

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 3086

ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

ตุลาคม 2568



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์ 2	
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	4
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	6
5.1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน.....	6
5.2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ.....	6
6.	การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ.....	10
6.1	การศึกษารูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ.....	11
6.2	ทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ	18
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	20
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	20
7.2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	22
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	23
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา.....	23
8.	การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ.....	30
8.1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการ	30
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	30
8.2.1	การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม.....	30
8.2.2	สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	30
8.2.3	สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1).....	35
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป.....	46
9.1	ด้านวิศวกรรม	46
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	46
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	46
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	47



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....4
ตารางที่ 6-1	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงนอกชุมชน..... 14
ตารางที่ 6-2	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน 18
ตารางที่ 7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น..... 21
ตารางที่ 7-2	หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 24
ตารางที่ 7-3	สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น 27
ตารางที่ 8-1	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา..... 33
ตารางที่ 8-2	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา..... 38



สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ.....	3
รูปที่ 5-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	7
รูปที่ 5-2 แผนที่โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ	8
รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ.....	9
รูปที่ 6-1 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median).....	11
รูปที่ 6-2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median).....	12
รูปที่ 6-3 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median).....	13
รูปที่ 6-4 เกาะกลางแบบยก (Raised Median).....	15
รูปที่ 6-5 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median).....	16
รูปที่ 6-6 เกาะกลางแบบทาสี (Painted Median)	17
รูปที่ 6-7 ทางแยกบ่อพลอย	19
รูปที่ 6-8 ทางแยกช่องด่าน	19
รูปที่ 6-9 ทางแยกหนองรี	20
รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	22
รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	31
รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ	32
รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	32
รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	36



เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับ งานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบลงทุนก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยางมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบซึ่งในงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 3086 เป็นทางหลวงสายสำคัญเชื่อมระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี กับจังหวัดสุพรรณบุรี ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าว มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงอำเภอบ่อพลอยไปอำเภอนองปรือ ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกคล่องตัวมากขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบแหล่งโบราณคดีในระยะทาง 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง (แสดงดังรูปที่ 1-1) คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 194 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับ 20.7 และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561

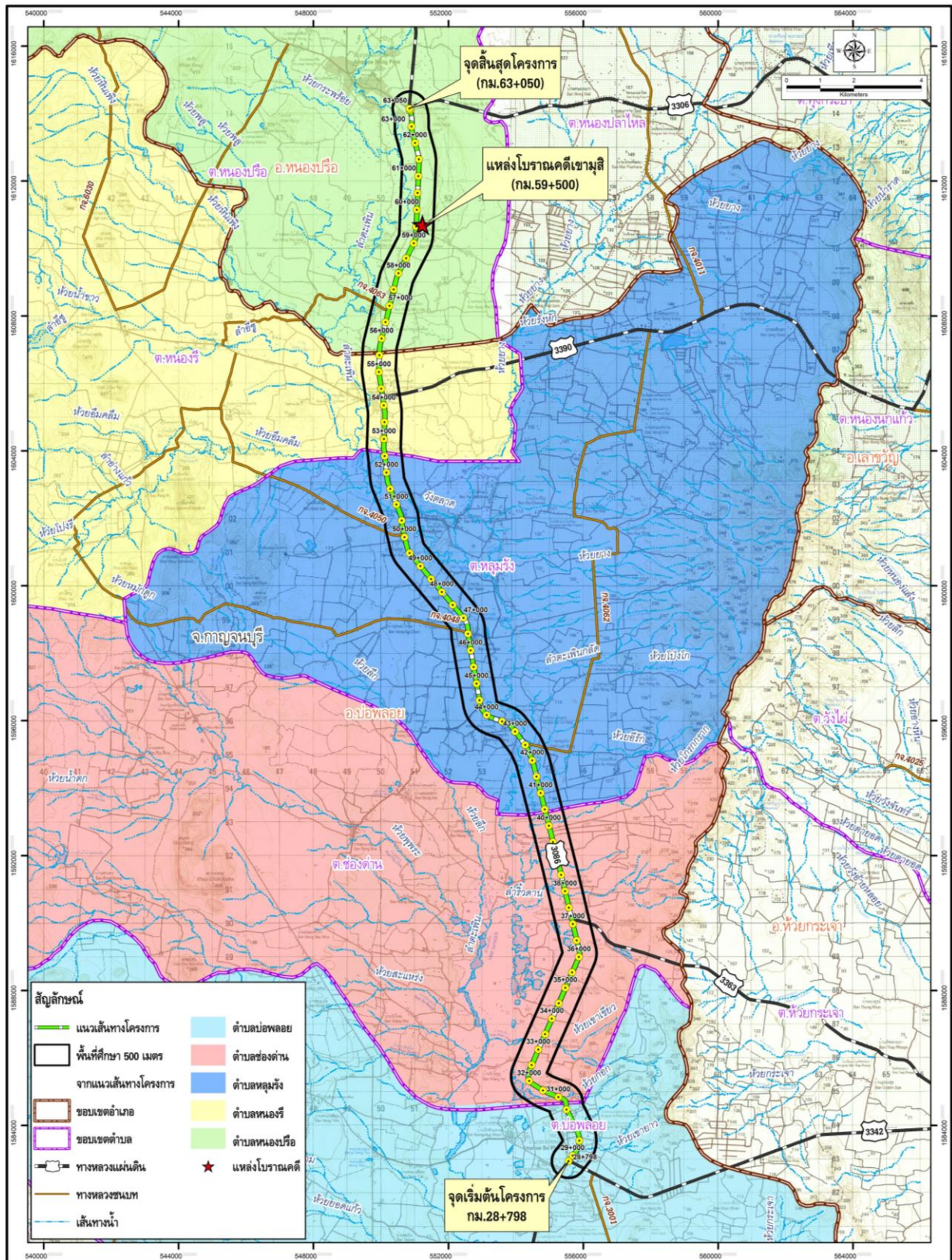
2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคา
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม และประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง : เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทางโครงการ ซึ่งผ่านพื้นที่เขตปกครองของตำบลบ่อพลอย ตำบลช่องด่าน ตำบลหลุมรั้ง ตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย และตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี รวม 41 หมู่บ้าน/ชุมชน (ดังตารางที่ 4-1) ทั้งนี้ในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนจะยึดถือพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียโดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ขอบเขตการปกครอง	ชุมชน
1	กาญจนบุรี	บ่อพลอย	บ่อพลอย	เทศบาลตำบลบ่อพลอย	ชุมชนพลอยไพลิน 1
2					ชุมชนพลอยไพลิน 2
3					ชุมชนเขาเตี้ย
4					ชุมชนเขาแก้ว
5					ชุมชนจามรฟาร์ม
6					ชุมชนตลาดสดหินใหญ่
7					ชุมชนพัฒนาวัดรัชดาภิเษก
8					ชุมชนวัดเขาวงจินดาราม
9					ชุมชนพาณิชย์
10					ชุมชนหัวเขา



ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ขอบเขตการปกครอง	ชุมชน		
11			ชองदान	องค์การบริหารส่วนตำบลชองदान	หมู่ที่ 1 บ้านหัวเขา		
12					หมู่ที่ 2 บ้านชองदान		
13					หมู่ที่ 10 บ้านชองदान		
14					หมู่ที่ 11 บ้านชองदान		
15					หมู่ที่ 13 บ้านหัวเขา		
16					หมู่ที่ 14 บ้านเขาพุ		
17					หลุมรั้ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง	หมู่ที่ 2 บ้านบ่อเที่ยง
18			หมู่ที่ 3 บ้านหนองขาม				
19			หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง				
20			หมู่ที่ 5 บ้านหลุมรั้ง				
21			หมู่ที่ 6 บ้านหนองหมู				
22			หมู่ที่ 7 บ้านสันติสุข				
23			หมู่ที่ 8 บ้านลำเหย				
24			หมู่ที่ 9 บ้านหนองโกชุม				
25			หมู่ที่ 10 บ้านหนองเต็ง				
26			หมู่ที่ 13 บ้านงาม				
27			หมู่ที่ 14 บ้านวังเงิน				
28			หมู่ที่ 15 บ้านจางเจริญ				
29			หมู่ที่ 16 บ้านจัดสรร				
30			หนองรี	เทศบาลตำบลหนองรี			ชุมชนพัฒนาประชาสันติสุข
31							ชุมชนรวมใจสามัคคี
32							ชุมชนพอบูหนองรี
33							ชุมชนลำตะเพิน
34					ชุมชนหนองรีสร้างสรรค์		
35			หนองปรือ	หนองปรือ	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ	หมู่ที่ 2 บ้านหนองไม้เอื้อย	
36						หมู่ที่ 10 บ้านเขามุสิ	
37						หมู่ที่ 12 บ้านหนองหูช้าง	
38						หมู่ที่ 16 บ้านหนองไม้แดง	
39				เทศบาลตำบลหนองปรือ		ชุมชนเขามุสิ	
40						ชุมชนดอนสะแซ	
41						ชุมชนตลาดหนองปรือ	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

โครงการอยู่ในตอนควบคุม 0201 ช่วงทุ่งมะสังข์ - ปลักประตู จุดเริ่มต้นของโครงการอยู่บริเวณทางแยกบ่อพลอย (ตัดทางหลวงหมายเลข 3342) ประมาณ กม.28+798 อยู่ในพื้นที่ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าขึ้นไปทางทิศเหนือเข้าสู่พื้นที่ ตำบลช่องด่าน ผ่านทางแยกช่องด่านตัดทางหลวงหมายเลข 3363 (กม.37+150) ผ่านหมวดการทางบ่อพลอย (กม.41+200) ข้ามคลองลำตะเพิน (กม.42+663) จากนั้นเข้าสู่พื้นที่ตำบลหลุมรั้ง แนวเส้นทางยังคงมุ่งขึ้นทิศเหนือ ข้ามคลองลำตะเพิน (กม.50+470) ก่อนจะข้ามมุ่งหน้าเข้าสู่ทางแยกหนองรี ตัดทางหลวงหมายเลข 3390 (กม.54+280) หลังจากนั้นแนวเส้นทางยังคงมุ่งหน้าทิศเหนือเข้าสู่พื้นที่ตำบลหนองรี ผ่านสถานีไฟฟ้าบ่อพลอย 2 และโรงพยาบาลหนองปรือ (กม.61+100) และไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.63+050 ก่อนถึงทางแยกหนองปรือ ตัดทางหลวงหมายเลข 3306 (กม.63+065) ที่ตำบลหนองปรือ อำเภอนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีระยะทางรวมโดยประมาณ 34.3 กิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 5-1)

