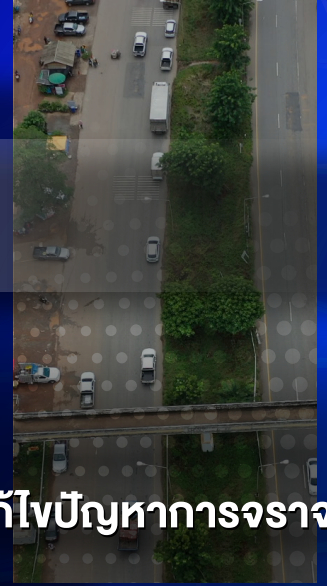
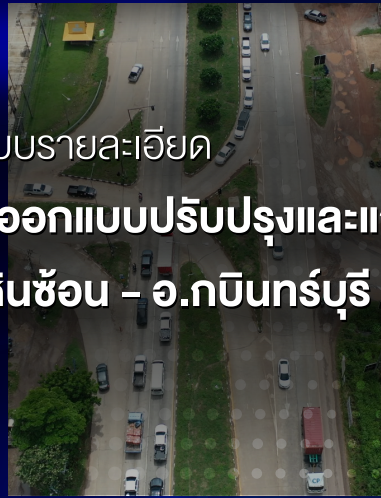




กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวง หมายเลข 304 สาย บ.เวาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.เวาหินซ้อน - บ.ลาดตะเคียน



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เสนอโดย



PANYA
CONSULTANTS
Create the Better



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตัง จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท กรีน พลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤศจิกายน 2567

เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.เขาคินซ็อน - บ.ลาดตะเคียน
สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ค
สารบัญตาราง	ง
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ของโครงการ	2
4. แนวเส้นทางโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. ขอบเขตการศึกษา	4
6.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	4
6.2 งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	5
6.3 การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์	5
6.4 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง	5
6.5 งานออกแบบ	5
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	7
7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	7
7.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)	10
8. งานด้านวิศวกรรม	17
8.1 การประเมินทางเลือกในการดำเนินโครงการ	17



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	34
9.1 ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย	34
9.2 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	35
10. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	38
10.1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	38
10.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	38
10.3 การประชาสัมพันธ์โครงการ	57
11. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	58
11.1 ด้านวิศวกรรม	58
11.2 ด้านการจราจรและขนส่ง	58
11.3 ด้านสิ่งแวดล้อม	58
11.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	58
12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	59



สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
4-1 แนวเส้นทางโครงการ	3
7-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	13
7-4 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่นำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)	15
7-2 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	16
8.1.1-1 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ	17
8.1.1-2 ตัวอย่างรูปแบบแนะนำทางแยกต่างระดับของโครงการโดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง	18
8.1.1-3 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณ กม. 131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ	19
8.1.1-4 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 1	20
8.1.1-5 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 2	21
8.1.1-6 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 3	22
8.1.1-7 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่กม. 137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078	23
8.1.1-8 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 1	24
8.1.1-9 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 2	25
8.1.1-10 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 3	27
8.1.1-11 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม. 141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 (แยกคลองรัง)	28
8.1.1-12 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม. 142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขวาทาง)	28
8.1.1-13 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 1	29
8.1.1-14 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 2	30
8.1.1-15 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 3	32
8.1.3-1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง	34
9.2-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	37
10.2-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	49



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
7-1 โครงการประเภททางหลวงหรือถนนที่อยู่ในหลักเกณฑ์ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	9
7-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ	11
7-3 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	14
10.1-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	39
10.2-1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	50

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกปลอดภัย เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงานโดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปีงบประมาณนี้โครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนที่แนบกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ (Road Hierarchy Link 1) ในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออก กับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด้านชายแดนประเทศลาวที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนาดใหญ่ตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรอย่างมาก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลักในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Mobility) และการควบคุมการเข้าออก (Control Access) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง (Safety)

สำหรับโครงการนี้ไม่เข้าข่ายจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม “เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม” ดังนั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการนี้จึงเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มุ่งเน้นถึงความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการเพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้นำมาพิจารณาประกอบการในการศึกษาของโครงการให้เกิดความครอบคลุมทุกมิติประเด็นสำคัญต่างๆ ให้มากที่สุด จึงได้จัดให้มีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบโครงการเบื้องต้นผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบรวมทั้งรับฟังประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ สำหรับนำไปประกอบการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นต่อไป



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน
- 2) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จากการพัฒนาโครงการ
- 3) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ และรับฟังความคิดเห็น - ข้อเสนอแนะ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ ของโครงการอย่างเหมาะสม

3. ประโยชน์ของโครงการ

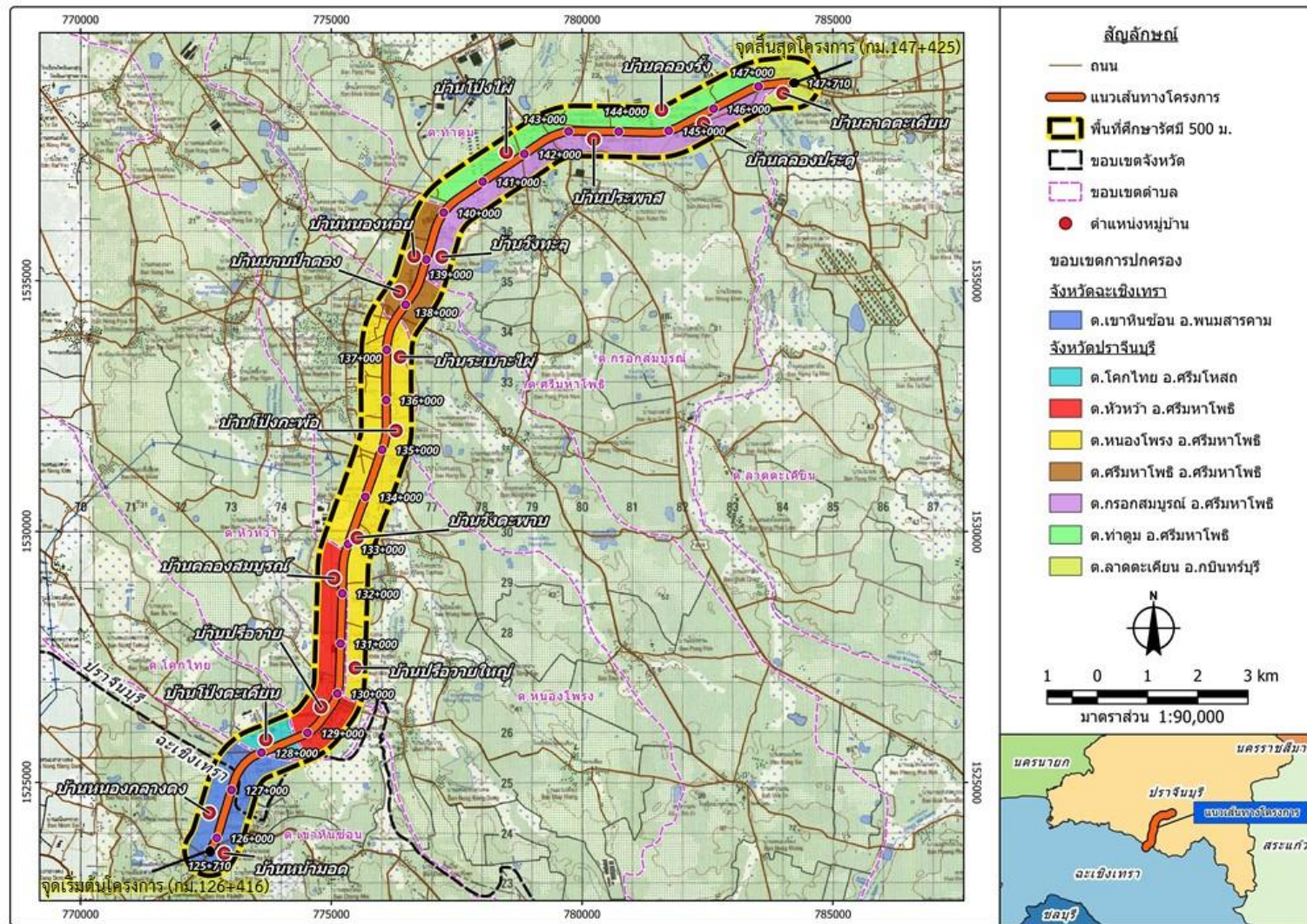
- 1) สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416 ถึง กม. 147+425 ให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และสร้างความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวเส้นทาง

4. แนวเส้นทางโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน มีจุดเริ่มต้นจากช่วงกิโลเมตรที่ 126+416 ถึง กิโลเมตรที่ 147+425 ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4-1

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน ครอบคลุมพื้นที่ 8 ตำบลในเขตพื้นที่ 4 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ ตำบลเขาคินซอน อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอสรีมโหสถ ตำบลหัววัว ตำบลหนองโพรง ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์ และ ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดังแสดงในตารางที่ 5-1



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ฉะเชิงเทรา	พนมสารคาม	เขาคินซอน	หมู่ที่ 9 บ้านหนองกลางดง
			หมู่ที่ 10 บ้านน้ามอด
ปราจีนบุรี	ศรีมโหสถ	โคกไทย	หมู่ 5 บ้านโป่งตะเคียน
		หัวหว้า	หมู่ที่ 12 บ้านปรือหวาย
	ศรีมหาโพธิ์	หนองโพรง	หมู่ที่ 13 บ้านคลองสมบูรณ์
			หมู่ที่ 5 บ้านระเบาะไผ่
			หมู่ที่ 8 บ้านปรือวายใหญ่
			หมู่ที่ 9 บ้านโป่งกระพ้อ
			หมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาบ
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ที่ 10 บ้านหนองหอย
			หมู่ที่ 12 บ้านมาบป่าตอง
		ท่าตูม	หมู่ที่ 7 บ้านโป่งไผ่
			หมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลนด)
		กรอกสมบูรณ์	หมู่ที่ 3 บ้านวังทะลุ
			หมู่ที่ 4 บ้านประพาส
			หมู่ที่ 5 บ้านคลองประดู่
	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 1 บ้านลาดตะเคียน
2 จังหวัด	4 อำเภอ	8 ตำบล	17 หมู่บ้าน

