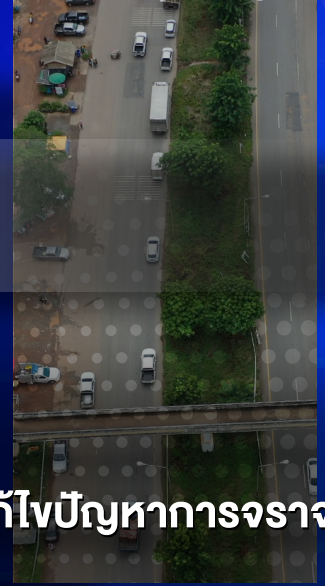
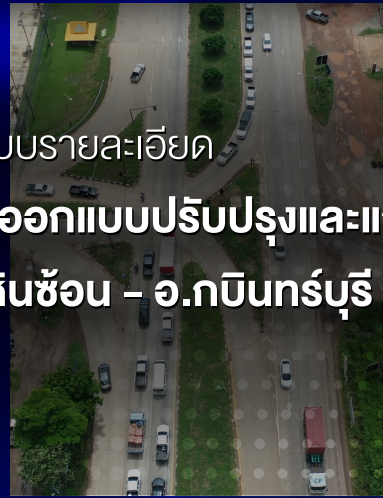




กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

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



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตติ้ง จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท กรีน พลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2568

เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.เขาหินซ้อน - 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. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. แนวเส้นทางโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	5
6.1 การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ	5
6.2 รูปแบบเกาะกลางของโครงการ	23
6.3 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ	25
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	26
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	27
8.1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	27
8.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	32
8.2.1 การเตรียมการก่อนเข้ารับฟังความคิดเห็น และพบปะหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	32
8.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	32
8.2.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	38
8.3 การประชาสัมพันธ์โครงการ	45



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	46
9.1 ด้านวิศวกรรม	46
9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม	46
9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	46
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	47



สารบัญรูปภาพ

รูปที่		หน้า
4-1	แนวเส้นทางโครงการ	3
6-1	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ	5
6-2	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ	6
6-3	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 1	7
6-4	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 2	8
6-5	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 3	9
6-6	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078	10
6-7	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 1	11
6-8	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 2	12
6-9	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 3	13
6-10	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 (แยกคลองรัง)	14
6-11	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขวาทง)	14
6-12	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 1	15
6-13	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 2	16
6-14	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 3	17
6-15	รูปแบบทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)	21
6-16	รูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+300 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)	22
6-17	รูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)	23
6-18	เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง	24
6-19	ตำแหน่งจุดกลับรถในพื้นที่โครงการ	25
8.1-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	31
8.2.2-1	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	37
8.2.3-1	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ์ และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี)	38
8.2.3-2	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลเขาคันทรง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมหาโพธิ์ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี)	42



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
6-1	สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750	19
6-2	สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกกระเบาไฟ ที่ กม.137+300	19
6-3	สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611	20
7-1	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	26
8.1-1	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ	28
8.2.1-1	การเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	33
8.2.2-1	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	33
8.2.3-1	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1)	39
8.2.3-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2)	43

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงานโดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

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

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคันทรง - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคันทรง - บ.ลาดตะเคียน นี้ไม่เข้าข่ายจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม “เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม” ดังนั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการนี้จึงเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มุ่งเน้นถึงความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้นำมาพิจารณาประกอบการในการศึกษาของโครงการให้เกิดความครอบคลุมทุกมิติประเด็นสำคัญต่างๆ ให้มากที่สุด จึงได้จัดให้มีการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ รวมทั้งรับฟังประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ สำหรับนำไปประกอบการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นต่อไป



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง 304 สาย บ.เขานินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขานินซ็อน - บ.ลาดตะเคียน
- 2) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ
- 3) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ ของโครงการอย่างเหมาะสม

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

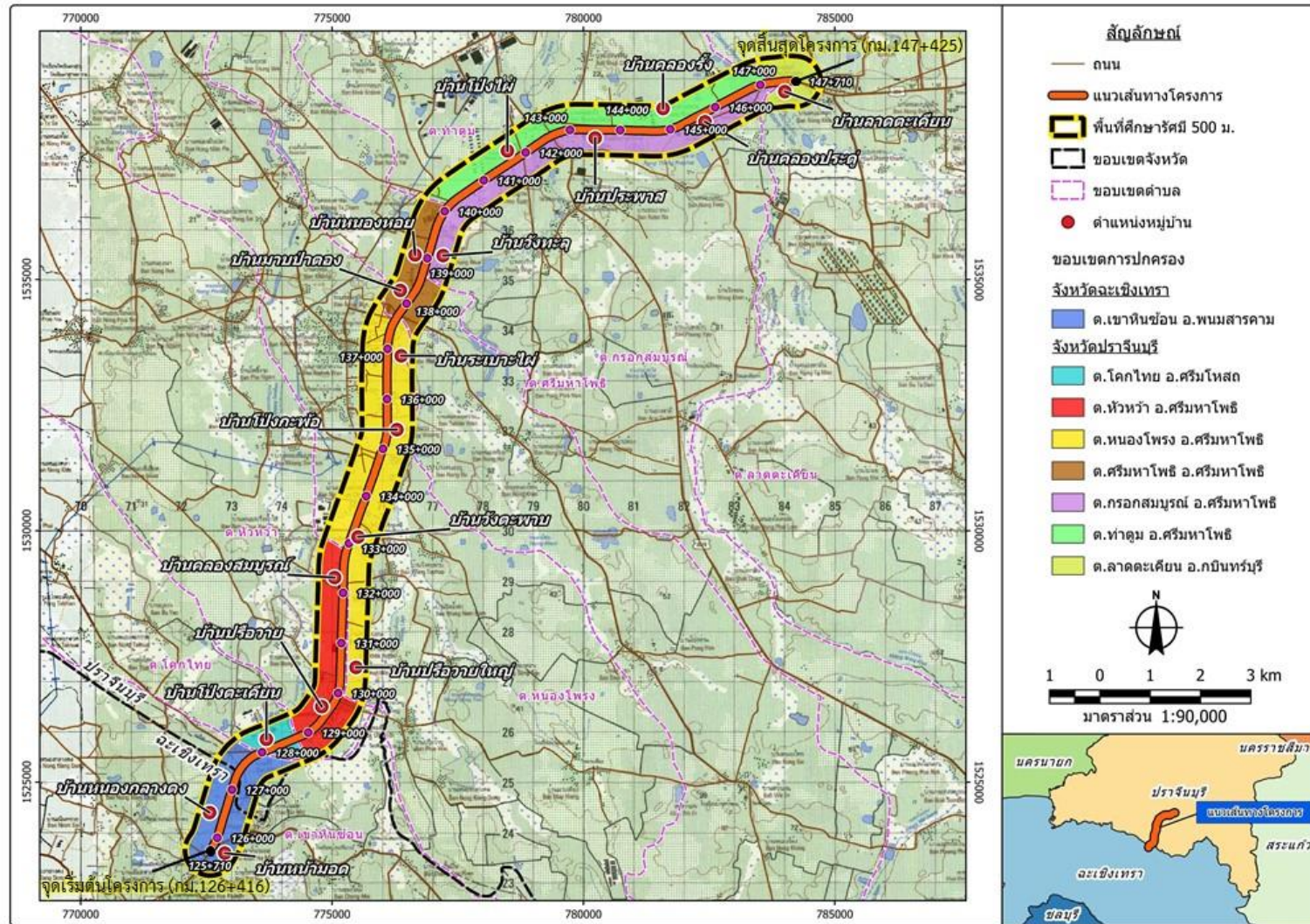
- 1) สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม.126+416 ถึง กม.147+425 ให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และสร้างความปลอดภัยทางการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวเส้นทาง