5.2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

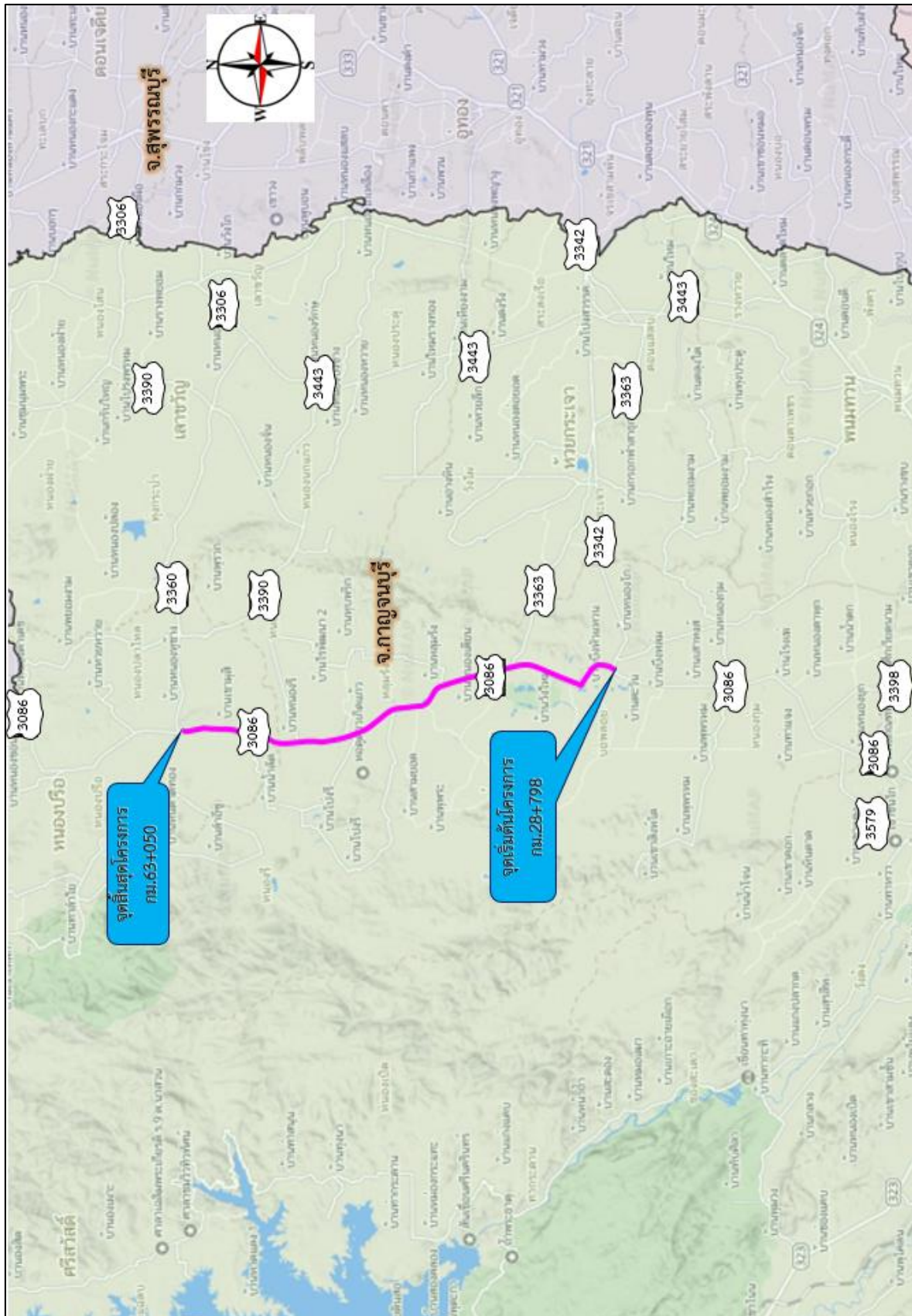
โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการแสดงดังรูปที่ 5-2 ถึงรูปที่ 5-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ทางหลวงหมายเลข 3086 สายลาดหญ้า - ด่านช้าง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลลาดหญ้า อำเภอมะกลองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 333 ที่ตำบลแจ้จาม อำเภอนองหญ้าไช จังหวัดสุพรรณบุรี รวมระยะทาง 108.178 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3342 สายวังขอน - บ่อพลอย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 321 ที่ตำบลจรเข้สามพัน อำเภอนองหญ้าไช จังหวัดสุพรรณบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 38.776 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3363 สายดอนแสลบ - ช่องด่าน แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3443 ที่ตำบลดอนแสลบ อำเภอห้วยกระเจา จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลช่องด่าน อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 38.776 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3390 สายหนองรี - บ่อ่าง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3488 ที่ตำบลหนองโสน อำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 37.173 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)



รูปที่ 5-2 แผนที่โครงการขายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ



ทางหลวงหมายเลข 3086



ทางหลวงหมายเลข 3342



ทางหลวงหมายเลข 3363



ทางหลวงหมายเลข 3390



ทางหลวงหมายเลข 3306



ทางหลวงหมายเลข 3443



ทางหลวงหมายเลข 3579



ทางหลวงหมายเลข 3398

รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

ทางหลวงหมายเลข 3306 สายหนองปรือ – สระกระโจม แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 333 ที่ตำบลสระกระโจม อำเภอดอนเจดีย์ จังหวัดสุพรรณบุรี รวมระยะทาง 56.045 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3443 สายตลาดใหม่ - เขาวัง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 324 ที่ตำบลรางหวาย อำเภอพนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3306 ที่ตำบลเลาขวัญ อำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 42.897 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3579 สายทุ่งนางนารอก - ตลาดหญ้า แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองกุ่ม อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลตลาดหญ้า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 9.762 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4 (Road Hierarchy)

ทางหลวงหมายเลข 3398 สายท่าพะเนียด - ทุ่งมะสังข์ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลแก่งเสี้ยน อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองกุ่ม อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 13.804 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

6. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ พบว่า ทางหลวงหมายเลข 3086 มีเขตทางเดิม 40 เมตร (ตามบัญชีเขตทางหลวง) โดยถนนส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชน สำหรับโครงการนี้เป็นการศึกษารูปแบบการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิม ซึ่งไม่ต้องทำการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทาง แต่จะเป็นการศึกษารูปแบบของการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการ แนวคิดในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต มีดังนี้

- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางและสามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตจากการคาดการณ์ได้
- ใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมมากที่สุด หรือเวนคืนที่ดินเพิ่มให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

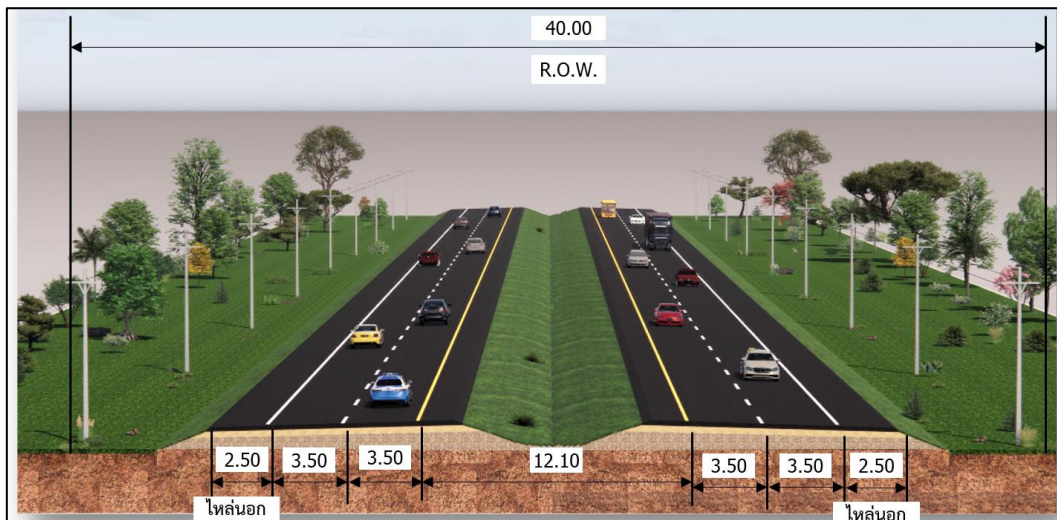
6.1 การศึกษารูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

จะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน ซึ่งเบื้องต้นมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทาง โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมขนาด 40 เมตร โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถสัญจรไปมาภายในชุมชนและระหว่างชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัย โดยได้พิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร ดังนี้

1. ถนนโครงการช่วงนอกชุมชน

สำหรับพื้นที่โครงการช่วงนอกชุมชนได้พิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร โดยจะพิจารณาเกาะกลาง 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องกว้าง 9.10 เมตร ดังรูปที่ 6-1

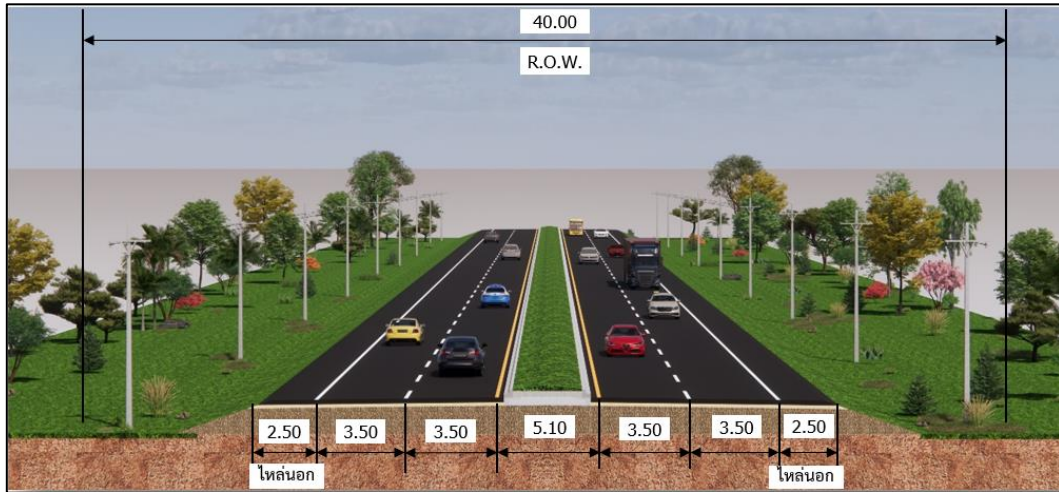


รูปที่ 6-1 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> • สามารถป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ • สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้มากที่สุด • ระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี 	<ul style="list-style-type: none"> • มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะข้ามฝั่งได้ง่ายกว่าเกาะกลางแบบยก • ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้ต้องรื้อผิวถนนเพื่อสร้างถนนใหม่ ค่าก่อสร้างสูง • ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้มากกว่าเกาะยก • สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรอกของคนเดินข้ามถนนได้ แต่มีความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะยก • ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงที่สุด • สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนมากที่สุด