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

6. ขอบเขตการศึกษา

6.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

เป็นการทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง หรือที่มีผลกระทบกับโครงการนี้ ทั้งที่เป็นโครงการของกรมทางหลวง หรือโครงการของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนศึกษาและรวบรวมข้อมูลแผนพัฒนาแผนงานโครงการก่อสร้าง และนโยบาย รวมถึงประกาศ พระราชบัญญัติ กฎระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษาบริเวณพื้นที่โครงการทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงนโยบายและแผนอนุรักษ์ต่าง ๆ ในพื้นที่บริเวณโครงการทั้งหมด ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวิเคราะห์ห่อออกแบบโครงการให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบที่กรมทางหลวงกำหนด

6.2 งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ทำการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้ ผลกระทบต่อมวลรวม ประชากร การจ้างงาน รายได้ จำนวนรถจดทะเบียน ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ดัชนีชี้ภาวะเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนข้อมูลเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สำคัญและจำเป็น อันจะส่งผลต่อการจราจรในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ มีจำนวนที่เพียงพอและครอบคลุมจนถึงปัจจุบัน

6.3 การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ด้านเศรษฐกิจเป็นการประเมินความเหมาะสมของโครงการ โดยการเปรียบเทียบถึงผลกระทบด้านบวกและด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งเงินลงทุนโครงการและมูลค่าของผลประโยชน์ ซึ่งรวมถึงการประหยัดมูลค่าเวลาจากการเดินทาง การประหยัดมูลค่าค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะ การลดลงของมูลค่าอุบัติเหตุ ผลกระทบต่าง ๆ จะต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของเงิน (Time Value of Money) ตลอดระยะเวลาของการดำเนินโครงการ

6.4 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อให้ทราบถึงความต้องการในการเดินทาง ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน และทางแยกต่าง ๆ บริเวณพื้นที่อิทธิพลโดยรอบในปีปัจจุบันและปีอนาคต รวมถึงทำการสำรวจข้อมูลการจราจรต่าง ๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร โดยจะรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการสร้างแบบจำลอง (Model) เพื่อจำลองพฤติกรรมการเดินทางและคาดการณ์ปริมาณจราจรภายในโครงข่ายทางหลวงของพื้นที่ศึกษา

6.5 งานออกแบบ

6.5.1 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัดทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมทั้งงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ และงานอื่น ๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบจะเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัย และมาตรฐานของกรมทางหลวง

6.5.2 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

ศึกษาทบทวนรูปแบบทางแยกที่กรมทางหลวงได้ศึกษาหรือออกแบบไว้แล้ว (ถ้ามี) โดยกรณีที่เป็นทางแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) จะดำเนินการถึงขั้นออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมทั้งเสนอรูปแบบการขยายทางแยกในอนาคต และในกรณีที่ศึกษาและวิเคราะห์แล้วมีความจำเป็นต้องปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ (Grade Separation Intersection) จะดำเนินการออกแบบขั้นรายละเอียด (Detailed Design)

6.5.3 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพ และการหลุดตัวของคันทาง

ออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้รองรับน้ำหนักและปริมาณการจราจร โดยอายุการออกแบบโครงสร้างชั้นทางแบบยืดหยุ่น (Flexible Pavement) หรือแบบแข็ง (Rigid Pavement) ไม่น้อยกว่า 20 ปี

6.5.4 งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ

ออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ ให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยคำนึงถึงความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงมีความเหมาะสมในวิธีการก่อสร้างในพื้นที่โครงการและสอดคล้องกับรูปแบบทางเรขาคณิตของถนน

6.5.5 งานระบบระบายน้ำ

ศึกษาลักษณะต่าง ๆ ทางด้านอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ รวมทั้งระบบน้ำทิ้งเดิมจากชุมชนที่มีผลกระทบต่อทางหลวง และออกแบบระดับถนน ช่องทางระบายน้ำ สะพาน และโครงสร้างระบายน้ำอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน

6.5.6 ระบบไฟฟ้า

งานออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนถนนจะทำการออกแบบโดยยึดถือตามมาตรฐาน กฎระเบียบ ข้อกำหนด ข้อปฏิบัติที่บังคับใช้หรือยึดถือปฏิบัติในต่างประเทศหรือภายในประเทศ

6.5.7 งานสถาปัตยกรรม

การออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมออกแบบให้มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้จุดเด่นของโครงการ และส่งเสริมเอกลักษณ์ประจำภูมิภาค

6.5.8 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ตรวจสอบข้อมูลสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบ ตำแหน่งการรื้อย้าย และจัดวางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ภายในเขตทางเพื่อการก่อสร้างพร้อมกันกับงานก่อสร้างของโครงการ

6.5.9 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของโครงการ ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานตาม “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ” ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ 2567)” ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวง และได้แนะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของโครงการ

6.5.10 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ในการดำเนินการพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจึงเป็นกระบวนการหนึ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดขึ้นทั้งในรูปแบบของการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และการรับฟังความคิดเห็นเพื่อให้ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น เพื่อนำประเด็นข้อคิดเห็นของพื้นที่มาใช้ในการออกแบบให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ ภายใต้มาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสม และเป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยโครงการได้กำหนดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ ดังนี้

- 1) การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น
- 2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
- 3) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
- 4) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
- 5) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
- 6) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน มีขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 7-2 โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการศึกษามูลค่าสิ่งแวดล้อม ดังนี้

7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา และดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย และตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่โบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล เป็นต้น สามารถสรุปได้ ดังนี้

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม “เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม” ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 136 ตอนพิเศษ 3 ง ลงวันที่ 4 มกราคม 2562



7.1.1 ประเภทโครงการเข้าข่ายข้อ 19 ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ทุกขนาดให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยโครงการไม่ได้เข้าข่ายประเภทนี้

7.1.2 ประเภทโครงการเข้าข่ายข้อ 20 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ตามประกาศ ดังแสดงในตารางที่ ตารางที่ 8-1

7.1.3 ประเภทโครงการเข้าข่ายข้อ 33 ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าโครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ทุกขนาดให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยโครงการไม่ได้เข้าข่ายประเภทนี้

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีข้อจำกัดพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-1

โครงการประเภททางหลวงหรือถนนที่อยู่ในหลักเกณฑ์ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลำดับที่	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากโครงการไม่ใช่ระบบทางพิเศษ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ (1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
	(2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
	(3) พื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2 ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแล้ว	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2
	(4) พื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ
	(5) พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชายฝั่งทะเล
	(6) พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ
	(7) พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในหรือใกล้ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1

ที่มา: ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 3 ง ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562

7.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ มีรายละเอียดขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1) การรวบรวมข้อมูลพหุภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน : โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมถึงทรัพยากร 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยเน้นการทบทวนข้อมูลพหุภูมิเป็นหลัก และสำรวจในภาคสนามเบื้องต้นเพื่อตรวจสอบสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เพื่อนำมาวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลได้จากหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งการสำรวจในภาคสนามเบื้องต้น และวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาแนวเส้นทางของโครงการ ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบจากโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง ทั้งนี้ ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการจะเลือกใช้รูปแบบ Matrix โดยนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ พิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการ ซึ่งสามารถจำแนกผลกระทบ และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบได้ โดยในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นดังกล่าวจะพิจารณาโครงการตามสภาพภูมิประเทศ หรือลักษณะนิเวศของพื้นที่โครงการ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถใช้เป็นแนวคิดประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้นได้ ซึ่งในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ครอบคลุมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด แสดงดังตารางที่ 7-3 ในกรณีที่ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว พบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญจะต้องเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมที่สุด และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) การทบทวนและกำหนดแนวทางเลือกที่เหมาะสม : การเสนอแนะแนวทางเลือกรูปแบบการออกแบบ โดยทำการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของแต่ละรูปแบบทางเลือก การคัดเลือกรูปแบบ และผลการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด รวมทั้งนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่พบว่า มีอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางต่อการดำเนินการโครงการจะต้องเสนอแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม

4) การสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบ : จากการตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ พบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่นำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จำนวน 19 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน, ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย, ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ, ระดับเสียง, ความสั่นสะเทือน, อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน, นิเวศวิทยาบนบก (ทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า), นิเวศวิทยาทางน้ำ, การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม, การคมนาคมขนส่งและจราจร, การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย, สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ, เศรษฐกิจสังคม, การขุดเซยที่ดินและทรัพยากรดิน, สาธารณสุขและสุขภาพ, อาชีวอนามัย : พนักงาน/คนงานก่อสร้าง, อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน, ผู้ใช้งาน และสุนทรียภาพทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว ดังแสดงในรูปที่ 7-4



ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ

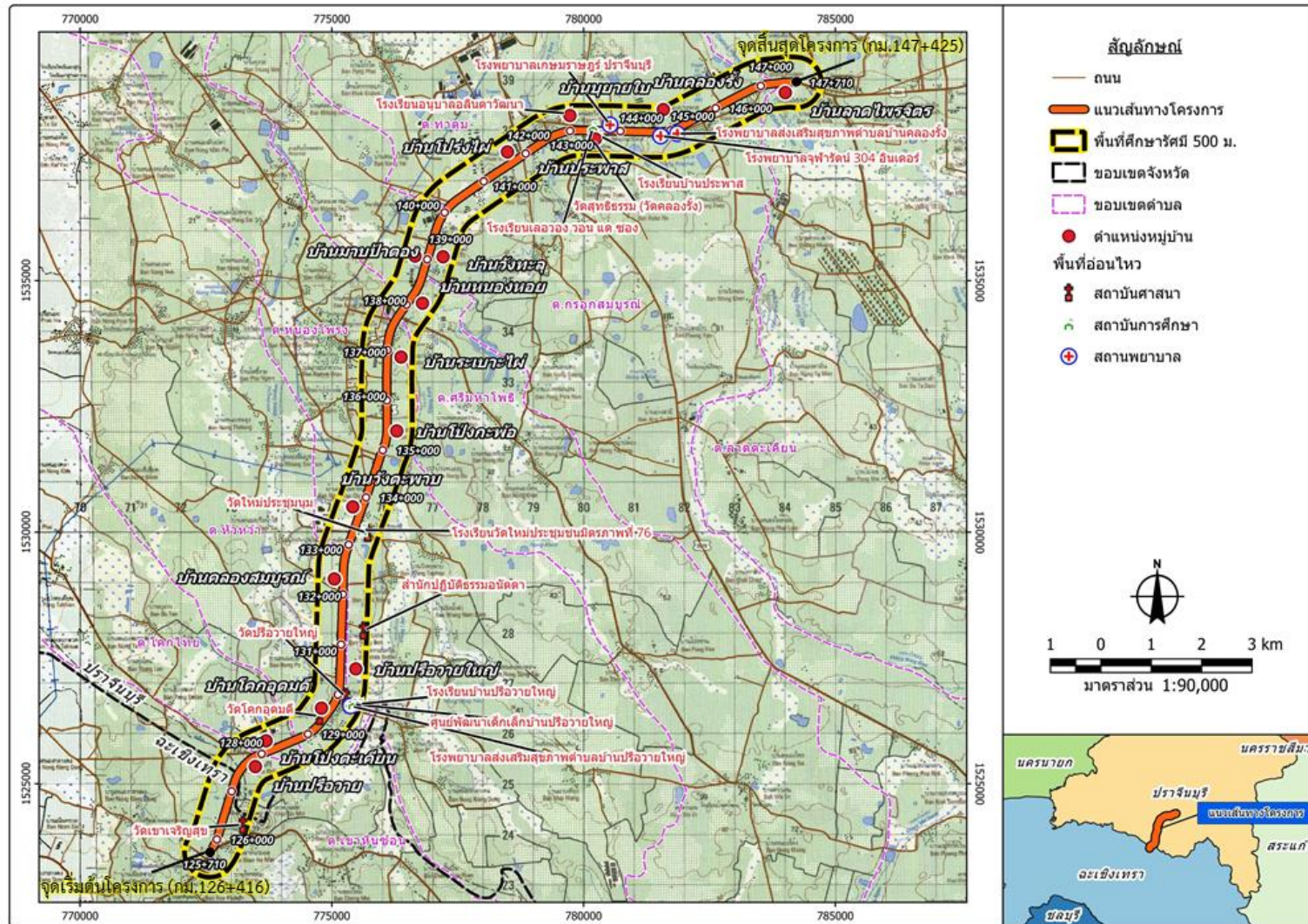
ลำดับ	กม.ที่	ตำแหน่ง	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)
					ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	
1	126+278	ขวาทาง	วัดเขาเจริญสุข	ศาสนสถาน	เขาคินซอ	พนมสารคาม	ฉะเชิงเทรา	396.86
2	127+672	ขวาทาง	หมู่ที่ 4 บ้านปรีอหวาย	ชุมชน	เขาคินซอ	พนมสารคาม	ฉะเชิงเทรา	145.32
3	128+104	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 5 บ้านโป่งตะเคียน	ชุมชน	โคกไทย	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	231.93
4	129+391	ซ้ายทาง	วัดโคกอุดมดี	ศาสนสถาน	หัวหว้า	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	123.85
5	129+531	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 12 บ้านโคกอุดมดี	ชุมชน	หัวหว้า	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	178.07
6	129+833	ขวาทาง	วัดปรีอวายุใหญ่	ศาสนสถาน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	146.10
7	129+833	ขวาทาง	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปรีอวายุใหญ่	สถานพยาบาล	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	302.16
8	129+833	ขวาทาง	โรงเรียนบ้านปรีอวายุใหญ่	สถาบันการศึกษา	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	436.34
9	129+833	ขวาทาง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านปรีอวายุใหญ่	สถาบันการศึกษา	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	326.25
10	130+471	ขวาทาง	หมู่ที่ 8 บ้านปรีอหวายใหญ่	ชุมชน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	288.38
11	131+438	ขวาทาง	สวนปฏิบัติธรรมอนันตดา	ศาสนสถาน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	412.89
12	132+245	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 13 บ้านคลองสมบูรณ์	ชุมชน	หัวหว้า	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	199.82
13	133+388	ขวาทาง	โรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76	สถาบันการศึกษา	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	132.86
14	133+462	ขวาทาง	วัดใหม่ประชุมชุม	ศาสนสถาน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	259.71
15	133+677	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน	ชุมชน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	199.77
16	135+344	ขวาทาง	หมู่ที่ 9 บ้านโป่งกะป้อ	ชุมชน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	177.42
17	136+808	ขวาทาง	หมู่ที่ 5 บ้านระเบาะไผ่	ชุมชน	หนองโพรง	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	259.39
18	138+145	ขวาทาง	หมู่ที่ 10 บ้านหนองหอย	ชุมชน	ศรีมหาโพธิ	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	225.21
19	138+940	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 12 บ้านมาบป่าตอง	ชุมชน	ศรีมหาโพธิ	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	276.37



ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ลำดับ	กม.ที่	ตำแหน่ง	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)
					ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	
20	139+088	ขวาทาง	หมู่ที่ 3 บ้านวังทะลุ	ชุมชน	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	262.30
21	141+646	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 7 บ้านโปร่งไผ่	ชุมชน	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	245.98
22	142+939	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 4 บ้านบุยายใบ	ชุมชน	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	333.38
23	143+292	ซ้ายทาง	โรงเรียนอนุบาลลลิตาวัฒนา	สถาบันการศึกษา	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	382.55
24	143+418	ขวาทาง	หมู่ที่ 4 บ้านประพาส	ชุมชน	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	142.62
25	143+422	ซ้ายทาง	โรงเรียนเลอวอง วอน แด ซอง	สถาบันการศึกษา	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	83.62
26	143+495	ขวาทาง	วัดสุทธิธรรม (วัดคลองรัง)	ศาสนสถาน	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	150.52
27	143+626	ขวาทาง	โรงเรียนบ้านประพาส	สถาบันการศึกษา	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	71.62
28	143+862	ซ้ายทาง	โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ปราจีนบุรี	สถานพยาบาล	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	141.91
29	144+752	ขวาทาง	โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์	สถานพยาบาล	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	69.70
30	144+825	ซ้ายทาง	หมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลน)	ชุมชน	ท่าตูม	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	447.95
31	145+109	ขวาทาง	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง	สถานพยาบาล	กรอกสมบูรณ์	ศรีมหาโพธิ	ปราจีนบุรี	89.88
32	147+424	ขวาทาง	หมู่ที่ 13 บ้านลาดไพรจิตร	ชุมชน	ลาดตะเคียน	กบินทร์บุรี	ปราจีนบุรี	186.81

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

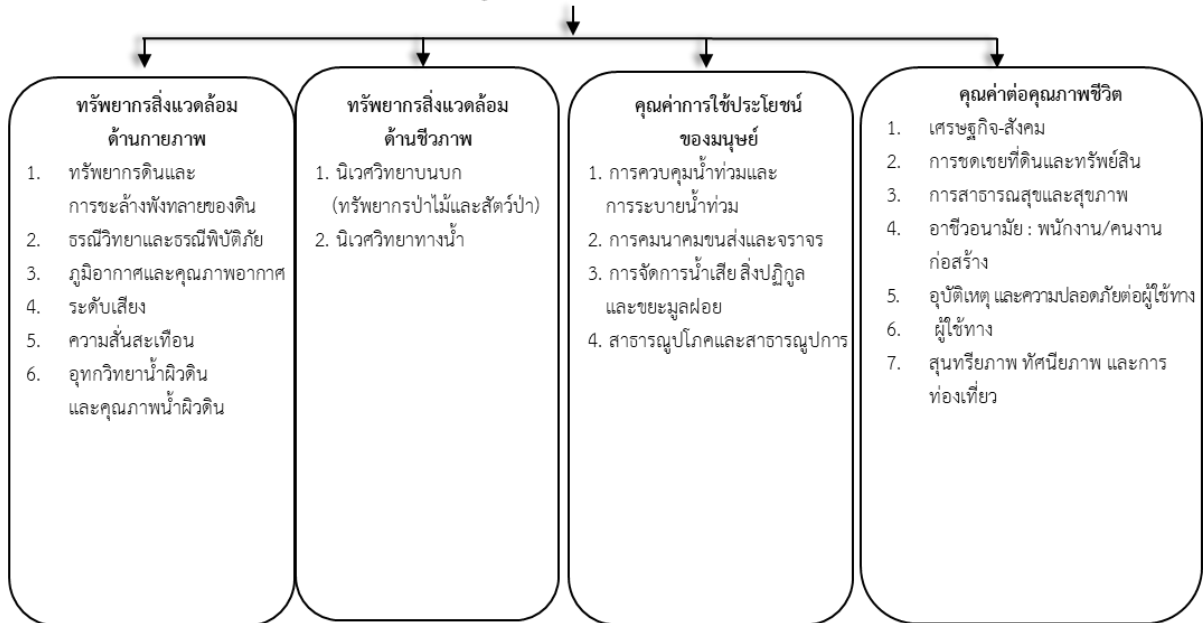
รูปที่ 7-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 7-3 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