4. แนวเส้นทางโครงการ

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

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขานินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขานินซ็อน - บ.ลาดตะเคียน ครอบคลุมพื้นที่ 8 ตำบลในเขตพื้นที่ 4 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ ตำบลเขานินซ็อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโพรง ตำบลศรีมหาโพธิ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ และ ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 5-1



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ฉะเชิงเทรา	พนมสารคาม	เขาหินซ้อน	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 บ้านปรือหวายใหญ่
			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

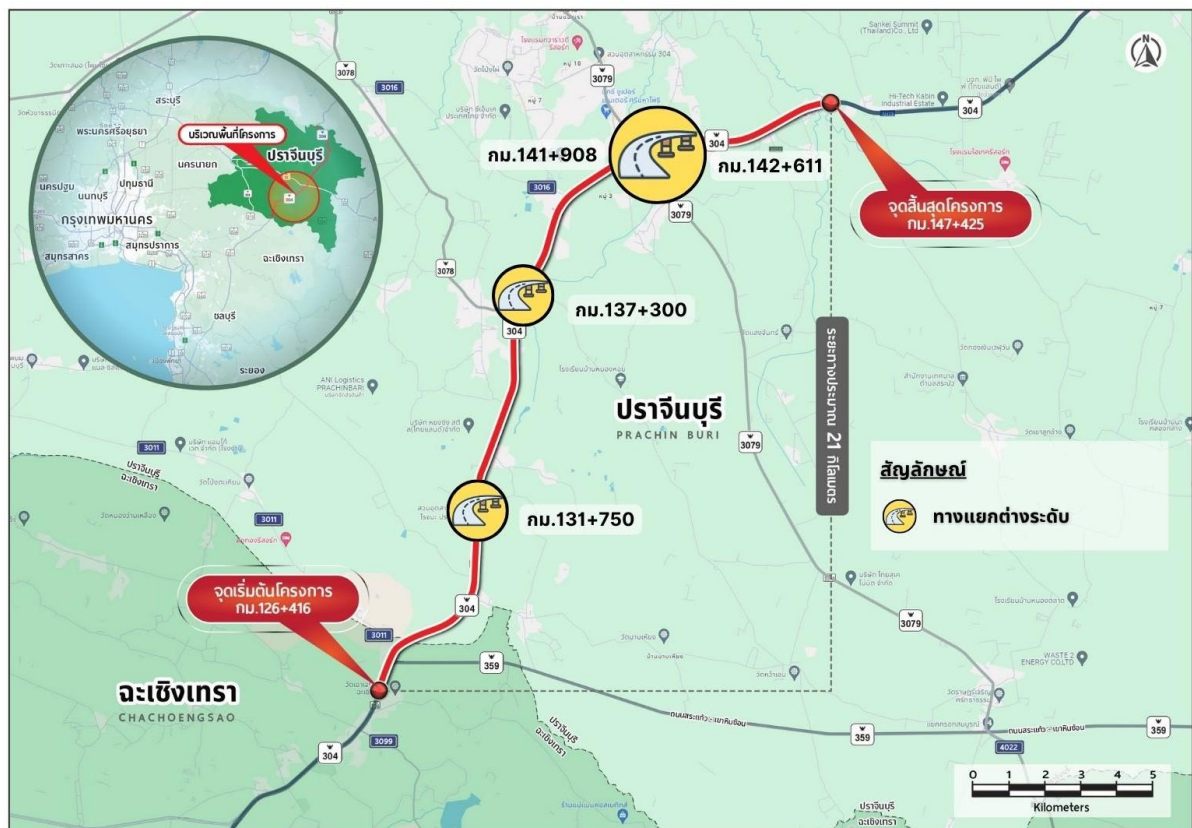
6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

6.1 การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการสำรวจพื้นที่โครงการ ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะการเดินทาง รวมถึงการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาเพื่อกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ซึ่งได้รูปแบบที่นำมาพิจารณาคือรูปแบบการแก้ไขปัญหาระบบจราจรบริเวณทางแยก โดยพิจารณาทางแยกของโครงการทั้ง 3 แห่งเพื่อให้ได้รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ดังนี้

- ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750
- ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+300
- ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611

โดยมีตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่ทำการคัดเลือกรูปแบบ แสดงดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ

1) รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ

(1) ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ในปัจจุบันมีลักษณะทางกายภาพเป็น 4 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ

รูปแบบที่ 1

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานความสูงช่องลอด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

- สะพานกลับรถเกือกม้าบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 2 แห่ง ที่ กม.130+800 และ 132+800 เพื่อรองรับการเลี้ยวเข้า-ออกในพื้นที่ชุมชนบริเวณดังกล่าว รูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

- สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 2 แห่ง ที่ กม.130+800 และ 132+800 ความสูงช่องลอด 5.5 เมตร เพื่อรองรับการเลี้ยวเข้า-ออกในพื้นที่ชุมชนบริเวณดังกล่าว ดังรูปที่ 6-5



รูปที่ 6-5 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ รูปแบบที่ 3

(2) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+300

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่
ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078

รูปแบบที่ 1

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 3 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-7 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

- มีสะพานเลี้ยวโค้งตรง ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าทางหลวงหมายเลข 3078 ที่ระดับ 2
- มีสะพานเลี้ยววน ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3078 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ที่ระดับ 2 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

- มีสะพานเลี้ยวตรง ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 เข้าทางหลวงหมายเลข 3078 ที่ระดับ 2
- มีสะพานเลี้ยวกึ่งตรง ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3078 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 ที่ระดับ 3
- มีจุดกลับรถใต้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-9



รูปที่ 6-9 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ รูปแบบที่ 3

(3) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-10 และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขวาทง) ปัจจุบันมีลักษณะทางกายภาพเป็นทางเชื่อมไม่มีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-11