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร ดังรูปที่ 6-2

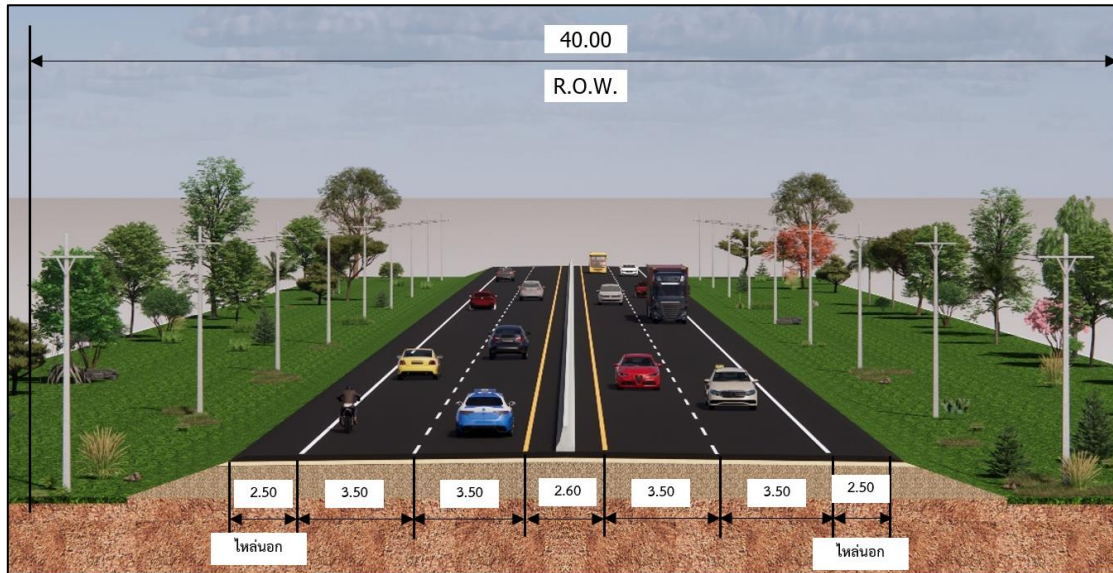


รูปที่ 6-2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> • สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ • ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างไม่มาก ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก • สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรอของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> • ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ • มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ • อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน • ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้ • ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกตตรง • สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนค่อนข้างมากแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกตตรง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

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 ดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> ป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับข้ามฝั่งได้ ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย ค่าก่อสร้างถูกที่สุด มีการซ่อมบำรุงน้อย ซ่อมเฉพาะในส่วนของกำแพงคอนกรีตหากเกิดความเสียหาย ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรถกลับรถหรือรถอเลี้ยวได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรถอเลี้ยว-กลับรถ อาจมีปัญหาระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน เกาะกลางถูกกั้นด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่พักรอกของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย

ที่มา : ทีวีปรึกษา, 2568

หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดของโครงการช่วงนอกชุมชน ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้



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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงนอกชุมชน

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงนอกชุมชน ในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (แสดงดังตารางที่ 6-1) พบว่ารูปแบบของเกาะกลางที่ได้คะแนนสูงสุดที่สุด คือ รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) ได้คะแนน 77 คะแนน เนื่องจากรถใช้ความเร็วได้สูง มีความปลอดภัยต่อรถที่แล่นทิศทางสวนกันเมื่อเกิดเสียหลักเข้าหาเกาะกลางซึ่งป้องกันการชนประสานงาได้ดี ป้องกันการละเมิดการใช้เกาะกลางได้ดี มีค่าก่อสร้างที่ไม่สูง มีการซ่อมบำรุงน้อย ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย และสามารถใช้เส้นทางเดิมได้เกือบทั้งหมดจึงทำให้มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด ดังนั้นในช่วงนอกเมืองหรือในช่วงทั่วไป เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

ตารางที่ 6-1

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงนอกชุมชน

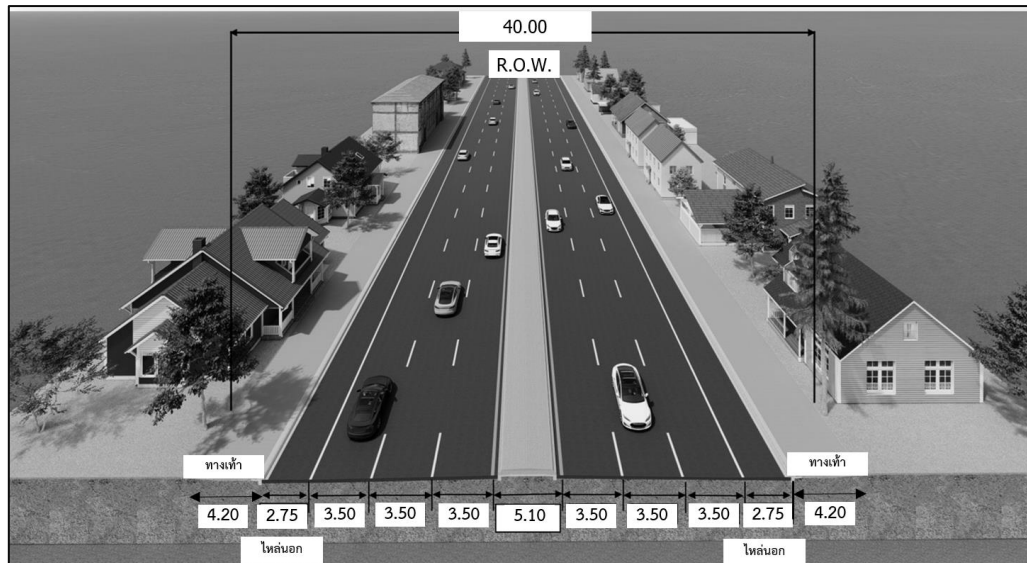
ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก	รูปแบบ	รูปแบบ	รูปแบบ
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	1.1 ความปลอดภัยของรถทางตรง	15.00	15.00	9.00	15.00
	1.2 การกลับรถและการเลี้ยว	10.00	10.00	8.00	2.00
	1.3 การละเมิดการใช้เกาะกลาง	10.00	6.00	8.00	10.00
	1.4 การระบายน้ำบนผิวจราจร	5.00	3.00	1.00	2.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	40.00	34.00	26.00	29.00
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	2.1 ด้านราคาค่าก่อสร้าง	20.00	8.00	12.00	20.00
	2.2 ด้านการซ่อมบำรุง	10.00	4.00	6.00	8.00
	รวมคะแนนด้านการลงทุน	30.00	12.00	18.00	28.00
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.1 อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน	15.00	12.00	15.00	9.00
	3.2 ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง	10.00	2.00	4.00	8.00
	3.3 ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้	5.00	1.00	2.00	3.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30.00	15.00	21.00	20.00
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		100.00	61.00	65.00	77.00
อันดับ			3	2	1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

2. ถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

สำหรับพื้นที่โครงการช่วงพื้นที่ชุมชนได้พิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร โดยจะพิจารณาเกาะกลาง 3 รูปแบบดังนี้

รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.20 เมตร และมีเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร **รูปที่ 6-4**

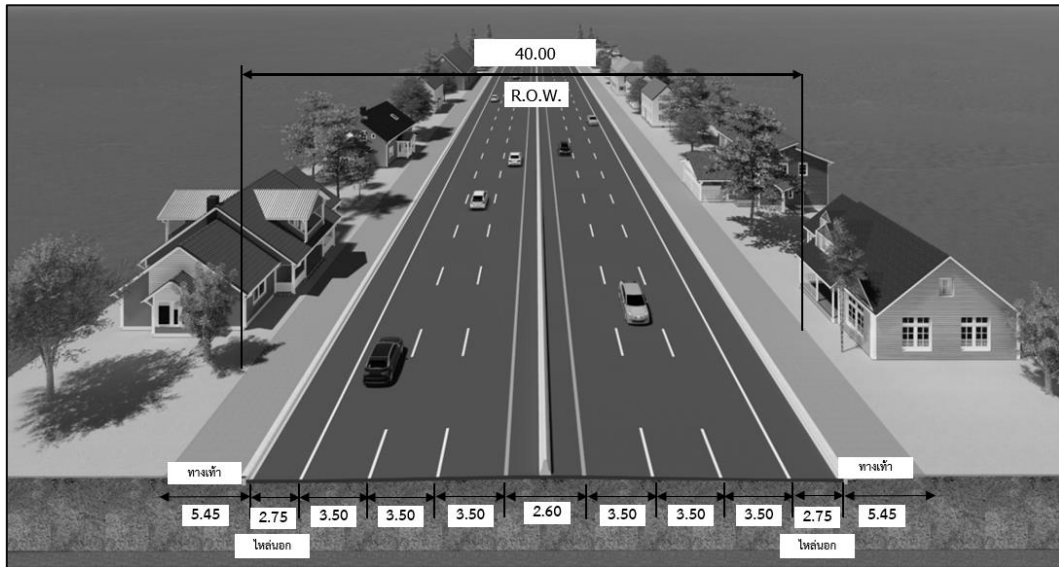


รูปที่ 6-4 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่และลักษณะเกาะกลางมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด เหมาะกับช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูงมาก ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าได้ดีมาก สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้อย่างปลอดภัย ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วนแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตและเกาะสี่ สามารถออกแบบตกแต่งให้มีทัศนียภาพที่สวยงามและเป็นระเบียบ ไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ อาจมีปัญหากการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้ ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปแบบที่ 2 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร และมีเกาะกลางกำแพงคอนกรีต กว้าง 0.6 เมตร รวมทางเท้ากว้าง 5.45 เมตร ดังรูปที่ 6-5

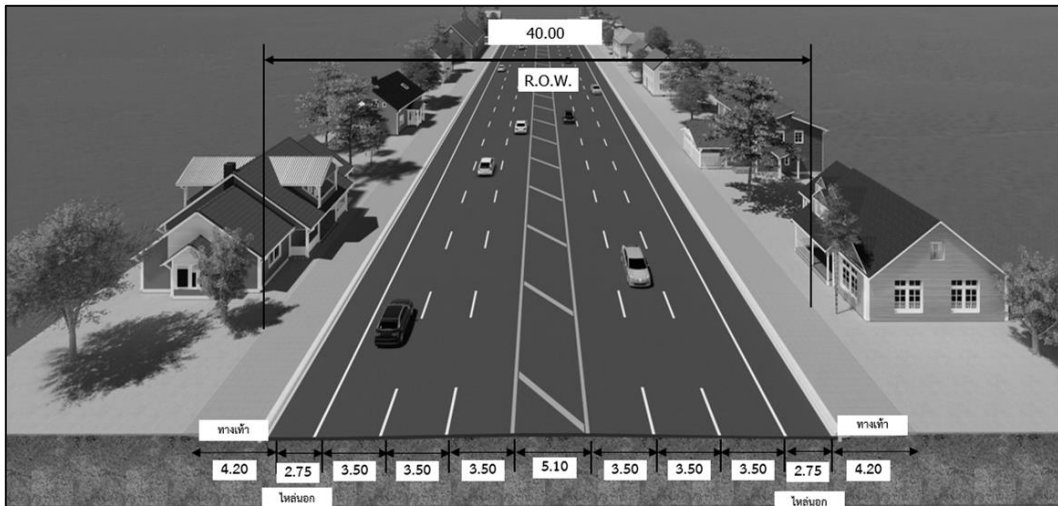


รูปที่ 6-5 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> ป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับข้ามฝั่งได้ ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ค่าก่อสร้างไม่สูง มีการซ่อมบำรุงน้อย ซ่อมเฉพาะในส่วนของกำแพงคอนกรีต หากเกิดความเสียหาย ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรถจักรยานหรือรถเล็กได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรถเล็ก-จักรยาน อาจมีปัญหาคาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน เกาะกลางถูกกั้นด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่ที่พักรอของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่และบดบังทัศนียภาพความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.20 เมตร และมีเกาะกลางแบบสีกว้าง 5.10 เมตรดังรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 เกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median)