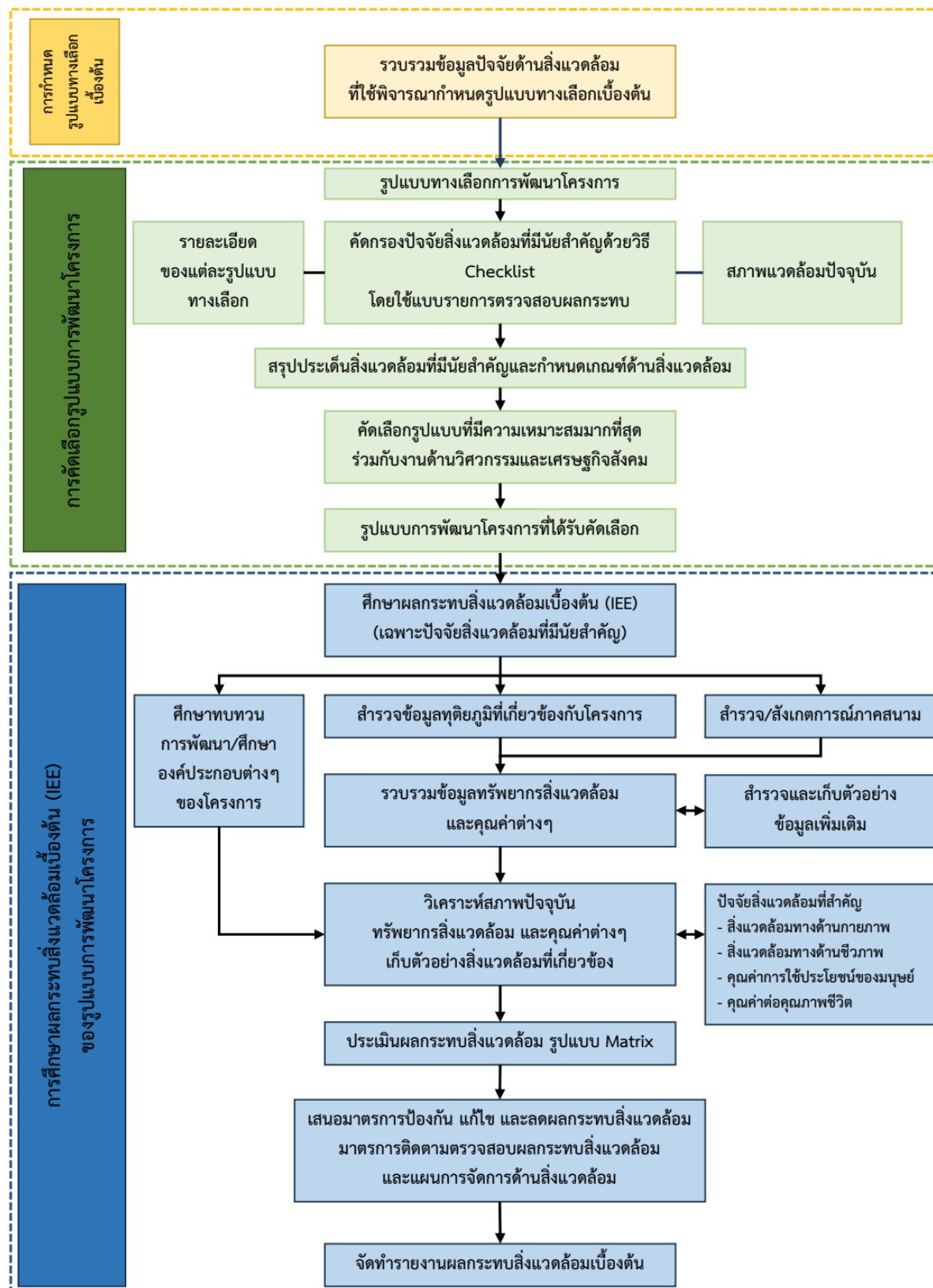
องค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม			
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. สภาพภูมิประเทศ 2. ทรัพยากรดิน และการ ชะล้างพังทลายของดิน 3. ธรณีวิทยา และธรณี พิบัติภัย 4. ภูมิอากาศและคุณภาพ อากาศ 5. ระดับเสียง 6. ความสั่นสะเทือน 7. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และ คุณภาพน้ำผิวดิน 8. น้ำทะเล และคุณภาพ น้ำทะเล 9. อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน และ คุณภาพน้ำใต้ดิน	1. นิเวศวิทยาบนบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า) 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ 3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำ	1. การควบคุมน้ำท่วมและการ ระบายน้ำท่วม 2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน 3. เกษตรกรรม 4. การคมนาคมขนส่งและ จราจร 5. การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย 6. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	1. เศรษฐกิจสังคม 2. การชดเชยที่ดินและ ทรัพย์สิน 3. สาธารณสุขและสุขภาพ 4. อาชีวอนามัย : พลังงาน/ คนงานก่อสร้าง 5. อุบัติเหตุ และความ ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง 6. ผู้ใช้ทาง 7. โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และแหล่งมรดก ทางวัฒนธรรม 8. สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว
9 ปัจจัย	4 ปัจจัย	6 ปัจจัย	8 ปัจจัย

การตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
ของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ



รูปที่ 7-4 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่นำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

(Initial Environmental Examination : IEE)



รูปที่ 7-2 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

8. งานด้านวิศวกรรม

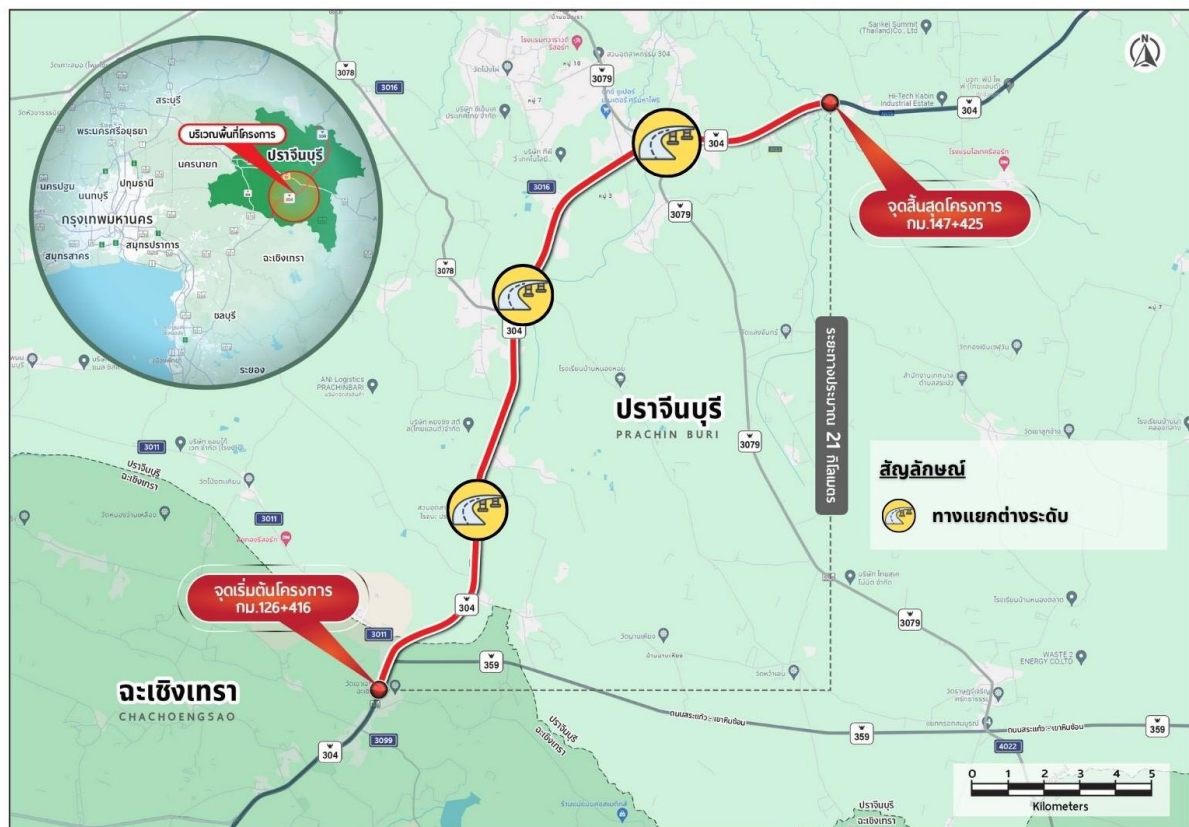
8.1 การประเมินทางเลือกในการดำเนินโครงการ

8.1.1 รูปแบบการแก้ปัญหาจราจรบริเวณทางแยกเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับในโครงการมีด้วยกัน 3 แห่ง ดังนี้

- 1) ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750
- 2) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+300
- 3) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+925

โดยตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่ทำการคัดเลือกรูปแบบ แสดงดังรูปที่ 8.1.1-1



รูปที่ 8.1.1-1 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ

จากการทบทวนการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหารถติดและยกระดับความปลอดภัย โดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง ที่ศึกษาแล้วเสร็จไปเมื่อเดือนพฤษภาคม 2567 ได้มีรูปแบบแนะนำในการแก้ไขปัญหารถติดที่เกี่ยวข้องกับโครงการ 2 แห่ง ได้แก่ จุดตัดทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 โดยมีรูปแบบทางแยกเป็นรูปแบบเดียวกันคือ ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass) 1 ทิศทาง และทางแยกระดับพื้นควบคุมด้วยไฟสัญญาณจราจร แสดงตัวอย่างรูปแบบทางแยกดังรูปที่ 8.1.1-2



รูปที่ 8.1.1-2 ตัวอย่างรูปแบบแนะนำทางแยกต่างระดับของโครงการโดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง

เมื่อนำรูปแบบแนะนำดังกล่าวมาทบทวนแล้วประกอบกับการสำรวจพื้นที่ในรายละเอียดนั้น พบว่าลักษณะการใช้พื้นที่ของโครงการมีการเปลี่ยนแปลงประกอบกับแผนการพัฒนารวมถึงการคาดการณ์การขยายตัวของเมืองและชุมชนที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นมาก ที่ปรึกษาจึงพิจารณาเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และการใช้งานมากยิ่งขึ้นโดยที่จะรองรับปริมาณจราจร และรองรับการขยายตัวของเมืองให้ดียิ่งขึ้น

