ปรึกษานำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568 ทั้งนี้ ตำแหน่งสะพานลอยจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่
ขอให้ทำทางลอดอุโมงค์ แทนสะพานข้ามแยกสี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อลดผลกระทบกับผู้ประกอบการบริเวณทางแยก	การออกแบบอุโมงค์ทางลอดในทิศทาง ทล.304 นั้น อาจจะมีอุปสรรคเนื่องจากทางแยกอยู่ใกล้คลองไผ่ ซึ่งอาจจะมีปัญหาในการออกแบบ โดยเมื่อพิจารณาแล้ว การออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอดสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เท่ากับการออกแบบเป็นสะพาน แต่จะมีค่าก่อสร้างสูงกว่าสะพาน รวมทั้งมีการก่อสร้างที่ยากและค่าบำรุงรักษาสูงกว่า อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป
ตลาดสดชุมชนอยู่ติดกับถนนโครงการ มีคนค้าขายประมาณ 100 ราย หากขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร และถ้าต้องมีการขุดถนนหน้าตลาด ขอให้พิจารณาออกแบบทางเข้าออกทางคูขนานที่มีความสะดวกและปลอดภัย ไม่ต้องการแบบเกาะยกกันระหว่างทางคูขนานและทางหลัก โดยขอให้ออกแบบเป็นเครื่องหมายบนพื้นทาง หรือ Barrier ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
การกำหนดจุดสะพานกลับรถ ต้องไม่ให้เดือดร้อนกับประชาชน	การกำหนดจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
การขยายของจราจรที่อยู่ใกล้พื้นที่เป็นนาข้าว ไฟส่องสว่างอาจทำให้ข้าวไม่ออกรวง จึงขอให้พิจารณาติดตั้งไฟส่องสว่างให้ห่างจากนาข้าวของเกษตรกร เพราะเมื่อต้นข้าวโดนแสงไฟตอนกลางคืนอาจทำให้ข้าวไม่ออกรวง ซึ่งปัจจุบันได้มีการทำหนังสือขอปิดไฟไปยังแขวงทางหลวงแต่มีขั้นตอนที่ยังยาก ประชาชนทั่วไปไม่สามารถทำได้	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ประชาชนสัมพันธ์ให้กับประชาชนได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2566) และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) นอกจากนี้ ยังมีการประชาสัมพันธ์ตลอดการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุมผ่านพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก และไลน์ของโครงการ
กลุ่มที่ 5 ตำบลเมืองเก่า วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
- ขอให้เพิ่มเติมรูปแบบทางแยกจากที่นำมาเสนอ 3 รูปแบบ โดยให้เป็นรูปแบบอื่นที่ไม่ใช่รูปแบบสะพานข้ามแยก - ต้องลงไปสอบถามความคิดเห็นของประชาชนที่ติดกับโครงการว่าควรทำหรือไม่ ควรทำการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี เพราะประชาชนที่อยู่ในพื้นที่นั้น จะได้รับผลกระทบโดยตรง - สี่แยกกบินทร์บุรีเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ มีประชาชนประกอบอาชีพอยู่เป็นจำนวนมาก ถ้าหากทำสะพานข้ามแยกจะทำให้ขาดรายได้ และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของผู้ประกอบการในพื้นที่ - การทำสะพานข้ามแยกนั้นจะสะดวกสบายกับคนที่ขับรถผ่าน แต่ประชาชนบริเวณทางแยกไม่ได้รับประโยชน์ - ถ้าจะพัฒนาสี่แยกกบินทร์บุรี ขอให้ทำเป็นรูปบ่อโม่งค์เพราะมีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด - ขอให้ออกแบบปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรีเป็นอุโมงค์ทางลอด หรือวางเวียนเพื่อทำให้ประชาชนบริเวณสี่แยกได้รับผลกระทบน้อยกว่าสะพานข้ามแยก - ถ้าต้องก่อสร้างเป็นอุโมงค์ทางลอดต้องออกแบบปั้มน้ำที่มีประสิทธิภาพและให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา กลัวจะเกิดน้ำท่วมอุโมงค์ - ขอให้พัฒนาด้านในจังหวัดปราจีนบุรีให้ดีขึ้นจะได้รับประโยชน์มากกว่าหรือไม่ โดยทางแยกให้ปรับปรุงและจัดการจราจรใหม่ น่าจะเพียงพอ - ควรมีระบบระบายน้ำที่ดีในบริเวณชุมชน - ความสูงของถนนที่จะปรับปรุงเป็น 6 ช่องจราจร หากยกสูงเกินไป น้ำจะไหลเข้าบ้านเรือนประชาชน	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- สะพานข้ามทางรถไฟขอให้ขยายให้เต็มรูปแบบ - การยกถนนให้สูงขึ้นจะส่งผลให้ประชาชนต้องยกบ้านหรือถมดินเพื่อให้พื้นที่เท่ากับผิวถนน ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นจำนวนมาก - ปัจจุบันทางเท้าบริเวณสี่แยกกบินทร์บุรี สูงกว่าบ้านของประชาชน - เห็นด้วยกับโครงการที่จะขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร เพราะจะทำให้การจราจรคล่องตัวขึ้นเพราะช่วงเทศกาลปัญหาการจราจรติดขัดจะลดน้อยลง - หน้าโรงเรียนสายมิตรศึกษาเกิดอุบัติเหตุบ่อยมากขอให้แก้ไข - ขอให้การออกแบบทางคนข้ามถนนใช้แนวคิดการออกแบบเพื่อคนทุกคนให้ใช้งาน (Universal Design) ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ คนปกติ และคนพิการ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568
- ขอให้ปรับปรุงผิวทางให้ดี แข็งแรงทนทานและให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ - ถนนขนาด 4 ช่องจราจรในปัจจุบันก็เพียงพอแล้วไม่จำเป็นต้องขยายเป็น 6 ช่องจราจร โดยให้ปรับปรุงผิวทางให้แข็งแรงก็เพียงพอ - แนะนำให้เอาสายไฟลงดินบริเวณทางแยกกบินทร์บุรี	- โครงการจะมีการศึกษาและออกแบบโครงสร้างชั้นทางตลอดแนวเส้นทางโครงการให้มีความแข็งแรงทนทาน โดยสามารถรองรับปริมาณจราจรจากการคาดการณ์ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม - ที่ปรึกษาจะนำเรื่องสายไฟลงดินไปปรึกษากับการไฟฟ้าว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่
- วัดศรีบุญเรือง มีประชาชนทั้ง 2 ข้างทาง ข้ามมาทำบุญที่วัดเป็นจำนวนมาก ขอให้สร้างสะพานลอย เพื่อให้ประชาชนข้ามถนนเพื่อเดินทางมาวัดได้สะดวกสบาย และลดการเกิดอุบัติเหตุได้อีกด้วย - ถนนทางหลวงหมายเลข 304 เกิดอุบัติเหตุกับคนข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ถ้าทำสะพานลอยข้ามทางตามสถานที่ที่ประชาชนเข้าใช้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น วัด โรงเรียน สถานที่ราชการ จะช่วยลดอุบัติเหตุได้	ที่ปรึกษาจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568 ทั้งนี้ ตำแหน่งสะพานลอยจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่
ด้านสิ่งแวดล้อม	
กังวลเรื่องระยะเวลาในการก่อสร้างที่ไม่ทำให้เสร็จตามเวลาที่กำหนดและผู้รับเหมาไม่ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่กำหนดขนาดของผลกระทบสูง ปานกลาง และต่ำ หรือไม่มีผลกระทบ ยังขาดเหตุผลที่ชัดเจนตามหลักวิชาการ	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุมทรัพยากรทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงาน กรมทางหลวง เพื่อคาดการณ์แนวโน้มของ