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่และลักษณะเกาะกลางถนนมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต • สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดี • ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้ ค่าก่อสร้างไม่สูง • มีการซ่อมบำรุงน้อย • ไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่และบดบังทัศนียภาพความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนทางกันได้ • รถจักรยานยนต์ขับข้ามฝั่งได้ง่าย • สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ แต่ไม่ปลอดภัย

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชนในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (แสดงดังตารางที่ 6-2) พบว่ารูปแบบของเกาะกลางที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ **รูปแบบที่ 1** เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ได้คะแนน 76 คะแนน โดยรูปแบบนี้มีพื้นที่และลักษณะเกาะกลางถนนมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนทางกันได้ และเหมาะกับช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูงมากในช่วงชุมชน ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าได้ดีมาก สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ และสามารถใช้เกาะเป็นที่พักรอกของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นในพื้นที่ชุมชนเกาะกลางแบบยกจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ



ตารางที่ 6-2

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาดนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	1.1 ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	15.00	15.00	12.00	3.00	
	1.2 ความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต	10.00	10.00	6.00	8.00	
	1.3 การกลับรถและการเลี้ยว	5.00	4.00	1.00	3.00	
	1.4 การละเมิดการใช้เกาะกลาง	5.00	4.00	5.00	1.00	
	1.5 การระบายน้ำบนผิวจราจร	5.00	1.00	2.00	5.00	
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร		40.00	34.00	26.00	20.00
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	2.1 ด้านราคาค่าก่อสร้าง	20.00	12.00	16.00	20.00	
	2.2 ด้านการซ่อมบำรุง	10.00	6.00	8.00	10.00	
	รวมคะแนนด้านการลงทุน		30.00	18.00	24.00	30.00
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.1 อุบัติเหตุและความปลอดภัยของคนข้ามถนน	15.00	15.00	6.00	3.00	
	3.2 ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้าง	10.00	4.00	8.00	4.00	
	3.3 สุนทรียภาพ	5.00	5.00	1.00	4.00	
	รวมคะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		30.00	24.00	15.00	11.00
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน			100.00	76.00	65.00	61.00
อันดับ			1	2	3	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6.2 ทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ

สำหรับจุดตัดทางแยกที่สำคัญของโครงการมี 3 แห่ง คือ

1. ทางแยกบ่อพลอย (ตัดทางหลวงหมายเลข 3342) ประมาณ กม.28+798 ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-7 ทางแยกบ่อพลอย

2. ทางแยกช่องด้านตัดทางหลวงหมายเลข 3363 (กม.37+150) ปัจจุบันเป็นทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 ทางแยกช่องด้าน

3. ทางแยกหนองรีตัดทางหลวงหมายเลข 3390 (กม.54+280) ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 6-9



รูปที่ 6-9 ทางแยกหนองรี

โดยจากการวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่า ทางแยกทั้ง 3 แห่ง จะควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรและปรับปรุงบริเวณทางแยกให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดว่า ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ตั้งตารางที่ 7-1 ต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบแหล่งโบราณคดีในระยะทาง 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 194 เมตร ดังนั้น จึงเข้า ข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับ 20.7 และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561