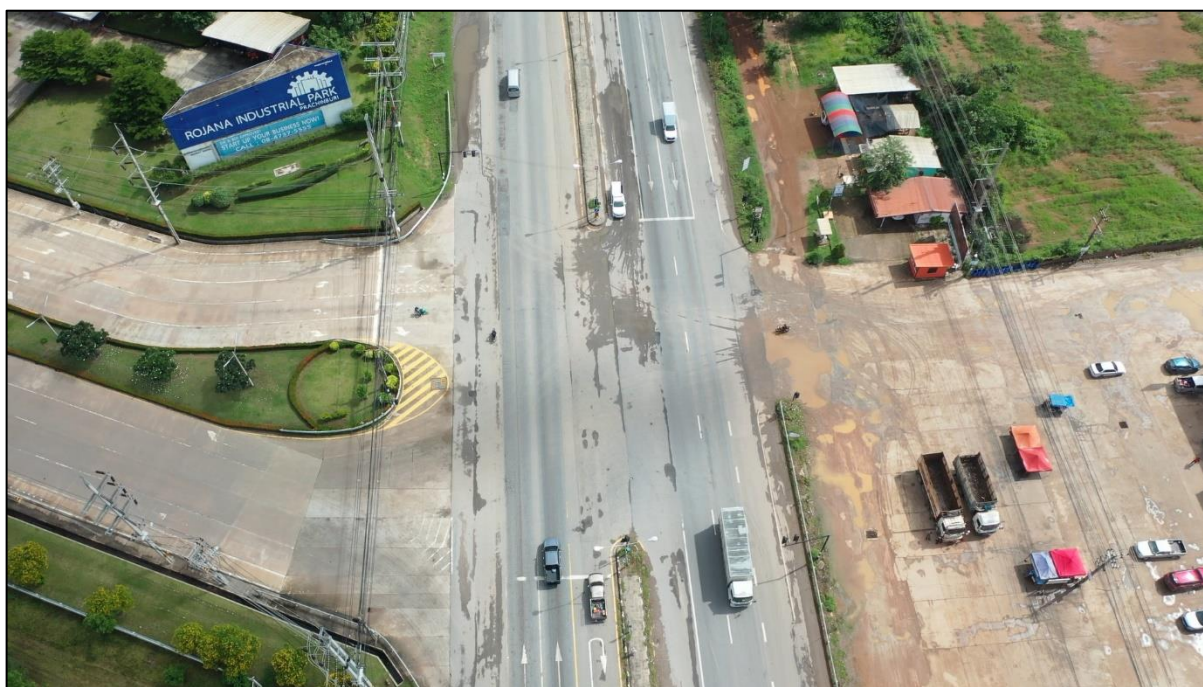
ดังนั้นเพื่อให้โครงข่ายถนนสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน ที่ปรึกษาจะทำการศึกษารูปแบบทางแยกที่เหมาะสมโดยจะพิจารณาจากองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้

- การพิจารณารูปทรงทางเรขาคณิตจะขึ้นกับอุปสงค์และลักษณะของการจราจร เช่น ปริมาณ ความรวดเร็วของยานพาหนะ ประเภท และขึ้นกับสมรรถนะการรองรับที่ต้องให้มีเพียงพอรองรับอุปสงค์ ข้อมูลการจราจรประกอบด้วยปริมาณการจราจรต่อชั่วโมงเร่งด่วน ปริมาณรถบรรทุกและชนิดของยานพาหนะ
- ในการออกแบบทางแยกต่างระดับที่มีระยะห่างใกล้เคียงกัน จำเป็นจะต้องออกแบบทุกจุดทั้งระบบให้มีความคล้ายกันในการใช้งาน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย ความคล่องตัว ระดับการบริการที่เหมาะสม และลดความสับสนต่อผู้ใช้รถ โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าและทางออกของทางแยก

- การจัดการจราจรระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
- การก่อสร้างเป็นขั้นตอน (Stage Construction)
- การก่อสร้างทางแยกต่างระดับอาจจำเป็นต้องดำเนินการเป็นขั้นตอน ทั้งนี้เนื่องจากมีปัญหาในด้านการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและการเวนคืน และข้อจำกัดด้านงบประมาณหรือเงินทุนที่จะใช้ก่อสร้าง รวมทั้งเพื่อรองรับแผนการขยายหรือต่อเชื่อมในอนาคต การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับจะต้องคำนึงถึงลักษณะที่ก่อสร้างเป็นขั้นตอน โดยจะพิจารณาการก่อสร้างระยะแรก และการก่อสร้างในระยะต่อไปว่ามีความเหมาะสมประการใด โดยคำนึงถึงปริมาณการจราจรและระดับการให้บริการ

1) ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่กม. 131+750

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณ กม. 131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 4 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 8.1.1-3



รูปที่ 8.1.1-3 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณ กม. 131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ

● รูปแบบที่ 1

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุดและเป็นทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Hierarchy Link 1)
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถใต้สะพานความสูงช่องลอด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-4



รูปที่ 8.1.1-4 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 1

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสรถเข้า-ออกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รวมถึงรถที่เข้า-ออกพื้นที่ตลาดชุมชน ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้
3. สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม ไม่จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม
4. พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสามารถเดินทางข้ามฝั่งได้อย่างสะดวก ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. เกิดการติดขัดของกระแสรถเนื่องจากต้องรอสัญญาณไฟจราจร
3. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 บางส่วน

• รูปแบบที่ 2

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าสู่นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ

ที่ระดับ 2

- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304

ที่ระดับ 3

- รถจากตลาดชุมชนที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้าย เพื่อไปกลับ

รถที่จุดตัดไปรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-5



รูปที่ 8.1.1-5 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 2

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รวมถึงรถที่เข้า-ออกพื้นที่ตลาดชุมชน ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. รถที่เลี้ยวขวาเข้า-ออกจากนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ สามารถใช้ Ramp เลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ และไม่ตัดกระแสจราจร

ข้อจำกัด

1. รถที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ และต้องการเลี้ยวขวาเพื่อเข้าตลาดชุมชน ต้องไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป
2. รถจากตลาดชุมชนที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป
3. ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง เนื่องจากต้องก่อสร้างสะพานที่ระดับ 2 และระดับ 3
4. โครงสร้างสะพานทำให้บังคับทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
5. ส่งผลกระทบต่อด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่น
6. สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม ไม่จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม

• รูปแบบที่ 3

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- มีสะพานเลี้ยวตั้งตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าสู่ศูนย์อุตสาหกรรมโรจนะ ที่ระดับ 2
- มีสะพานเลี้ยววน เลี้ยวขวาจากศูนย์อุตสาหกรรมโรจนะ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ที่ระดับ 2
- รถจากตลาดชุมชนที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้าย เพื่อไปกลับรถ

ที่จุดถัดไป รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-6



รูปที่ 8.1.1-6 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 3

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องตัดกระแสดำเนินการของรถเข้า-ออกนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ รวมถึงรถที่เข้า-ออกพื้นที่ตลาดชุมชน ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. รถที่เลี้ยวขวาเข้า-ออกจากนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ สามารถใช้สะพานเลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ และไม่ตัดกระแสดำเนินการ
3. สามารถก่อสร้าง Ramp เลี้ยวขวาเข้า และออกจากนิคมอุตสาหกรรมโรจนะได้ในระดับเดียวกัน (ระดับ 2)

ข้อจำกัด

1. รถที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ และต้องการเลี้ยวขวาเพื่อเข้าตลาดชุมชน ต้องไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป
2. รถจากตลาดชุมชนที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป
3. โครงสร้างสะพานทำให้บังคับทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
4. จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา ทำให้มูลค่าโครงการสูงขึ้น และมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่
5. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 เล็กน้อย ช่วงการก่อสร้างต่อม่อสะพาน

2) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระบะไผ่ ที่ กม.137+300

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่กม. 137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระบะไผ่ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 8.1.1-7



รูปที่ 8.1.1-7 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่กม. 137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078

- **รูปแบบที่ 1**

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุดและเป็นทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Hierarchy Link 1)
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 3 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-8



รูปที่ 8.1.1-8 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 1

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสรถของรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3078 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้
3. สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม ไม่จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. เกิดการติดขัดของกระแสจราจรเนื่องจากต้องรอสัญญาณไฟจราจรในทิศทางเลี้ยวขวา
3. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 บางส่วน

• รูปแบบที่ 2

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าทางหลวงหมายเลข 3078 ที่ระดับ 2
- มีสะพานเลี้ยววน เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3078 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ที่ระดับ 2
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร ตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 รายละเอียดแสดงดัง

รูปที่ 8.1.1-9



รูปที่ 8.1.1-9 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 2



ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3078 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. รถที่เลี้ยวขวาเข้า-ออกจากถนนทางหลวงหมายเลข 3078 สามารถใช้สะพานเลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ และไม่ตัดกระแสรถ

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้ดบังทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้าง Ramp เลี้ยวขวา ทำให้มูลค่าโครงการสูงขึ้น และมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่
3. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 เล็กน้อย ช่วงการก่อสร้างต่อม่อสะพาน

● รูปแบบที่ 3

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าทางหลวงหมายเลข 3078

ที่ระดับ 2

- มีสะพานเลี้ยวกึ่งตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3078 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304

ที่ระดับ 3

- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-10



รูปที่ 8.1.1-10 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 3

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ทั้งเส้นทางไปกรุงเทพฯ และเส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสดจราจรของรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3078 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. รถที่เลี้ยวขวาเข้า-ออกจากถนนทางหลวงหมายเลข 3078 สามารถใช้สะพานเลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ และไม่ตัดกระแสดจราจร
3. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บังคับทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา ทำให้มูลค่าโครงการสูงขึ้น และมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่
3. ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง เนื่องจากต้องก่อสร้าง Ramp ที่ระดับ 2 และระดับ 3
4. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 เล็กน้อย ช่วงการก่อสร้างต่อม่อสะพาน

3) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+925

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่กม. 141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 8.1.1-11 และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่กม. 142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขาทาง) ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็นทางเชื่อมไม่มีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 8.1.1-12



รูปที่ 8.1.1-11 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม. 141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 (แยกคลองรัง)



รูปที่ 8.1.1-12 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม. 142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขาทาง)

- รูปแบบที่ 1

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุดและเป็นทางหลวงแผ่นดินลำดับขั้นที่ 1 (Hierarchy Link 1)
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-13



รูปที่ 8.1.1-13 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 1

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 เส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3281 และซอยกำนันหมอ และเส้นทางไปกรุงเทพฯ สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนรอกสมบุญ และถนนทางหลวงหมายเลข 3079 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้
3. สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม ไม่จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม
4. พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสามารถเดินทางข้ามฝั่งได้อย่างสะดวก ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. เกิดการติดขัดของกระแสจราจรเนื่องจากต้องรอสัญญาณไฟจราจร
3. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 บางส่วน

● รูปแบบที่ 2

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุดและเป็นทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Hierarchy Link 1) โดยที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 3281 จะมีสะพานยกระดับเฉพาะฝั่งขากลับกรุงเทพฯ (2 ช่องจราจร)

- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าทางหลวงหมายเลข 3281 ที่ระดับ 2

- มีสะพานเลี้ยวตรง เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3079 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ที่ระดับ 3

- รถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 จากถนนกรอกสมบูรณ์ ซอยก้านหม้อ และทางหลวงหมายเลข 3079 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป

- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-14



รูปที่ 8.1.1-14 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 2

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 เส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3281 และซอยก้านหม้อ และเส้นทางไปกรุงเทพฯ สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนกรอกสมบุรณ์ และถนนทางหลวงหมายเลข 3079 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. รถที่เลี้ยวขวาเข้า-ออกจากถนนทางหลวงหมายเลข 3281 สามารถใช้ Ramp เลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ และไม่ตัดกระแสจราจร
3. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บังคับทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา ทำให้มูลค่าโครงการสูงขึ้น และมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่
3. ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง เนื่องจากต้องก่อสร้างสะพานที่ระดับ 2 และระดับ 3
4. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่น
5. รถที่ออกจากถนนกรอกสมบุรณ์ ซอยก้านหม้อ และถนนทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป

● รูปแบบที่ 3

- ออกแบบก่อสร้างทางขนานเพิ่มเติมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบขยายทางหลักเป็น 6 ช่องจราจร (ไป - กลับ)
- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 3281 ตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุดและเป็นทางหลวงแผ่นดินลำดับขั้นที่ 1 (Hierarchy Link 1)
 - มีสะพานยกระดับกลับรถ บริเวณ กม. 143+300
 - มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 3281 ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
 - รถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 จากซอยก้านหม้อ และทางหลวงหมายเลข 3079 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป
 - มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8.1.1-15



รูปที่ 8.1.1-15 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 3

ข้อดี

1. การสัญจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 เส้นทางไปสระแก้ว สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนทางหลวงหมายเลข 3281 และซอยก้านหม้อ และเส้นทางไปกรุงเทพฯ สามารถเดินทางข้ามแยกได้โดยตรง เนื่องจากไม่ต้องตัดกระแสจราจรของรถเข้า-ออกถนนกรอกสมบุรณ์ และถนนทางหลวงหมายเลข 3079 ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทาง
2. ทางกลับรถได้สะพาน ออกแบบให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการได้
3. สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางเดิม ไม่จำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม
4. พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสามารถเดินทางข้ามฝั่งได้อย่างสะดวก ทำให้ลดระยะเวลาการเดินทาง

ข้อจำกัด

1. โครงสร้างสะพานทำให้บังคับทัศนียภาพบริเวณโดยรอบ
2. ส่งผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 เนื่องจากขณะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปิดถนน บนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่น
3. เกิดการติดขัดของกระแสจราจรเนื่องจากต้องรอสัญญาณไฟจราจร
4. รถที่ออกจาก ซอยก้านหม้อ และถนนทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 304 ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไป

8.1.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงินและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการเปรียบเทียบกับทางเลือกข้อได้เปรียบ/เสียเปรียบ หรือข้อดี/ข้อด้อย ของแต่ละรูปแบบ โดยใช้หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญของแต่ละด้าน

- **ด้านวิศวกรรม 35 คะแนน**
 - ความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยก (Delay time)
 - จำนวนจุดตัด (Weaving/Merging/Diverging)
 - เรขาคณิตทางราบของระบบ (Weighted with traffic vol.)
 - ความสามารถในการต่อขยายในอนาคต
 - ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- **ด้านการเงินและการลงทุน 30 คะแนน**
 - ค่าก่อสร้าง
 - ค่าเวนคืน
- **ด้านสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน**
 - ทรัพยากรดิน
(ผลกระทบจากการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม)
 - อากาศและบรรยากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน
(จำนวนครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบ ในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางโครงสร้างสะพาน)
 - สุขภาพ
(ผลกระทบต่อการเล่นกีฬาหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์)

8.1.3 รูปแบบเกาะกลางของโครงการ

จากการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบเกาะกลางของโครงการที่เหมาะสมคือเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง แสดงดังรูปที่ 8.1.3-1 โดยรูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด และรูปแบบนี้ป้องกันรถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่ง รวมทั้งมีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด



รูปที่ 8.1.3-1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินโครงการในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้พิจารณาคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การจัดประชุมที่มุ่งประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึง และมีบทบาทในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2566) และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4: ต.ค. 2563) ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างถนนโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

กลุ่มที่ 2 : ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 : ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ

กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน

กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป

9.2 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังแสดงขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปที่ 9.2-1 โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนมีรายละเอียดดังนี้

1) แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้ เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถาม ข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ดังนี้

- เว็บไซต์โครงการ (Website) : www.hw304khachin-lattakhian.com
- เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) : ทล.304 เขาคันทรง-ลาดตะเคียน
- บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) : ทล304เขาคันทรงตอน1
- การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม

2) แผนการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

การเข้าพื้นที่โครงการในช่วงเตรียมการก่อนที่จะมีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยเข้าพบเพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้นให้รับทราบเกี่ยวกับโครงการรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งปรึกษาหารือเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งขอข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เหมาะสม

3) แผนการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชี้แจงข้อมูลเบื้องต้นของโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการ เพื่อนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ไปพิจารณาประกอบการศึกษา และวางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น และแนะนำเจ้าหน้าที่ของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการประสานงานด้านต่าง ๆ ระหว่างการศึกษา



4) การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นประชาชน

4.1) การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

นำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

4.2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

นำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาในด้านต่างๆ รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

4.3) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

นำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป

4.4) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

นำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการให้มีความเหมาะสม

4.5) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

นำเสนอผลการศึกษาโครงการทั้งทางด้านวิศวกรรม การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาในทุกๆ ด้านของโครงการ ให้มีความครบถ้วนและเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด



รูปที่ 9.2-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



10. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

10.1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบเพื่อหารือและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ในวันที่ 17-19 กรกฎาคม และวันที่ 1 สิงหาคม 2567 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้หน่วยงาน ผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการรับทราบข้อมูลข่าวสารรวมทั้งปรึกษาหารือและรับทราบข้อเสนอแนะโครงการฯ รวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งให้ช่องทางการติดต่อในการเสนอแนะเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เหมาะสม โดยดำเนินการเข้าพบหน่วยงาน จำนวนทั้งสิ้น 12 หน่วยงาน ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ์ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพน้อง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว่า ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะดังแสดงในตารางที่ 10.1-1

10.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 10 กันยายน 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมคอนเวนชัน ฮอลล์ ชั้น 1 โรงแรมทวารวดี รีสอร์ท ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 156 คน โดยมีนายณรงค์ นครจินดา ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายอนุชา ทิพย์อุทัย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงาน ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 10.2-1 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 10.2-2



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ 1) นางปิ่นทิรา เก่งการพานิช นายอำเภอพนมสารคาม 2) นายเพทาย ศิริมุสิกะ ปลัดอำเภอพนมสารคาม 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการจัดกรรมสิทธิ์บริเวณอุโมงค์ทางลอดใต้สะพานต่างระดับเขาคันทรง ช่วงกม.ที่ 127+250 • เสนอให้มีการเชิญผู้นำชุมชนเขาคันทรงเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในการจัดประชุมแต่ละครั้ง • มีการจราจรติดขัดช่วงเช้าบริเวณถนนเข้าเมือง เนื่องจากมีผู้ใช้เส้นทางในเวลาเดียวกันปริมาณมาก • เสนอให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เป็นคอนกรีต เนื่องจากพื้นผิวจราจรเดิมเป็นลาดยาง ทำให้ชำรุดได้ง่าย
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายเบิ้ม ฉัตรชูสิน นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 2) นายปริดา น้อยอยู่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 3) นายอำนาจ นาคารย์ ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีเส้นทางคู่ขนานตั้งแต่บ้านเอื้ออาทรจังหวัดปราจีนบุรี (ศรีมโหสถ) - หน้าโรงงานคุราชิกิ สยาม รับเบอร์ จำกัด • เสนอให้มีการเพิ่มความสูงของอุโมงค์กลับรถใต้สะพาน อย่างน้อย 2.5 เมตร เนื่องจากมีรถตู้ตึก และรถบรรทุกขนาดเล็ก ใช้งานเป็นจำนวนมาก • บริเวณแยกศรี มีประชาชนในพื้นที่ประท้วงเรื่องความสูงของทางคู่ขนานเนื่องจากมีผู้สัญจรเป็นจำนวนมาก ทำให้มีปัญหาในการเข้า - ออกโรงงาน และไม่มีช่องทางการระบายน้ำ จึงเกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง • ขณะปรับปรุงซ่อมแซมต้องปิดช่องจราจร จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัด • เสนอให้เพิ่มไฟส่องสว่างในช่วงที่มีการก่อสร้าง • เสนอให้มีทางคู่ขนานบริเวณบริษัท ฮีโนปราจีนบุรี 304 จำกัด เนื่องจากมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
			• ทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 319 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในช่วงฤดูฝน • เสนอให้เพิ่มจุดกลับรถ และทางคู่ขนาน รวมถึงขอให้จุดกลับรถมีระยะถี่ขึ้น เนื่องจากเดิมมีระยะห่างประมาณ 3 กิโลเมตร • เสนอให้มีป้ายบอกทางและแหล่งท่องเที่ยวบริเวณแยก 304 • มีการพิจารณาออกแบบสะพานลอยหรือไม่
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพิรพล ลือลา นายอำเภอศรีมโหสถ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • สอบถามถึงรายละเอียดโครงการ ได้แก่ จุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุด และระยะเวลาในการศึกษา ของโครงการ และโครงการฯ จะมีผลกระทบในพื้นที่หรือไม่