รูปที่ 6-10 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 (แยกคลองรัง)



รูปที่ 6-11 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขวาทง)

รูปแบบที่ 1

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกยกระดับเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ 2 แห่ง ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-12



รูปที่ 6-12 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

- ออกแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางขากลับ ข้ามทั้งจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079
- ทิศทางขาไปข้ามเฉพาะจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079
- ที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 มีสะพานเลี้ยงตรง 2 ทิศทาง คือทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 3281 ไปยังทางหลวงหมายเลข 304 และ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 304 ไปยังทางหลวงหมายเลข 3281
- มีจุดกลับรถได้สะพานความสูงช่องลอด 5.5 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-13



รูปที่ 6-13 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 3281 ตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงหมายเลข 3281 ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร
- มีสะพานกลับรถเกือกม้า ที่ กม.143+300 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-14



รูปที่ 6-14 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079 รูปแบบที่ 3

2) หลักเกณฑ์เปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงิน และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการเปรียบเทียบด้วยการพิจารณาถึงข้อได้เปรียบ/เสียเปรียบ หรือ ข้อดี/ข้อด้อย ของแต่ละรูปแบบ โดยใช้หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญของแต่ละด้าน มาพิจารณา ทั้งนี้รูปแบบทางเลือกต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพที่ตั้ง และต้องมีการนำปัจจัยต่าง ๆ มาพิจารณาประกอบ ดังนี้

(1) ปริมาณจราจรในอนาคต

การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตของโครงการ จากปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2574) คาดการณ์ อีก 20 ปี (พ.ศ. 2593) สำหรับใช้ในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ เป็นข้อมูลการจราจรต่อชั่วโมง ในลักษณะต่อไปนี้

- ปริมาณจราจรในทางตรง
- ปริมาณจราจรเลี้ยวซ้าย
- ปริมาณจราจรเลี้ยวขวา



(2) ข้อจำกัดด้านกายภาพ

เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่พัฒนาแล้ว มีสิ่งปลูกสร้าง อาคารบ้านเรือน และร้านค้าเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงให้ความสำคัญกับการเวนคืนที่ดิน โดยพิจารณาการคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นหลัก

(3) ราคาค่าก่อสร้าง และค่าเวนคืน

ราคาค่าก่อสร้าง และค่าเวนคืนเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญในการนำมาพิจารณาประกอบการคัดเลือก รูปแบบทางแยก โดยต้องมีความเหมาะสม มีความเป็นไปได้ และคุ้มค่ากับการแก้ไขปัญหาระบบจราจรในรูปแบบทางแยกของโครงการ

(4) ความปลอดภัยและความสะดวกสบายของผู้ใช้ถนน

ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการออกแบบทางแยกต่างระดับ รูปแบบทางแยกต่างระดับต้องไม่มีความซับซ้อน เพื่อความสะดวกสบายของผู้ใช้ถนน ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยทางด้านวิศวกรรมที่ต้องนำไปเปรียบเทียบเพื่อการคัดเลือกรูปแบบทางแยก

(5) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการคัดเลือกรูปแบบมีหลายปัจจัย เช่น ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน ผลกระทบด้านที่ดินและทรัพย์สิน และผลกระทบด้านสุนทรียภาพ เป็นต้น

(6) ความสอดคล้องกับระบบถนนอื่น

มาตรฐานและรูปแบบด้านเรขาคณิตของการออกแบบทางแยกต่างระดับนี้ จะต้องเข้ากันได้กับรูปแบบทางแยกต่างระดับอื่นๆ เพื่อเพิ่มความคุ้นเคยให้กับผู้ใช้ ซึ่งจะเป็นการลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

(7) ความสามารถในการรองรับรูปแบบของถนนในอนาคต

รูปแบบของทางแยกต่างระดับจะต้องสามารถขยายความกว้างของถนน เพื่อเพิ่มช่องจราจรหรือต่อขยายรูปแบบ เพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้

(8) รูปแบบการก่อสร้าง

วิธีการก่อสร้าง ขั้นตอนการก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ตลอดจนเครื่องจักร เครื่องมือและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง จะนำมาประกอบการพิจารณา คัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับด้วย

สำหรับประเด็นที่ใช้ในการพิจารณาเพื่อประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกแต่ละด้านนั้น ได้กำหนดข้อพิจารณาที่มีนัยสำคัญสำหรับกิจกรรมหรือปัจจัยแต่ละด้านที่ใช้ศึกษา เพื่อใช้พิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก ดังนี้

1. ด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 35 คะแนน ประกอบด้วย

- ความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยก/เวลาการเดินทาง	10	คะแนน
- ความปลอดภัยในการขับขี่	5	คะแนน
- รูปแบบทางเรขาคณิต	8	คะแนน
- ความสามารถในการต่อขยายในอนาคต	7	คะแนน
- การเชื่อมต่อพื้นที่ชุมชน	5	คะแนน



2. ด้านการเงินและการลงทุน คະแนนรวม 30 คະแนน ประกอบด้วย
 - ค่าก่อสร้าง 20 คະแนน
 - ค่าเวนคืน 10 คະแนน
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คະแนนรวม 35 คະแนน ประกอบด้วย
 - ทรัพยากรดิน 6 คະแนน
 - อากาศและบรรยากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน 9 คະแนน
 - การขุดเซยที่ดินและทรัพยากร 11 คະแนน
 - สุขอนามัย 9 คະแนน

3) ผลการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

(1) ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบการให้คะแนน ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงินและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนโดยรวมมากที่สุด มีคะแนนรวมที่ 83.40 คະแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 ได้คะแนน 78.80 และ 61.80 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก
ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบ		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1	ด้านวิศวกรรม	35	33.40	24.00	23.60
2	ด้านการเงินและการลงทุน	30	21.60	30.00	15.80
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	28.40	24.80	22.40
	รวม	100	83.40	78.80	61.80

(2) ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+300

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบการให้คะแนน ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงินและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนโดยรวมมากที่สุด มีคะแนนรวมที่ 87.80 คະแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 3 และรูปแบบที่ 2 ได้คะแนน 75.80 และ 72.20 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-2 สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก
ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+300

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบ		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1	ด้านวิศวกรรม	35	28.40	27.80	29.60
2	ด้านการเงินและการลงทุน	30	29.80	24.00	24.00
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	29.60	20.40	22.20
	รวม	100	87.80	72.20	75.80



(3) ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 และทางหลวงหมายเลข 3079

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบการให้คะแนน ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงินและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนโดยรวมมากที่สุด มีคะแนนรวมที่ 79.20 คะแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 3 และรูปแบบที่ 2 ได้คะแนน 72.40 และ 68.40 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-3