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ และเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยใช้วิธี Leopold Matrix สำหรับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ คือ ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีทิศทางผลกระทบทางด้านลบ ผลกระทบทางด้านบวก หรือความสำคัญของผลกระทบตั้งแต่ปานกลางขึ้นไปจะนำไปศึกษาต่อในชั้น EIA ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษของ สผ. แนวทางการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม สิงหาคม 2566 และตามหลักวิชาการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม 2568
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ - ขอให้เชิญผู้ที่ได้รับผลกระทบเข้าร่วมประชุมให้ครบทุกหลังคาเรือน เพราะการประชุมในครั้งนี้ บ้านบางหลังที่ติดกับโครงการยังไม่ได้รับจดหมายเชิญประชุม - ขอให้คณะทำงานสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในพื้นที่ และให้ข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่อย่างถูกต้อง	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2566) และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) นอกจากนี้ ยังมีการประชุมประชาสัมพันธ์ตลอดการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการวิถีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก และไลน์ของโครงการ
ด้านอื่นๆ ขอให้ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมทุกมิติทั้งด้านวิศวกรรมและด้านสิ่งแวดล้อม โดยให้ดำเนินการให้ครบถ้วนตามหลักวิชาการ และนำผลการศึกษามาเสนอต่อประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับทราบ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2568



