



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวง หมายเลข 3086

ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ส่งเสริมความสะดวกและปลอดภัย
ในการเดินทางและขนส่ง
ให้แก่ชาวหนองปรือและชาวบ่อพลอย

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
กรกฎาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 3086 เป็นทางหลวงสายสำคัญ เชื่อมระหว่างจังหวัดกาญจนบุรีกับจังหวัดสุพรรณบุรี ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าว มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงอำเภอบ่อพลอยไปอำเภอหนองปรือ ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกคล่องตัวมากขึ้น

ทั้งนี้ ผลการตรวจสอบจากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี พบแหล่งโบราณคดีในระยะทาง 1 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีบ้านดอนน้อย และแหล่งโบราณคดีเขามูลี ดังนั้นโครงการจึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้าน

วิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

โดยมีเป้าหมายหลัก คือ การขยายจำนวนช่องจราจรให้เพียงพอต่อปริมาณการจราจรในอนาคต ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และระบบระบายน้ำ เพื่อให้การเดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 33086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย ระยะทางประมาณ 33.7 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน ลดอุบัติเหตุทางจราจร เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร

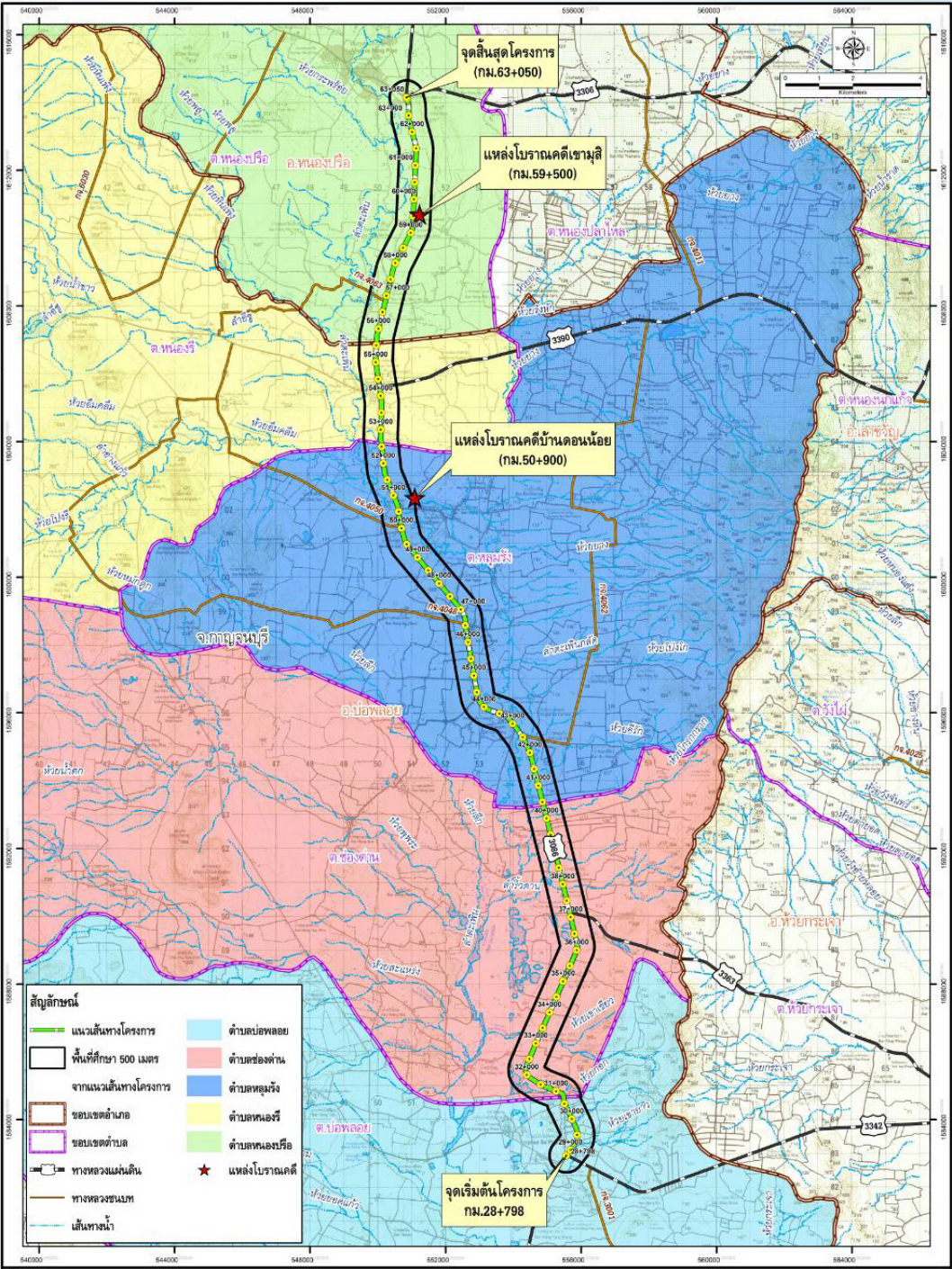
3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจรและการดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