ตารางที่ 6-3 สรุปผลคะแนนการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก
ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908
และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบ		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1	ด้านวิศวกรรม	35	27.20	28.00	14.00
2	ด้านการเงินและการลงทุน	30	26.60	20.00	30.00
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	25.40	20.40	28.40
	รวม	100	79.20	68.40	72.40

4) สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการพิจารณาหลักเกณฑ์ในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการเงินและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการทั้ง 3 ทางแยก ได้ดังนี้

(1) ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750

อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.131+750 กับทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ในปัจจุบันมีลักษณะทางกายภาพเป็น 4 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจากการพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า รูปแบบที่ 1 (รูปที่ 6-15) เป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการพัฒนาโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถใต้สะพานความสูงช่องลอด 5.5 เมตร



รูปที่ 6-15 รูปแบบทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+750 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)

(2) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+300

อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.137+300 กับทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจากการพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า รูปแบบที่ 1 (รูปที่ 6-16) เป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการพัฒนาโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 3 แยกสัญญาณไฟ ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร

(3) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611

อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.141+925 กับทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ในปัจจุบันลักษณะทางกายภาพเป็น 3 แยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม.142+620 กับทางหลวงหมายเลข 3079 (ขวาทง) ปัจจุบันมีลักษณะทางกายภาพเป็นทางเชื่อมไม่มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจากการพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า รูปแบบที่ 1 (รูปที่ 6-17) เป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการพัฒนาโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- ออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 ไป-กลับ ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากที่สุด
- มีทางแยกระดับพื้นเป็น 4 แยกสัญญาณไฟ 2 แห่ง ควบคุมทิศทางเลี้ยวขวา โดยที่ทิศทางเลี้ยวซ้ายเป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ
- มีจุดกลับรถได้สะพานขนาด 5.5 เมตร



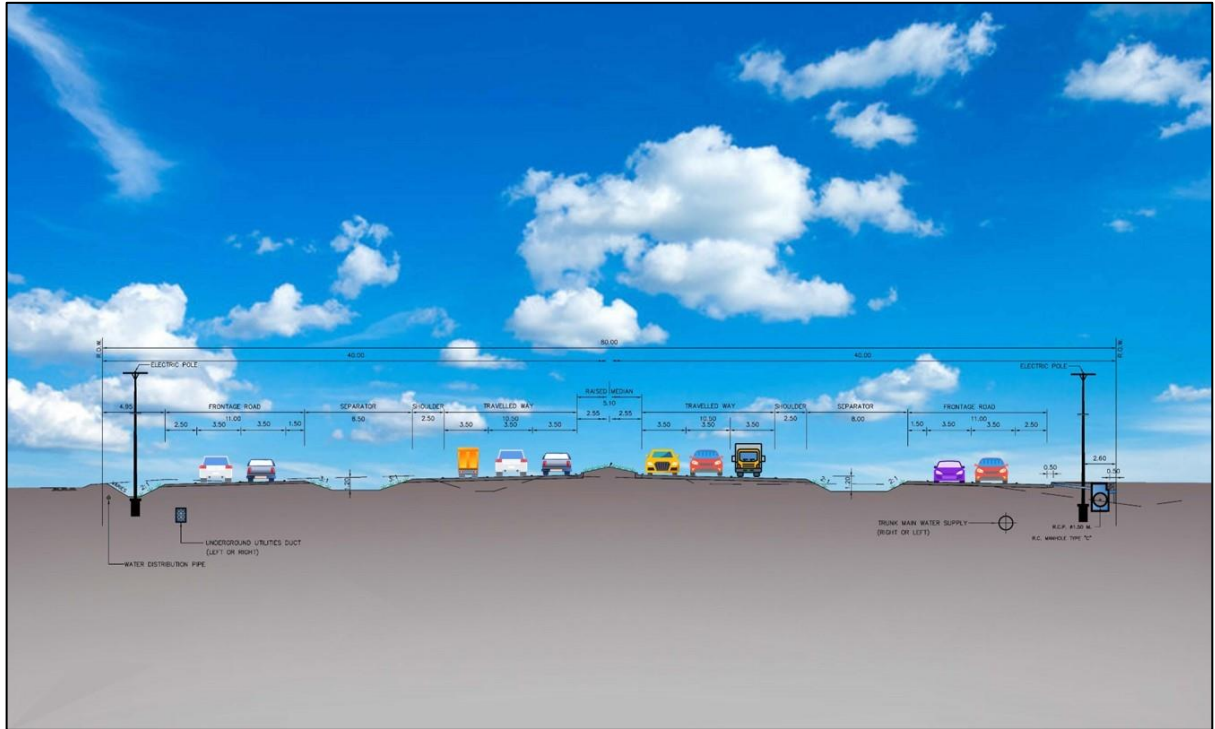
รูปที่ 6-16 รูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกกระเบาไฟ
ที่ กม.137+300 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)



รูปที่ 6-17 รูปแบบทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+908
และทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.142+611 ที่เหมาะสม (รูปแบบที่ 1)

6.2 รูปแบบเกาะกลางของโครงการ

จากการพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบเกาะกลางของโครงการที่เหมาะสมคือเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง ดังรูปที่ 6-18 โดยรูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด และรูปแบบนี้ป้องกันรถจักรยานยนต์ขับปิ่นเกาะเพื่อข้ามฝั่ง รวมทั้งมีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด



รูปที่ 6-18 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกึ่งกลางเขตทาง

6.3 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพพื้นที่โครงการ การคาดการณ์ปริมาณจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และลักษณะทางกายภาพ ที่ปรึกษาได้พิจารณาตำแหน่งที่ใช้ในการกลับรถได้สะพาน โดยพิจารณาให้ลักษณะการใช้งาน และตำแหน่งให้อยู่ใกล้เคียงกับปัจจุบัน โดยมีตำแหน่งจุดกลับรถแสดงดังรูปที่ 6-19 และมีรายละเอียดดังนี้

1) สะพานบนทางหลัก ทล. 304 (สำหรับรถสูงไม่เกิน 5.50 เมตร)