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่ม 6 ตำบลย่านรี วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
เห็นด้วยกับรูปแบบการขยายถนน รูปแบบที่ 1 เกะกลางแบบร่อง สามารถระบายน้ำได้ดีกว่าเกาะยก เวลาฝนตกทำให้น้ำไหลได้สะดวกมากกว่าเกาะยก	รูปแบบขยายถนนอยู่ในระหว่างการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดโครงการ โดยพิจารณาตามเกณฑ์การคัดเลือก 3 ด้าน คือ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อหารูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะนำเสนอในการประชุม สัมมนาครั้งที่ 2
ขอให้ออกแบบท่อระบายน้ำตลอดเส้นทาง ที่จะทำให้ลดปัญหาน้ำท่วมซึ่งได้เวลาทำถนนจะต้องมีร่องน้ำ 2 ข้างทาง และไม่ให้มีการถมดินใกล้ร่องน้ำ	การศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการจะมีการออกแบบระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาระบายน้ำอย่างเป็นระบบ
บริเวณหน้าการไฟฟ้ากบินทร์บุรีและ Mega Home ช่วงฝนตกน้ำจะท่วมถนนสูง ซึ่งจะเหลือผิวทางให้รถสัญจรได้แค่ 1 ช่องจราจร	
จุดกลับรถหน้าตลาดสดขุนวิชัย หน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรีถึงอำเภอฝนตกมีน้ำขัง ขอให้ออกแบบให้ดี	
บริเวณหน้าตลาดสดขุนวิชัย ควรยกถนนให้สูงขึ้น เพราะเกิดปัญหาน้ำท่วมถนนบ่อย ขอให้ออกแบบให้ดีโดยอาจจะออกแบบโดยใช้ท่อเหลี่ยมแทนท่อกลม	
ขอให้ทำจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี หน้าโรงเรียนสายมิตร และหน้าอำเภอกบินทร์บุรีหรือบริเวณคลองนางเลิ้ง	- การกำหนดจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2568
เห็นด้วยกับรูปแบบทางแยก รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับบน ทล.304 ข้าม ทล.33 ที่แยกกบินทร์บุรี จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	
สี่แยกกบินทร์บุรี ทำเป็นทางลอดอุโมงค์จะเหมาะสมกว่าสะพานข้ามแยก โดยให้สร้างบน ทล.304 ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทราไปจังหวัดนครราชสีมา	
การขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร จะทำให้รถใช้ความเร็วมากขึ้น อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยมาก	
ขอให้ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและอุปกรณ์ควบคุมความเร็ว บริเวณชุมชนที่ติดกับ ทล.304 เพื่อจำกัดการใช้ความเร็วของรถ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	- ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวและประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป - ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ การเปิดแยกสัญญาณไฟจราจรและสร้างสะพานข้ามแยก รวมถึงการกำหนดจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ โดยตำแหน่งสะพานลอยจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของพื้นที่
ขอให้ให้มีสะพานกลับรถจักรยานยนต์ บริเวณหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี และหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี	
ไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถ และตามแนวเส้นทาง ใช้งานได้บ้าง ไม่ได้บ้าง ส่วนมากมืดตลอดสาย ควรตรวจสอบไฟส่องสว่างอย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง	
ขอให้เปิดแยกสัญญาณไฟจราจร บริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี รวมทั้งขอให้สร้างสะพานข้ามแยกเดิมหน้าตลาดสดขุนวิชัยและเปิดทางแยกใต้สะพานจัดการแบบสัญญาณไฟและให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี ให้มีความปลอดภัย	
ขอให้สร้างสะพานลอยหน้าโรงเรียนต่างๆ และวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี เพราะมีเด็กนักเรียนข้ามถนนจำนวนมากทุกวัน	



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
กำหนดมาตรการสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน เพราะเมื่อมีการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาเรื่องมลภาวะทางอากาศ	ปัจจุบันที่ปรึกษายู่ระหว่างการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการศึกษาผลกระทบด้านมลภาวะทางอากาศในระยะก่อสร้าง โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม 2568
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ประชาสัมพันธ์โครงการให้ทั่วถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2566) และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) นอกจากนี้ ยังมีการประชาสัมพันธ์ตลอดการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์ โครงการ เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก และไลน์ของโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวเส้นทาง แนวระดับ จุดตัดทางแยก รวมทั้งออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ พร้อมประมาณราคาก่อสร้างเบื้องต้น เพื่อเป็นกรอบในการออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูล และเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์บุรี เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลเมืองเก่า องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี และที่ทำการหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น

- เตรียมการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย 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 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



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.hwy304lattakhian-kabinburi.com

Facebook : ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี

Line Group : ทล304 กบินทร์บุรีตอน2



เว็บไซต์โครงการ



Facebook



Line Group



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคารจรजर
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

[illegible]