ประโยชน์ของโครงการ

ด้านการจราจรขนส่ง
เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ
เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ



34.3
กิโลเมตร

1
จังหวัด

5
ตำบล

พื้นที่ศึกษาโครงการ

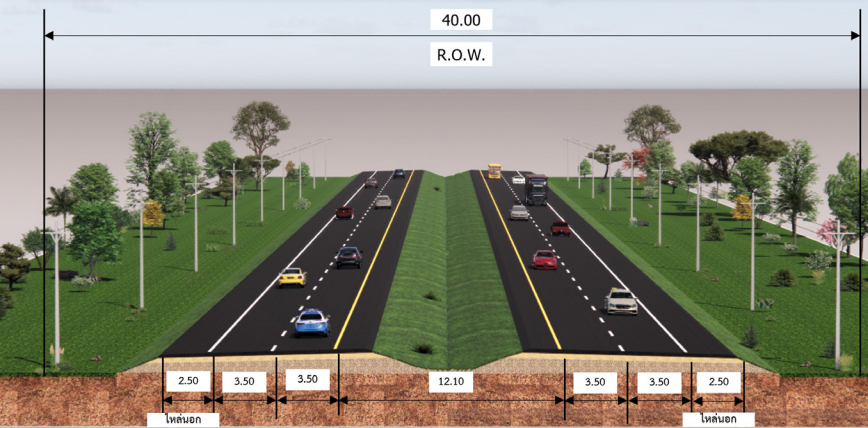
แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ ต.บ่อพลอย อ.บ่อพลอย บนทางหลวงหมายเลข 3086 ประมาณ กม.28+798 บริเวณทางแยกบ่อพลอย (ตัดทางหลวงหมายเลข 3342) และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ ต.หนองปรือ อ.หนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี ประมาณ กม.63+050 เป็นแนวเส้นทาง แนวเหนือใต้ ระยะทางรวมโดยประมาณ 34.252 กิโลเมตร

ปัจจุบันถนนทั่วไปมีขนาดตั้งแต่ 2-8 ช่องจราจร ประกอบด้วย ถนนช่วงนอกชุมชนมีขนาด 2 ช่องจราจร ถนนช่วงเขตชุมชนมีขนาด 4-8 ช่องจราจร โดยสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีลักษณะเป็นที่ราบ และพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชน ชำมคลองลำเพิน ที่ กม.42+663.00 และ กม.50+469.50

ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการเบื้องต้น

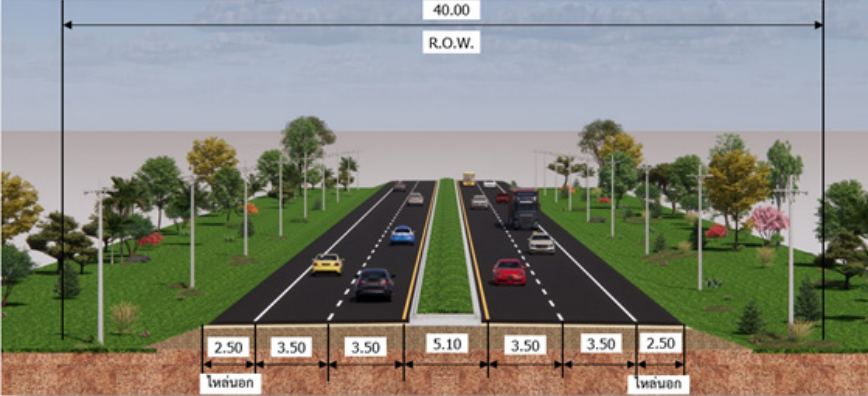
โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและรูปแบบการพัฒนาในอนาคต ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดสำหรับพื้นที่ช่วงนอกชุมชนเป็น 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 40 เมตร ดังนี้

รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median)



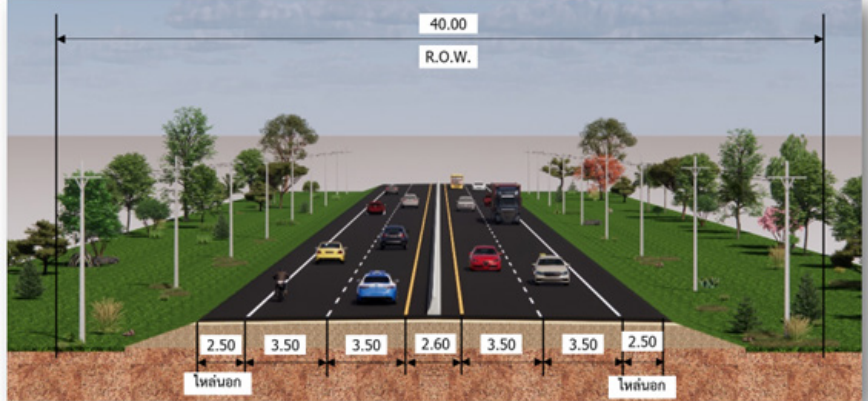
รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.50 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องกว้าง 9.10 เมตร

รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร

รูปแบบที่ 3 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.0 เมตร มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 0.6 เมตร

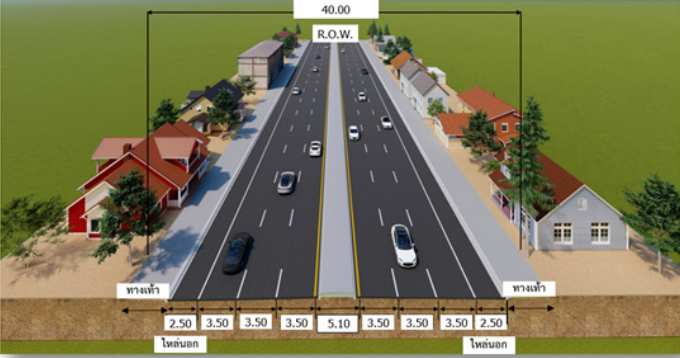
- ข้อดี**
- สามารถป้องกันการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
 - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้มากที่สุด
 - ระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี
- ข้อเสีย**
- มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะข้ามฝั่งได้ง่ายกว่าเกาะกลางแบบยก
 - ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้ต้องรื้อผิวถนนเพื่อสร้างถนนใหม่ ค่าก่อสร้างสูง
 - ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้มากกว่าเกาะยก
 - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้ แต่มีความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะยก
 - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงที่สุด
 - สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนมากที่สุด

- ข้อดี**
- สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้
 - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างไม่มาก ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
 - สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย
- ข้อเสีย**
- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
 - มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้
 - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
 - ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้
 - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบยก
 - สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนค่อนข้างมากแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบยก

- ข้อดี**
- ป้องกันการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
 - รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับข้ามฝั่งได้
 - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย ค่าก่อสร้างถูกที่สุด
 - มีการซ่อมบำรุงน้อย ซ่อมเฉพาะในส่วนของกำแพงคอนกรีตหากเกิดความเสียหาย
 - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด
 - สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนน้อยที่สุด

- ข้อเสีย**
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรถกลับรถหรือรอเลี้ยวได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรอเลี้ยว-กลับรถ
 - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
 - เกาะกลางถูกกันด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่พักรถของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย

ถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน



เหมาะสำหรับถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน มีการสัญจรของคนเดินเท้าถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีเกาะกลาง และทางเท้าสำหรับคนเดิน

ทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ

ทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ มี 3 แยกหลักๆ ประกอบด้วย



ทางแยกบ่อพลอย ตัดทางหลวงหมายเลข 3342 (กม.28+798) ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร



ทางแยกช่องด่าน ตัดทางหลวงหมายเลข 3363 (กม.37+150) ปัจจุบันเป็นทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร

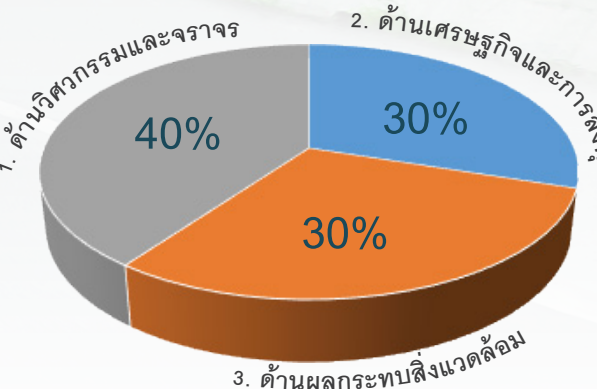


ทางแยกหนองรี ตัดทางหลวงหมายเลข 3390 (กม.54+280) ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

การออกแบบทางแยกจะพิจารณาให้เหมาะสมกับข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกโดยจะคำนึงถึงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งปัจจุบันและอนาคต โดยส่วนใหญ่จะออกแบบให้ทางสายหลักมีกระแสจราจรมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้างรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของทางแยกเพื่อดำเนินการออกแบบในรายละเอียดขั้นต่อไป



หลักเกณฑ์การพิจารณาทางเลือกรูปแบบการพัฒนา



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่9:พฤษภาคม2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA) สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาคือครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 29 ปัจจัย โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบระดับปานกลางขึ้นไปจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA)



แหล่งโบราณคดีบ้านดอนน้อย (กม.50+900)



แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ภูมิสัณฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- น้ำใต้ดิน
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- การใช้ที่ดิน

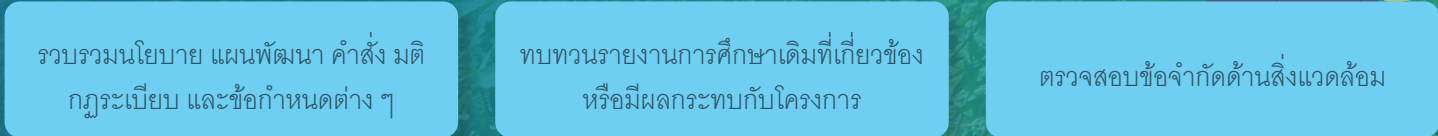
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถานแหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

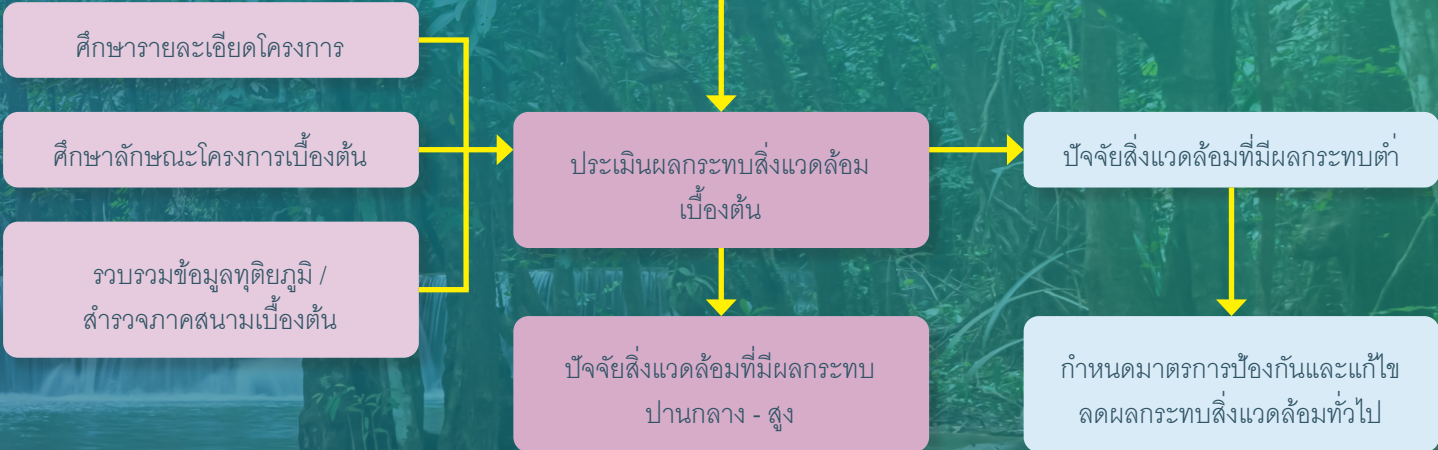
ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