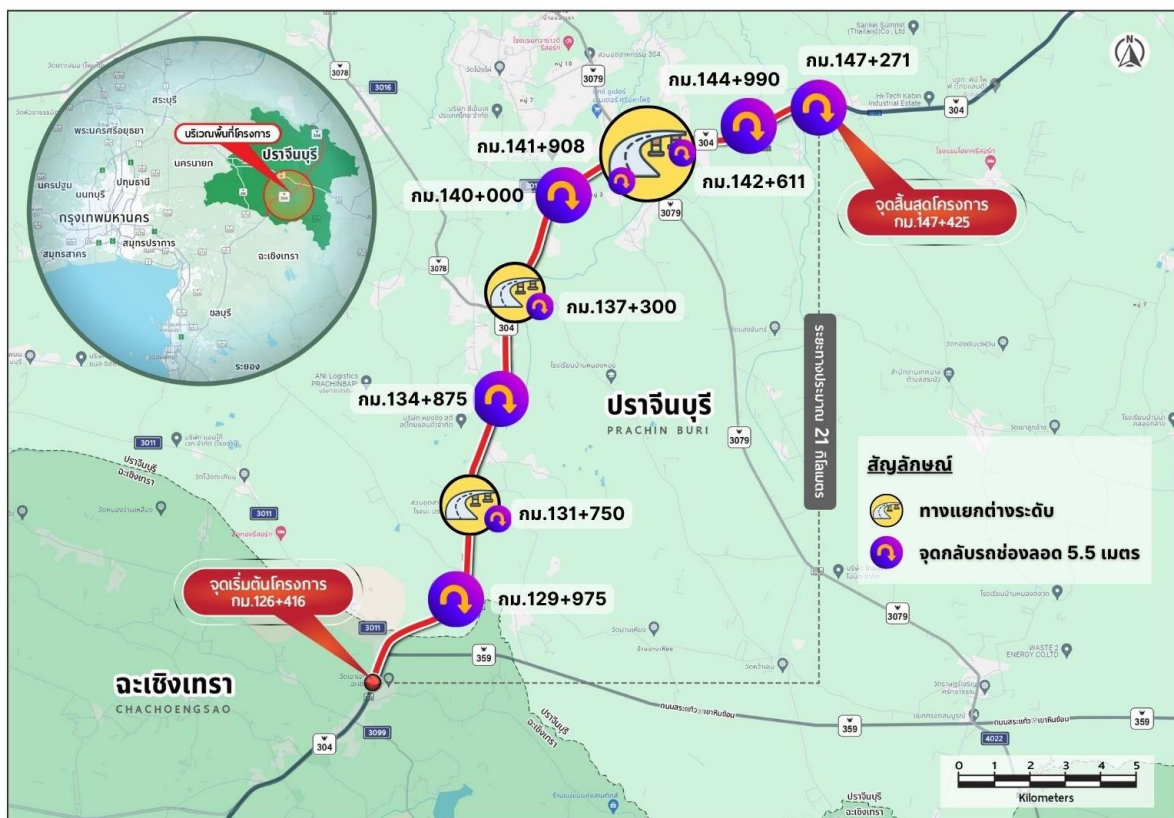
- ที่ กม.129+975
- ที่ กม.134+875
- ที่ กม.140+000
- ที่ กม.144+990

2) จุดกลับรถได้สะพานข้ามทางแยก (สำหรับรถสูงไม่เกิน 5.50 เมตร)

- ที่ กม.131+768
- ที่ กม.137+304
- ที่ กม.141+908
- ที่ กม.142+611

3) จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลอง (สำหรับรถสูงไม่เกิน 5.50 เมตร)

- ที่ กม.147+271



รูปที่ 6-19 ตำแหน่งจุดกลับรถในพื้นที่โครงการ

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอ - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอ - บ.ลาดตะเคียน ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานตาม “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ” ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567)” ซึ่งจัดทำโดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง และได้นำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลัก ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของโครงการ โดยศึกษาครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญตั้งแต่ระดับปานกลางถึงสูง นำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ซึ่งจากการตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ พบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญในระดับปานกลางถึงสูงที่นำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จำนวน 19 ปัจจัย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 7-1 สำหรับผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ต่อไป

ตารางที่ 7-1

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ทรัพยากรดิน 2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3. น้ำผิวดิน 4. อากาศและบรรยากาศ 5. เสียง 6. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาบนบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 3. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 5. อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 6. สุขภาพ 7. ผู้ใช้ทาง 8. สุนทรียภาพ และ ทัศนียภาพ
6 ปัจจัย	2 ปัจจัย	3 ปัจจัย	8 ปัจจัย

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินโครงการในการศึกษาครั้งนี้ 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

8.1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

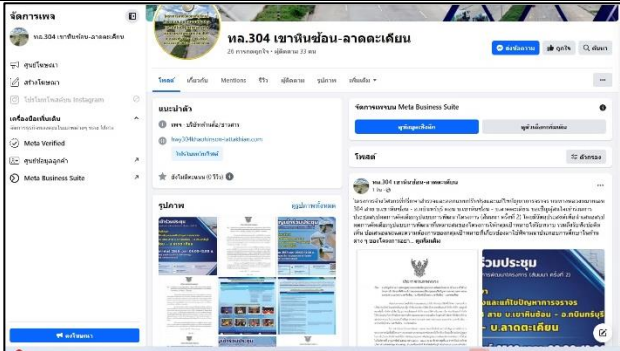
การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังแสดงขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปที่ 8.1-1 โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนมีรายละเอียดดังนี้

1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

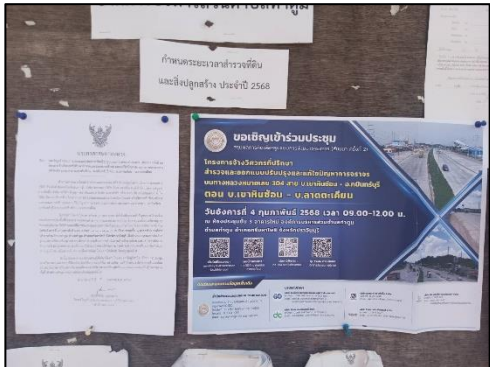
เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ดังนี้ (ตารางที่ 8.1-1)

- เว็บไซต์โครงการ (Website) : www.hwy304khaohinson-lattakhian.com
- เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) : ทล.304 เขาคันทรง-ลาดตะเคียน
- บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) : ทล304เขาคันทรงตอน1
- การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม

ตารางที่ 8.1-1 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ

สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ
1. เว็บไซต์โครงการ (Website) www.hwy304khaohinson-lattakhian.com 	
2. เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) ทล.304 เขาคินซ็อน-ลาดตะเคียน 	
3. บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) ทล304เขาคินซ็อนตอน1 	

ตารางที่ 8.1-1 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ (ต่อ)

สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ
4. การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม	 ติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณแนวเส้นทางโครงการ  ติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ ของหน่วยงานราชการ

2) การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

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

3) การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ชี้แจงข้อมูลเบื้องต้นของโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการ เพื่อนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ไปพิจารณาประกอบการศึกษา และวางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น และแนะนำเจ้าหน้าที่ของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการประสานงานด้านต่าง ๆ ระหว่างการศึกษา

4) การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นประชาชน

4.1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

นำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

4.2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

นำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาต่าง ๆ 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 และข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาในทุก ๆ ด้านของโครงการ ให้มีความครบถ้วนและเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด



รูปที่ 8.1-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

8.2.1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น และพบปะหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบเพื่อหารือและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เมื่อวันที่ 17-19 กรกฎาคม และวันที่ 1 สิงหาคม 2567 โดยดำเนินการเข้าพบหน่วยงาน จำนวนทั้งสิ้น 12 หน่วยงาน ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า อีกทั้งยังเข้าพบผู้นำชุมชน เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้หน่วยงาน และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการรับทราบข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งปรึกษาหารือและรับทราบข้อเสนอแนะโครงการฯ รวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งให้ช่องทางการติดต่อในการเสนอแนะเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เหมาะสม ดังแสดงในตารางที่ 8.2.1-1

8.2.2 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 อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 156 คน โดยมีนายณรงค์ นครจินดา ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายอนุชา ทิพย์อุทัย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงาน ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 8.2.2-1

ตารางที่ 8.2.1-1

การเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย
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 ศิริมุสิก ปลัดอำเภอพนมสารคาม 
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลโคก ไทย อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายเบิ้ม ฉัตรชูสิน นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 2) นายปรีดา นกอยู่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 3) นายอำนาจ นาคารย์ ผู้อำนวยการกองช่าง 
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพิรพล ลือล้ำ นายอำเภอศรีมโหสถ 
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอศรีมหาโพธิ 

ตารางที่ 8.2.1-1

การเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายมานิช พลูเฉลิม นายกองค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ 2) นายพรคพงษ์ แซ่เตียว วิศวกรโยธาชำนาญการ 3) นางสาวกฤติกา โรจนปัญญา ผู้ช่วยนักวิเคราะห์นโยบายและแผน 
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ 1) นางเปรมนัส ฤทธิ์รอด ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง 2) นางกชพร จันทิม นักวิเคราะห์นโยบายและแผน 3) จำลิสเอกธีระ ปิงประเสริฐ ผู้ช่วยนายช่างโยธา 4) นายพนมศักดิ์ ศรีธาตุ ผู้ช่วยนายช่างโยธา 
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.30 – 15.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ 1) พันจ่าเอกจักรกฤษณ์ โชคณา ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล ท่าตูม (รักษาการแทน) 2) นายอนันต์ กุศลสินพันธ์ หัวหน้าสำนักปลัดองค์การบริหารส่วน ตำบลท่าตูม 3) นางสาวพนิดา จอมสีก ผู้ช่วยนายช่างโยธา 4) นางสาวพรอุไร ทองเจียน เจ้าพนักงานธุรการ 

ตารางที่ 8.2.1-1

การเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย
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 
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 - 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายธัญญะวัฒน์ สายพิน ผู้อำนวยการกองช่าง 
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 - 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายรัชชัย บุพลับ ปลัดอำเภอกบินทร์บุรี (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ) 
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับตำบล	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายสุรัช หนิงสิงห์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า 

ตารางที่ 8.2.1-1

การเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 10.00 - 11.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับจังหวัด	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพงษ์สิทธิ์ เนื่องจำนงค์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี 
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลน) ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายจิรัชย์ สัมฤทธิ์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังคอแลน) 
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 10.30 - 11.30 น. ณ ที่ทำการผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 4 บ้านประพาส ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัด ปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นางสมร มาสา ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านประพาส 
วันที่ 9 กันยายน 2567 เวลา 15.00 - 16.00 น. ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัด ปราจีนบุรี	ผู้นำชุมชน	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายสมคิด ขอนา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน 



นายณรงค์ นครจินดา
ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายอนุชา ทัพย์อุทัย
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงานการประชุม



รูปที่ 8.2.2-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

8.2.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1** พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูนธ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์ และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 อาคารใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอสรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 78 คน โดยได้รับเกียรติจากนางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอสรีมหาโพธิ์ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายวิโรจน์ ล้อมวงษ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 8.2.3-1 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 8.2.3-1

- **กลุ่มที่ 2** พื้นที่ตำบลเขาหินซ้อน อำเภพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอสรีมโหสถ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโโรง อำเภอสรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมภูมิใจรักดี ศูนย์ศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อน อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ตำบลเขาหินซ้อน อำเภพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 84 คน โดยได้รับเกียรติจากนายเพทาย ศิริมุสิก ปลัดอำเภออาวุโส อำเภพนมสารคาม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเอนก สวัสดิ์โสม หมวดยางทางหลวงพนมสารคาม เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 8.2.3-2 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 8.2.3-2



นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน
นายอำเภอสรีมหาโพธิ์
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายวิโรจน์ ล้อมวงษ์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงานการประชุม

รูปที่ 8.2.3-1

บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

(กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูนธ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์ และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี)



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ประชาชนในพื้นที่โครงการ
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ประชาชนในพื้นที่โครงการ
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 8.2.3-1

บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

(กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์

และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี) (ต่อ)

ตารางที่ 8.2.3-1

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	1) จุดเริ่มต้นโครงการช่วงเขาคันทรงต้องการให้มีการออกแบบทางคู่ขนานเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้ใช้เส้นทางคู่ขนานแทนการใช้เส้นทางหลักเพื่อให้เกิดความสะดวกและลดการเกิดอุบัติเหตุ	1) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
	2) ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับโครงการ และขอให้พิจารณาเพิ่มเติมหากลดการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทั้งนี้ให้พิจารณาหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน และความเหมาะสมของโครงการ	2) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด



ตารางที่ 8.2.3-1

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	3) แยกหนองบ่อ ซึ่งอยู่บริเวณบ้านปรือวายใหญ่ แยกดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งต้องการให้ทางโครงการออกแบบเพิ่มเติมบริเวณดังกล่าวด้วย	3) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
	4) ถนนทางหลวงชนบท ปจ 3016 ฝั่งที่เลี้ยวขวา เข้ากรุงเทพมหานคร ต้องการให้มีการออกแบบยูเทิร์นเกือกม้า เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	4) บริษัทที่ปรึกษา ได้มีการออกแบบจุดกลับรถได้ สะพานบริเวณดังกล่าวไว้อยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตามจะขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด
	5) บริเวณแยกคลองรัง หากมีการออกแบบให้สะพานมีความยาวมากเกินไปจะทำให้ผู้ประกอบการบริเวณดังกล่าวได้รับผลกระทบเนื่องจากผู้ใช้เส้นทางส่วนใหญ่จะใช้สะพานยกระดับข้ามทางแยกทำให้ผู้ประกอบการที่มีร้านค้าบริเวณแนวสะพานขาดโอกาสในการค้าขาย	5) บริเวณแยกคลองรังมีแนวทางในการออกแบบให้เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยก โดยปิดจุดกลับรถระดับดินเดิม และออกแบบให้มีสะพานกลับรถรูปเกือกม้าเพื่อทดแทนจุดกลับรถดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันหากเดินทางมาจากจังหวัดฉะเชิงเทราและต้องการเลี้ยวเข้าใช้เส้นทาง ทล. 3079 ต้องใช้จุดกลับรถบริเวณดังกล่าว จึงทำให้มีสะพาน 2 ตัว คือสะพานยกระดับข้ามทางแยก และสะพานกลับรถรูปเกือกม้า อาจจะทำให้ผู้ประกอบการที่มีร้านค้าบริเวณแนวสะพานเกิดความวิตกกังวลในเรื่องของการขาดโอกาสในการค้าขาย ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อห่วงกังวลดังกล่าวไปพิจารณาเพิ่มเติม
	6) ในอนาคตเมื่อมีสะพานยกระดับข้ามทางแยก บริเวณใต้สะพานหากมีปริมาณจราจรไม่สูงมากนัก แนะนำให้ออกแบบเป็นวงเวียนใต้สะพานซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากติดรอสัญญาณไฟจราจรได้	6) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
	7) ในการออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยก ต้องการให้เพิ่มความยาวของสะพานโดยให้จุดขึ้น-ลงสะพานอยู่ห่างจากชุมชนเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง	7) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
	8) ควรมีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะบริเวณตรงข้ามโรงงานแลคตาซอย กรณีมีฝนตกจะเกิดน้ำท่วมซึ่งเป็นประจำ ทำให้ได้รับความเดือดร้อนอย่างมาก	8) ในการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาราจรของโครงการ มีการศึกษาด้านอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบระบบระบายน้ำที่ได้มาตรฐานควบคู่ไปพร้อมกัน ทั้งนี้บริเวณโรงงานแลคตาซอยที่ได้รับความเดือดร้อนที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาเพิ่มเติม



ตารางที่ 8.2.3-1

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	9) ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการควรมีป้ายสัญญาณเตือนเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเกิดความระมัดระวัง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างควรติดตั้งให้เพียงพอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณดังกล่าว	9) ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
	10) ต้องการให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และจุดกลับรถ ให้เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่มีไฟส่องสว่างเดิมอยู่แล้วควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้อยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะแยกคลองรังและแยกกระเบาไฟที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	10) ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและพิจารณาในการออกแบบต่อไป เพื่อให้สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง
ด้านสิ่งแวดล้อม	1) โครงการควรมีการกำหนดมาตรการที่ครอบคลุมทั้งด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งชุมชน หากค่าเสียงเกินมาตรฐานควรมีการกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง	1) การศึกษาโครงการฯ จะให้ความสำคัญกับทุกชุมชนในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่แนวประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน เพื่อประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน จากการดำเนินโครงการ และมีการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะด้านเสียง ซึ่งบริเวณใดที่มีค่าเสียงเกินมาตรฐานจะมีการกำหนดมาตรการฯ ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณที่มีค่าเสียงดังเกินมาตรฐาน และจะมีการกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว สำหรับผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะมีแนวทางในการลดผลกระทบเช่นเดียวกับแนวทางการลดผลกระทบด้านเสียง คือ จะมีการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือน และนำผลที่ได้มากำหนดมาตรการป้องกันในระยะก่อสร้างเพื่อให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเช่นเดียวกัน



นายแพทย์ ศิริสุลิกะ
ปลัดอำเภออาวุโส อำเภอพนมสารคาม
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายเอนก สวัสดิ์โสม
หมวดทางหลวงพนมสารคาม
กล่าวรายงานการประชุม



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ประชาชนในพื้นที่โครงการ
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



ประชาชนในพื้นที่โครงการ
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 8.2.3-2

บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
(กลุ่มที่ 2) พื้นที่ตำบลเขาคันทรง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ
ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี)