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอศรีมหาโพธิ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณหน้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะปราจีนบุรี ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นจุดที่มีการจราจรหนาแน่น ทำให้เกิดการจราจรติดขัด • เสนอให้มีสะพานลอยบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส • เมื่อมีการปรับปรุงซ่อมแซมทางจราจร ผู้รับเหมาก่อสร้าง มักปรับปรุงช่องจราจรพร้อมกันทั้ง 2 ฝั่ง ทำให้เกิดการจราจรติดขัด • พื้นผิวจราจรมีความขรุขระ ทำให้เกิดอันตราย • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงก่อสร้าง • เห็นด้วย และสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายมานิช พูลเฉลิม นายกองค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ 2) นายพรคพงษ์ แซ่เตียว วิศวกรโยธาชำนาญการ 3) นางสาวกฤติกา โรจนปัญญา ผู้ช่วยนักวิเคราะห์นโยบายและแผน 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณแยกคลองรัง และแยกระเบาะไผ่ เนื่องจากมีปัญหาการจราจรติดขัด จุดกลับรถอยู่ไกล และการเจริญเติบโตระหว่างจำนวนประชากรกับเส้นทางการจราจรไม่สอดคล้องกัน • ถนนที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมใหม่เกิดการชำรุดเร็ว ขอให้มีการปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน • ทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงเวลาการเข้างานและเลิกงาน มีผู้ใช้ทางจำนวนมาก ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเข้าเมืองได้ และเป็นเส้นทางเชื่อมทางหลวงหมายเลข 304 • เสนอให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เป็นคอนกรีต เนื่องจากมีรถบรรทุกใช้งานจำนวนมาก



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ 1) นางเปรมมนัส ฤทธิรอด ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง 2) นางกชพร จันทิมพ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน 3) จำสับเอกธีระ ปังประเสริฐ ผู้ช่วยนายช่างโยธา 4) นายพนมศักดิ์ ศรีธาตุ ผู้ช่วยนายช่างโยธา 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการสร้างสะพานลอยบริเวณโรงเรียนวัดใหม่ประชุมชน มิตรภาพ ที่ 76 • ทางหลวงหมายเลข 304 เชื่อมไปยังทางหลวงหมายเลข 3078 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงมีน้ำท่วมขัง เนื่องจากการระบายน้ำไม่ทัน ในช่วงฤดูฝน • เสนอให้มีการขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร • ทางหลวงหมายเลข 304 ในช่วงเทศกาลมีปริมาณรถสัญจรค่อนข้างมาก ทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.30 – 15.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ 1) พันจ่าเอกจักรกฤษณ์ โชตนา ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม (รักษาการแทน) 2) นายอนุวัต กุมสินพันธ์ หัวหน้าสำนักปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม 3) นางสาวพนิดา จอมสีก ผู้ช่วยนายช่างโยธา 4) นางสาวพรอุไร ทองเจียน เจ้าพนักงานธุรการ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • ทางหลวงหมายเลข 304 มีสถานประกอบการ โรงงาน และโรงพยาบาลจำนวนมาก เนื่องจากมีการย้ายที่ตั้งโรงงานมาจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้ปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้น • รถบรรทุกมักใช้ช่องจราจรทางขวา ทำให้การจราจรติดขัดโดยเฉพาะแยกคลองรัง รวมถึงถนนพังชำรุดอย่างรวดเร็ว • ทางหลวงหมายเลข 3079 มีน้ำท่วมขังสูง เนื่องจากไม่สามารถระบายน้ำทันในช่วงฤดูฝน • ทางหลวงหมายเลข 304 ที่เชื่อมไปยังตำบลกรอกสมบูรณ์ มีการจราจรติดขัดในเวลาราชการ • เสนอให้ออกแบบถนนให้มีมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงก่อสร้าง • มักมีการยื้อนศของรถจักรยานยนต์บริเวณหน้าโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ปราจีนบุรี ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง • ทางคูขนานกลายเป็นจุดจอดรถของโรงงาน และสถานประกอบการ ทำให้เสียช่องทางการจราจร



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล กรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ 1) นายพีรมิตร สัมฤทธิ์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ 2) นายประชา หิรัญเนตร ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณแยกคลองรังเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์ชี่ยอนศร • เสนอให้มีการสร้างสะพานลอยบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส เนื่องจากมีประชาชน ผู้ปกครอง และนักเรียนเดินข้ามถนนบริเวณดังกล่าว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ • เสนอให้มีสะพานข้ามแยกคลองรัง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหารถติด • เส้นทางที่มาจากฝั่งอำเภอกบินทร์บุรีมุ่งหน้าไปจังหวัดฉะเชิงเทรา บริเวณจุดกลับรถ กม.ที่ 140+590 เมื่อรถจักรยานยนต์กลับรถ มักชี่ยอนศรเข้าทางหลวงชนบทสาย ปจ.3016 ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ • เสนอให้ออกแบบถนนให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เกิดการชำรุด • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณข้างทางในระยะก่อสร้าง • สะพานลอยบริเวณแยกคลองรัง กม.142+600 ไม่มีผู้ใช้งาน เนื่องจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ • เสนอให้มีการออกแบบทางลอดใต้สะพานคลองรัง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดกลับรถ



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 - 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายธัญญศวัฒน์ สายพิน ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน มีรถบรรทุกสัญจรด้วยความเร็ว ทำให้เกิดอุบัติเหตุ • ทางหลวงหมายเลข 304 ในพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย และไม่มีปัญหาเรื่องการระบายน้ำ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 - 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายรัชชัย บุษบับ ปลัดอำเภอกบินทร์บุรี (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ) 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย • ในช่วงเทศกาล ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นอีกเส้นทางที่ผู้ใช้ทางเลือกเดินทางเพื่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณข้างทางในระยะก่อสร้าง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย

ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล หัวหว้า อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายสุรัช หนสิงห์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการขยายทางหลวงหมายเลข 304 เป็น 6 ช่องจราจร • ขอให้ปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐาน และมีไฟส่องสว่างให้เพียงพอ • ขอให้ออกแบบท่อระบายน้ำบริเวณตำบลหัวหว้าให้เหมาะสม เนื่องจากช่วงฤดูฝนมักเกิดน้ำท่วมขัง • เสนอให้มีการทำถนนเป็นคอนกรีต เพื่อเพิ่มความแข็งแรงและมีระยะการใช้งานได้นานขึ้น • ขอให้มีการวางแผนในระยะก่อสร้างให้ดี เพื่อไม่ให้กระทบกับการจราจรในพื้นที่
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 10.00 - 11.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับจังหวัด	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพงษ์สิทธิ์ เนื่องจำนงค์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้ศึกษาทางยกระดับบริเวณทางแยก เนื่องจากมีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก • แนะนำให้ออกแบบโครงสร้างถนนเพื่อรองรับน้ำหนักรถบรรทุกขนาดใหญ่ • เสนอให้ศึกษาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากชุมชนส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลนด) ตำบลท่าตูม อำเภอสรรคบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายจิรัชย์ สัมฤทธิ์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลนด) 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีสะพานลอยคนข้ามบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านประพาส ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอสรรคบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นางสมร มาสา ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านประพาส 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีสะพานลอยคนข้ามบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในแก่นักเรียน



ตารางที่ 10.1-1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 15.00 – 16.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายสมคิด ขอนา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถทุกจุด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรเวลากลางคืน • เส้นทางหลวงหมายเลข 304 เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อย เนื่องจากมีแรงต่างถิ่นมาอาศัยอยู่จำนวนมาก



นายณรงค์ นครจินดา
ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายอนุชา ทัพย์อุทัย
ผู้อำนวยการแขวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงานการประชุม



รูปที่ 10.2-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
1. นายสายชล สุพรรณ กำนันตำบลหนองโพรง <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้ศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ ให้รองรับปริมาณผู้ใช้งาน เนื่องจากในอนาคตจะมีโรงงานเปิดใหม่ ทำให้มีจำนวนประชากรเข้ามาทำงานเพิ่มขึ้นประมาณ 20,000 - 30,000 คน 2. เสนอให้มีสะพานลอยบริเวณโรงเรียนบ้านปรีอวายุใหญ่สำหรับรถจักรยานยนต์ พร้อมกับการให้ประชาชนเดินข้ามได้ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน 3. เสนอให้ขยายถนนบริเวณแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะแยกคชาอุทิศ และแยกระเบาะไผ่ 4. เสนอให้ทำสะพานยกระดับและจุดกลับรถได้สะพาน เพื่อลดอุบัติเหตุ 5. ต้องการไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และจุดกลับรถ เนื่องจากปัจจุบันชำรุด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ 6. เสนอให้ปรับปรุงถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ ก่อนจะสร้างถนนใหม่ เพื่อรองรับการสัญจรของประชาชน	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
2. นายปรีดา นกอยู่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้ศึกษาจุดกลับรถ และทางขนาน บริเวณหมู่บ้านเอื้ออาทร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีโรงงานและบริษัทที่มีพนักงานจำนวนมาก และมีการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่ 2. เสนอให้มีทางระบายน้ำบริเวณ กม.128+100 ถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ.3011 จุดตัดแยกบ้านศรี เนื่องจาก มีน้ำท่วมขัง 3. เสนอให้เพิ่มแสงสว่างและปรับภูมิทัศน์ บริเวณ กม.128+100 ถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ.3011 จุดตัดแยกบ้านศรี เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจร	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
3. นายสมบุญ วิเศษศรี ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านแปลงประดู่ ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. สอบถามถึงการขยายถนนว่า จะพัฒนาเป็นถนนลาดยางหรือคอนกรีต หากเป็นไปได้ต้องการรูปแบบคอนกรีตเพื่อเพิ่มความแข็งแรงและเป็นไปตามมาตรฐาน 2. บริเวณทางแยกต่าง ๆ เสนอให้เป็นทางยกระดับ เพื่อลดปริมาณรถที่จอดรถอ้อมถนนไฟจราจร	ที่ปรึกษา : ชี้แจง 1. บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีรถจอด ส่วนใหญ่จะเกิดแรงกระแทกจากน้ำหนักรถ โครงการจะเลือกใช้ผิวจราจรเป็นคอนกรีต เพื่อเสริมความแข็งแรง ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป 2. ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
4. นายสมคิด ขอนา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านวังตะพาบ ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้มีสะพานลอยและศึกษาจุดกลับรถบริเวณวัดใหม่ประชุมชน และบริษัท มัยสโด้ แมนูแฟคเจอร์ จำกัด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน 2. เสนอให้มีศาลาพักผู้โดยสารเพื่อรอรถรับ - ส่งนักเรียน	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
5. นายสภา เจริญสุข กำนันตำบลท่าตูม <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. หากมีการขยายถนน และโครงการแล้วเสร็จ ขอให้มีการประสานกับเจ้าของตลาดนัด หมู่ 10 ตำบลท่าตูม ให้มีพื้นที่จอดรถบริเวณตลาดนัดให้เป็นสัดส่วน เพื่อไม่ให้กระทบกับการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
2. โรงเรียนบ้านประพาส โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 และ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ปราจีนบุรี มีรถจอดข้างทาง ทำให้ไม่ สะดวกต่อการเดินทาง	ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
6. นายอาทิตย์ ม่วงตรี ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บี มอร์ เอสเตท จำกัด <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้พิจารณาขยายถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ. 3016 เนื่องจากมีการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และเกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
7. นายเด่นชัย ศรีอำเพ็ง หัวหน้าแผนกซ่อมบำรุง โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว ต่อการเข้ารับการรักษา	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
8. นายมังกรชัย วัชรปัญญา นายช่างโยธา 5 การประปาส่วนภูมิภาค สาขา กบินทร์บุรี <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เมื่อมีการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้ว เสร็จ เสนอให้ประสานแจ้งการประปาส่วนภูมิภาค สาขา กบินทร์บุรี เพื่อตั้งงบประมาณในการรื้อย้ายแนวท่อ	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
9. นายประสาร กลีบพรมราช เลขานายกองคการบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้สร้างสะพานลอยให้มีหลังคาและไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อ ความปลอดภัยในเวลากลางคืน	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
10. นายพรพงศ์ แซ่เตียว วิศวกรโยธา องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. บริเวณทางแยกต่าง ๆ เสนอให้เป็นทางยกระดับ เพื่อลดปริมาณรถที่จอดรอสัญญาณไฟจราจร	<u>ที่ปรึกษา : ชี้แจง</u> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
11. นายชัยยุทธ ภูมิวิริยะ ผู้อำนวยการระดับ 9 สำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาศรีมหาโพธิ <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในส่วนของระบบไฟฟ้า และสายสื่อสารที่พาดผ่านข้ามถนน โดยแนะนำให้นำสายไฟลงใต้ดิน เพื่อความปลอดภัยในการสัญจร ลดอุบัติเหตุ กรณีรถที่มีความสูงกว่าปกติวิ่งผ่านเกาะเกี่ยว ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และทำให้ไฟฟ้าขัดข้อง	<u>ที่ปรึกษา : ชี้แจง</u> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
12. นายธนวิทย์ เลิศพรประสพโชค วิศวกรโยธาปฏิบัติการ แขวงทางหลวงปราชินบุรี <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้พิจารณาหาแนวทางแก้ไขการเปิดจุดในการลักลอบ กลับรถ เนื่องจากทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	<u>ที่ปรึกษา : ชี้แจง</u> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
13. นางสาวราย ชำนิ ประชาชนในพื้นที่ หมู่ที่ 13 บ้านคลองสมบูรณ์ ตำบลหัวหว้า อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. ทางหลวงหมายเลข 304 มีรถบรรทุกจำนวนมาก ทำให้ การจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณคลองรัง 2. เสนอให้มีทางยกระดับบริเวณแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ปราจีนบุรี เพื่อลดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด	<u>ที่ปรึกษา : ชี้แจง</u> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
14. นายชาญวิทย์ ชมพันธ์ ผู้ควบคุมและบริหารงานโครงการฯ บริษัท แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี) <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. ขอให้มีป้าย และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อระงับรถบรรทุก เข้า - ออก บริเวณบริษัท แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี) 2. บริเวณทางเข้าวิทยาลัยเทคนิคบูรพาปราจีน ถนนทางหลวง ชนบท สาย ปจ.3016 กม. 140+260 เป็นมุมแคบ ทำให้ รถบรรทุกเข้า - ออกลำบาก	<u>ที่ปรึกษา : ชี้แจง</u> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอ แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และ หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการ ประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
15. นายจริยฤทธิ์ ธรรมสละ หัวหน้าหน่วยงานความปลอดภัย บริษัท แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี) <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้ขยายไหล่ทางบริเวณหน้าบริษัท แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี) เพื่อให้รถบรรทุกเข้า – ออกง่าย	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
16. นายฉลาด ชำรึก รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรศรีมหาโพธิ์ <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. ต้องการจุดกลับรถระยะทางที่ไม่ไกลกัน เพื่อความสะดวกในการเดินทาง	ที่ปรึกษา : ชี้แจง การกำหนดจุดกลับรถ พิจารณาจากภูมิประเทศและความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ ทั้งนี้ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษาและออกแบบต่อไป
17. นายจุฑพล ปัญจธรรมกุล รองผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านประพาส <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. ต้องการให้ศึกษาและออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย เพื่อรองรับการข้ามถนนของนักเรียน เนื่องจากมีเด็กนักเรียนข้ามถนนในช่วงเวลาเข้าเรียน และช่วงเวลาเลิกเรียน	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
18. ไม่ประสงค์ออกนาม <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้มีช่องจราจรในบริเวณชุมชน สำหรับประชาชนสามารถขับสวนทางกันได้ เพื่อลดปัญหาการขัดยอรถ	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567



ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. นายธีรชัย วงศ์วินิชโยธิน ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. เสนอให้มีการจัดการขยะและน้ำเสีย ก่อนปล่อยลงสู่สาธารณะ	ที่ปรึกษา : ชี้แจง ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษาและออกแบบต่อไป ทั้งนี้ จะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. นายปรีดา นกอยู่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย <u>เสนอข้อคิดเห็นและข้อซักถาม ดังนี้</u> 1. หลังจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นแล้ว ขอให้มีการสรุปผลการประชุม และแจ้งให้ประชาชนรับทราบด้วย	ที่ปรึกษา : ชี้แจง หลังจากการประชุมในแต่ละครั้ง โครงการจะมีการจัดทำสรุปและเผยแพร่ผลการประชุมให้ประชาชน ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบผ่านช่องทาง ดังนี้ • เว็บไซต์โครงการ : www.hwy304khaohinson-lattakhian.com • เฟซบุ๊กโครงการ : ทล.304 เขาคันทรง - ลาดตะเคียน • แอปพลิเคชันไลน์โครงการ : ทล304เขาคันทรงตอน1 • การติดประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์บริเวณสถานที่ราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการจำนวน 16 แห่ง ได้แก่ 1. ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี 2. องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี 3. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี 4. แขวงทางหลวงปราจีนบุรี 5. ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ 6. ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี 7. ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ 8. ที่ว่าการอำเภอนมสารคาม 9. องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 10. องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน 11. องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ 12. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม

ตารางที่ 10.2-1

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	13. องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ 14. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง 15. องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว่า 16. องค์การบริหารส่วนตำบลเขาคินซอน

10.3 การประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ป้ายประกาศ เป็นต้น รายละเอียดดังนี้

- 1) เว็บไซต์โครงการ (Website) : www.hw304khachinson-lattakhian.com
- 1) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) : ทล.304 เขาคินซอน-ลาดตะเคียน
- 2) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) : ทล304เขาคินซอนตอน1
- 3) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณตรงข้ามปั้มน้ำมันปตท.เขาคินซอน ตลาดเปิดท้ายโรจนะ ซอยวัดใหม่ประชุมชน สามแยกกระเบาไผ่ หน้าซอยเทคนิคบูรพาปราจีน แยกคลองรัง ตลาดนัดประสพโชค แยกเข้าวัดทุ่งประพาส สะพานข้ามคลองหนองคล้า

การติดบอร์ดประชาสัมพันธ์การประชุม ดำเนินการติดบอร์ดประชาสัมพันธ์เชิญประชุมบริเวณสถานที่ราชการ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี แขวงทางหลวงปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว่า และองค์การบริหารส่วนตำบลเขาคินซอน

11. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

11.1 ด้านวิศวกรรม

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ และงานออกแบบเบื้องต้น รูปตัด แนวเส้นทางและระดับ

11.2 ด้านการจราจรและขนส่ง

1) คาดการณ์สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในอนาคตเพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาด้านจราจร

2) ดำเนินการสำรวจด้านการจราจร และรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร รวมถึงการวิเคราะห์สภาพปัญหาเพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์รูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหที่เหมาะสมต่อไป

11.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

11.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการจัดประชุมการเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) และติดประกาศ ที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดปราจีนบุรี ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี แขวงทางหลวงปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ ที่ว่าการอำเภอนมสารคาม องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า องค์การบริหารส่วนตำบลเขาคันทรง

2) ดำเนินการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ

3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 1/814 ซอยอัมพร หมู่ 17 ถ.พหลโยธิน ตำบลคูคต

อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ : 0 2532 3623 โทรสาร : 0 2532 3566

ติดต่อ : นายพิสิฐ สุวรรณเวช (วิศวกรโครงการ)

นางสาวนงพร กระจ่าง (วิศวกรและผู้ประสานงานโครงการ)



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2619 9931 โทรสาร : 0 2619 9932

ติดต่อ : นายจันทวัฒน์ เจริญศรีศิริพงษ์ (วิศวกรโครงการ)



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 68/9 ซอยพัฒนาการ 20 แขวง 4 แขวงสวนหลวง

เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250

โทรศัพท์ : 0 2101 6501

ติดต่อ : นายวรกร สท้านพบ (วิศวกรจราจร)



บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 125 อาคารเดอะปัญญา ชั้น 3 ถนนคลองลำเจียก แขวงนามนิมิต

เขตปทุมธานี กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2943 9627

ติดต่อ : นางสาวศรินทิพย์ คำดี (วิศวกรโครงการ)



บริษัท กรีน พลาเน็ต คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 215/15 ถนนรัชดาภิเษก ซอยเฉลิมสุข แขวงจันทระเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2007 7313

ติดต่อ : นางสาวสุธิดา นรดี (นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ : www.hw304khaohinson-lattakhian.com



เฟสบุ๊กโครงการ : ทล.304 เขาคินฮ้อน-ลาดตะเคียน



Line Official : ทล304เขาคินฮ้อนตอน1