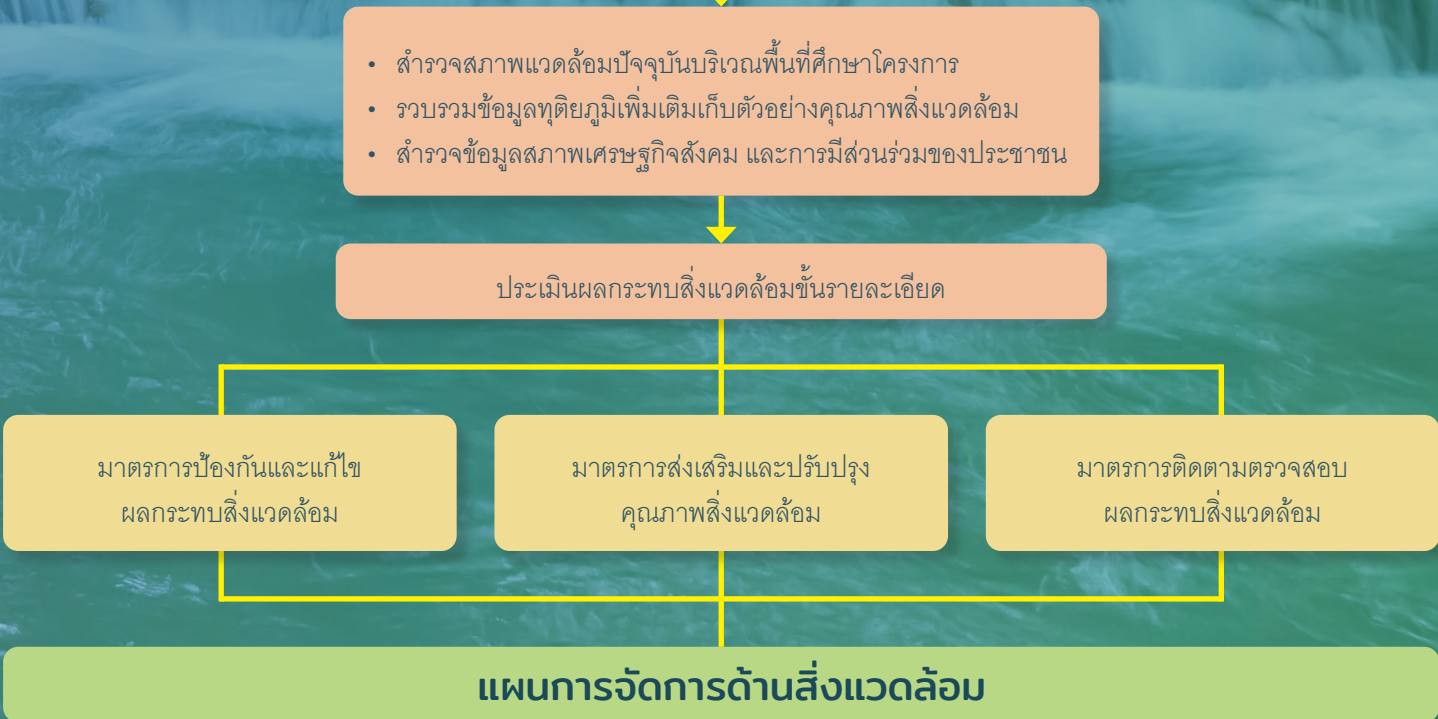
การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)



การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนร่วมปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทาง ป้องกัน และแก้ไขลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการเข้าพบ หารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 12-13 พฤษภาคม 2568



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
เวลา 13.00-16.00 น. ณ ห้องประชุมพลอยไพลิน
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบ่อพลอย
(OTOP) อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี
มีผู้เข้าร่วมประชุม 228 ราย



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

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

อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์: 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินันท์ โอจารุทิพย์) โทรสาร: 0 2519 5734

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้าน
การมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด

152 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์: 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง) โทรสาร: 0 2509 9109



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

59/99 หมู่ที่ 3 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จ.นนทบุรี 11120

โทรศัพท์: 08 8088 0025 (นางสาวณิการ คลายนาพร)



Website

www.3086หนองปรือบ่อพลอย.com



Facebook

ทล.3086 ชั่ว หนองปรือ-บ่อพลอย



Line Official

ทล.3086 ชั่ว หนองปรือ-บ่อพลอย