ตารางที่ 8.2.3-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	1) ในการออกแบบทางแยกแต่ละทางแยกสามารถออกแบบให้เป็นอุโมงค์ทางลอดทุกๆ ทางแยก จะมีโอกาสเป็นไปได้หรือไม่ เนื่องจากหากออกแบบให้เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยก อาจมีการเวนคืนที่ดินทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบ รวมถึงจะทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพเดิมอีกด้วย	1) การออกแบบโครงการพิจารณาจากความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม การเงิน และสิ่งแวดล้อม จึงได้รูปแบบทางเลือกที่นำมาเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ในครั้งนี้ ทั้งนี้ การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณในการก่อสร้าง รวมถึงระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และระบบระบายอากาศ เป็นต้น ดังนั้นรูปแบบทางยกระดับข้ามทางแยกจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่ได้รับการพิจารณา อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะนำประเด็นดังกล่าวไปหารือร่วมกับกรมทางหลวงต่อไป
	2) เสนอให้มีการออกแบบช่วงบริเวณทางแยกคชายุทิศเพิ่มเติม เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และในอนาคตมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากมีการออกแบบเพื่อเตรียมรองรับปริมาณจราจรในอนาคตจะเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้	2) ที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาเพิ่มเติมเนื่องจากบริเวณแยกคชายุทิศมีข้อจำกัดเรื่องสายส่งไฟฟ้าแรงสูงซึ่งต้องประสานเพื่อเข้าหารือร่วมกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตเพื่อรับฟังแนวทางและข้อคิดเห็นสำหรับนำมาใช้ในการออกแบบโครงการ
	3) บริเวณช่วงที่ผ่านตลาดปรือวาย ควรออกแบบให้มีขนาด 6 ช่องจราจร จากเดิมที่มีขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางคู่ขนานเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเลี่ยงการใช้เส้นทางหลักเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงออกแบบการวางระบบระบายน้ำให้ได้มาตรฐานไปพร้อมกับการออกแบบอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน	3) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
	4) บริเวณช่วงที่ผ่านโรงเรียนบ้านปรือวายใหญ่ และโรงเรียนวัดใหม่ไพรชุมพล ควรมีการออกแบบให้มีสะพานลอยแบบจักรยานยนต์ข้ามได้พร้อมคนเดินข้าม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องจากจุดกลับรถเดิมมีระยะทางที่ไกล หากมีสะพานลอยดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ปกครองในการเดินทางมารับ-ส่งบุตรหลานได้	4) ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปหารือร่วมกับกรมทางหลวงเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป อย่างไรก็ตามทางโครงการได้มีการออกแบบให้มีจุดกลับรถทุก ๆ 2.5 กิโลเมตรตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งคาดว่าเหมาะสมและเพียงพอ
	5) เสนอให้ออกแบบเป็นถนนยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการจะเป็นไปได้หรือไม่	5) จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการจำเป็นต้องขยายถนนออกเป็น 6 ช่องจราจรจากปัจจุบัน 4 ช่องจราจร และออกแบบทางคู่ขนานร่วมด้วย ซึ่งเพียงพอต่อการใช้งาน จึงไม่จำเป็นต้องทำถนนยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 8.2.3-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	6) ในการปรับปรุงถนนคูขนานบริเวณหน้าบริษัท อีโน้ ปราจีนบุรี 304 จำกัด จากซอยศรีถึงหมู่บ้าน เอื้ออาทร ตำบลโคกไทย จะมีการปรับปรุง ในลักษณะใด และมีระดับความสูงเป็นอย่างไร โดยปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนหินคลุก มีหลุม บ่อ และมีระดับที่ต่ำกว่าถนนหลัก ทั้งนี้แนะนำให้ ออกแบบเป็นทางคูขนานแบบสวนเลนได้เนื่องจาก มีประชาชนใช้เส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก หากเป็นทางคูขนานแบบสวนเลนจะทำให้เกิด ความสะดวกมากยิ่งขึ้น	6) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณา
	7) บริเวณชุมชนบ้านปรือวาย พื้นที่ชุมชนอยู่ต่ำกว่า ระดับถนนปัจจุบันมาก อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวไม่มี การวางท่อระบายน้ำจึงเป็นพื้นที่รับน้ำ และ คาดว่าในอนาคตจะมีโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น หลายแห่งในบริเวณดังกล่าว จึงต้องการให้ พิจารณาออกแบบให้ไม่กระทบกับพื้นที่เดิม และ ในการออกแบบควรเป็นการออกแบบที่ช่วยแก้ไข ปัญหาที่คนในชุมชนปรือวายประสบอยู่ในปัจจุบัน	7) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณาออกแบบให้มีความ เหมาะสมและสามารถลดผลกระทบให้ได้นมากที่สุด
	8) ในการออกแบบทางคูขนานต้องการให้มีการ ออกแบบทางเดินเท้าและออกแบบการวางท่อ ระบายน้ำใต้ทางเดินเท้าพร้อมกันไปด้วย	8) แนวคิดเบื้องต้นของการออกแบบทางคูขนานคือ ในช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีการออกแบบให้มี ทางเดินเท้าและมีทางระบายน้ำอยู่ใต้ทางเดิน เท้าพร้อมกันไปด้วย จึงขอให้คลายความกังวล ในประเด็นดังกล่าว
	9) บริเวณแยกนิคมอุตสาหกรรมโรจนะและ แยกหนองป่อ ควรมีการออกแบบทางคูขนาน ร่วมด้วย เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีโรงงาน อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งมีพนักงานใช้ รถจักรยานยนต์เดินทางมาทำงานจำนวนมาก หากมีทางคูขนานจะช่วยเพิ่มความสะดวกและ ลดการเกิดอุบัติเหตุได้	9) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณา
	10) ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการควรมีป้าย สัญญาณเตือนเป็นระยะ เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเกิด ความระมัดระวัง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างควร ติดตั้งให้เพียงพอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ เส้นทางสัญจรในบริเวณดังกล่าว	10) ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนิน การศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสม ของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
	11) ในการติดตั้งสายจำหน่ายไฟฟ้า เห็นควรให้ พิจารณาจัดเตรียมงบประมาณในการนำ สายไฟฟ้าลงใต้ดินเพื่อความมั่นคงและมีความ ปลอดภัยในการจำหน่ายไฟ	11) บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นดังกล่าวไปหารือกับ หน่วยงานสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องต่อไป

ตารางที่ 8.2.3-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	12) ต้องการให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดตัดทาง แยก และจุดกลับรถ ให้เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่มี ไฟส่องสว่างเดิมอยู่แล้วควรมีการตรวจสอบและ บำรุงรักษาให้ใช้งานได้อยู่เสมอ เพื่อลดการเกิด อุบัติเหตุ	12) ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและดำเนินการ ออกแบบตำแหน่งติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณแนวเส้นทางให้มีความเพียงพอ

8.3 การประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้
ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม
รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ
(Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์
ประเภทต่าง ๆ อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ป้ายประกาศ เป็นต้น รายละเอียดดังนี้

- 1) เว็บไซต์โครงการ (Website) : www.hw304khaohinson-lattakhian.com
- 1) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) : ทล.304 เขานินซอน-ลาดตะเคียน
- 2) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) : ทล304เขานินซอนตอน1
- 3) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณตรงข้าม
ปั้มน้ำมันปตท.เขานินซอน ตลาดเปิดท้ายโรจนะ ซอยวัดใหม่ประชุมชน สามแยกกระเบาะไผ่ หน้าซอยเทคนิคบูรพา
ปราจีน แยกคลองรัง ตลาดนัดประสพโชค แยกเข้าวัดทุ่งประพาส สะพานข้ามคลองหนองคล้า

การติดบอร์ดประชาสัมพันธ์การประชุม ดำเนินการติดบอร์ดประชาสัมพันธ์เชิญประชุมบริเวณสถานที่
ราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี
สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี แขวงทางหลวงปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ
ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบล
ลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบล
ศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพนง และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า และในพื้นที่จังหวัด
ฉะเชิงเทรา ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอนมสารคาม และองค์การบริหารส่วนตำบลเขานินซอน

9 การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

ดำเนินการนำผลการศึกษาการคัดเลือกรูปแบบรูปแบบการพัฒนาระบบการไปออกแบบรายละเอียดในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น งานออกแบบระบบระบายน้ำ งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น รวมถึงนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมมาพิจารณาเพื่อประกอบการออกแบบร่วมด้วย

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการสำรวจและเก็บตัวอย่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมถึงนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมมาพิจารณาเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมด้วย

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี แขวงทางหลวงปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ์ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า และในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอนวมสารคาม และองค์การบริหารส่วนตำบลเขาคันทรง

2) ดำเนินการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตลอดจนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา 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 ดีเคซี 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 คอนซัลติ้ง 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 แขวงนวมินทร์

เขตปทุมธานี กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2943 9627

ติดต่อ : นางสาวศรินทิพย์ คำดี (วิศวกรโครงการ)



บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 215/15 ถนนรัชดาภิเษก ซอยเฉลิมสุข แขวงจันทระเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2007 7313

ติดต่อ : นางสาวสุธิดา นรดี (นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ : www.hwy304khaohinson-lattakhian.com



เฟสบุ๊กโครงการ : ทล.304 เขาหินซ้อน-ลาดตะเคียน



Line Official : ทล304เขาหินซ้อนตอน1