ตารางที่ 7-1

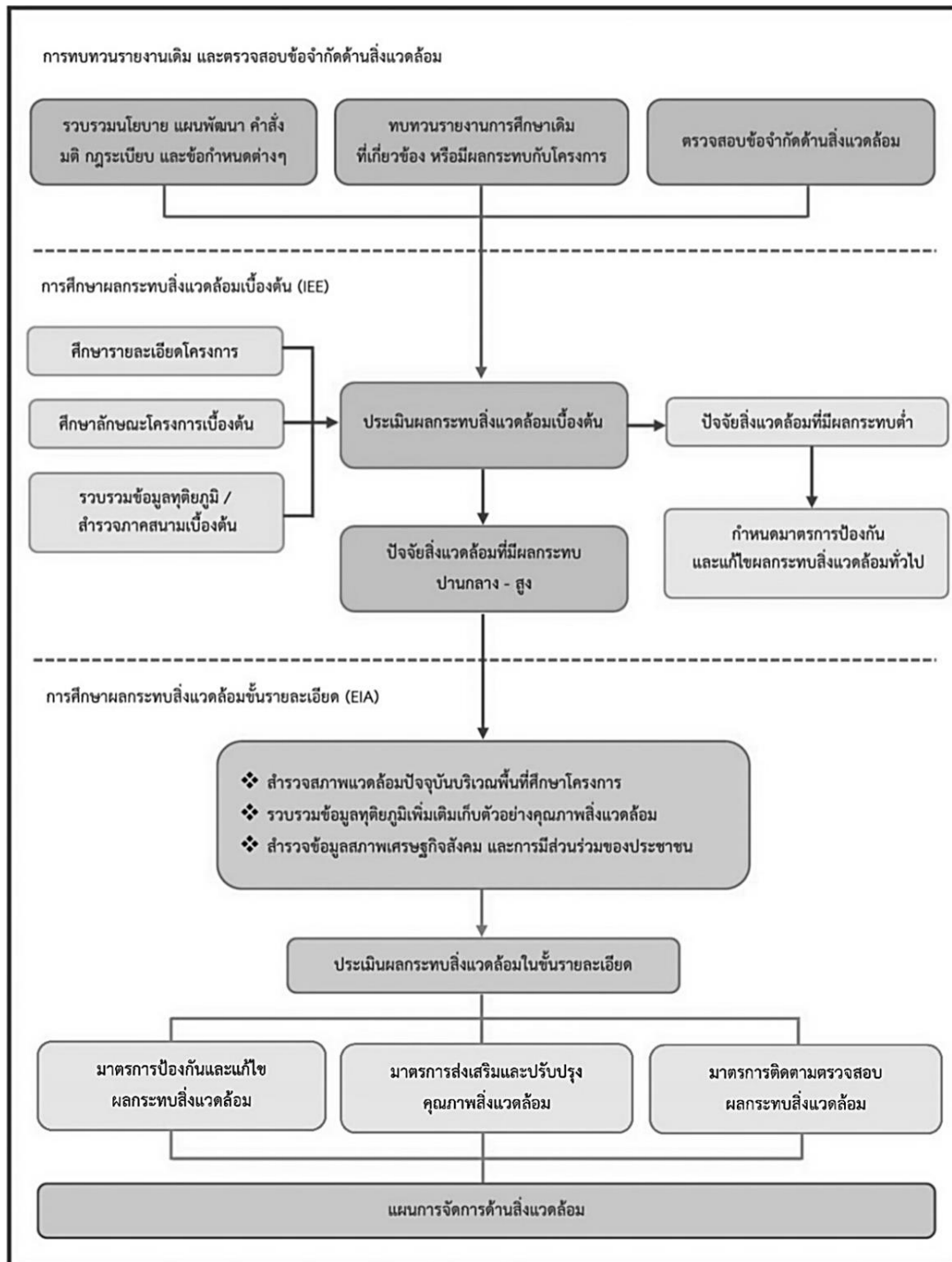
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 3 (บ้านโป่ง) ดังหนังสือเลขที่ ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 3 (บ้านโป่ง) ดังหนังสือเลขที่ ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส.1008.6/9804 ลงวันที่ 21 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ ดังหนังสือเลขที่ ทส 0609/4163 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส 1003.2/9839 ลงวันที่ 22 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม. 59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 194 เมตร
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส.1008.6/9804 ลงวันที่ 21 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 7-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : ดัดแปลงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)

รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการตรวจสอบพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบหมู่บ้าน/ชุมชน จำนวน 41 แห่ง และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 28 แห่ง (ดังตารางที่ 7-2)

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุกมิติของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9: พฤศจิกายน 2567)

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



ตารางที่ 7-2
หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	กม.		47P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	กาญจนบุรี	บ่อพลอย	บ่อพลอย	ชุมชนพัฒนาวัดรัชดาภิเษก	ชุมชน	28+281		555194	1582673	450
2				วัดรัชดาภิเษก	ศาสนสถาน		28+298	555239	1582539	485
3				ชุมชนตลาดสดหินใหญ่	ชุมชน		28+517	555611	1582673	290
4				ชุมชนพณิชย	ชุมชน	28+524		555260	152944	292
5				ชุมชนจามรฟาร์ม	ชุมชน		28+914	555998	1583096	235
6				ชุมชนพลอยไพลิน 2	ชุมชน		29+100	555994	1583101	245
7				ชุมชนเขาแก้ว	ชุมชน		29+451	555598	1584014	239
8				โรงเรียนอนุบาลบ้านบ่อพลอย	สถานศึกษา		29+583	556146	1583669	269
9				ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบ่อพลอย	สถานศึกษา	29+598		555723	1583605	160
10				โรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก	สถานศึกษา		29+751	556081	1583895	268
11				ชุมชนพลอยไพลิน 1	ชุมชน	30+098		555535	1583776	198
12				ชุมชนเขาเตี้ย	ชุมชน	30+301		555177	1584184	386
13				หลวงพอนิลบ่อพลอย	ศาสนสถาน	30+600		555295	1584530	187
14				วัดเขาวงจันดาราม	ศาสนสถาน	30+655		555377	1584619	112
15				โรงพยาบาลบ่อพลอย	สถานพยาบาล		30+815	555497	1584832	75
16				ชุมชนวัดเขาวงจันดาราม	ชุมชน		31+201	555345	1585012	172
17				ชุมชนหัวเขา	ชุมชน	32+051		554160	1585355	240
18				ชองदान	หมู่ที่ 13 บ้านหัวเขา	ชุมชน		32+228	554422	1585522
19			หมู่ที่ 1 บ้านหัวเขา		ชุมชน		33+283	554899	1586459	127
20			หมู่ที่ 10 บ้านชองदान		ชุมชน		35+173	555624	1588207	89
21			โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลชองदान		สถานพยาบาล	37+300		555467	1590244	163
22			วัดชองदानราษฎร์บำรุง		ศาสนสถาน	37+636		555437	1590567	112



ตารางที่ 7-2

หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	กม.		47P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
23	กาญจนบุรี	บ่อพลอย	ช่องदान	โรงเรียนบ้านช่องदान	สถานศึกษา	37+788		555328	1590698	188
24				หมู่ที่ 2 บ้านช่องदान	ชุมชน		38+214	555535	1591186	127
25				หมู่ที่ 11 บ้านช่องदान	ชุมชน	38+400		555322	1591326	65
26				หมู่ที่ 14 บ้านเขาพุ	ชุมชน	39+100		555154	1592012	107
27			หลุมรั้ง	หมู่ที่ 2 บ้านบ่อเหียง	ชุมชน	41+210		554455	1594056	241
28				หมู่ที่ 16 บ้านจัดสรร	ชุมชน		41+901	554651	1594487	216
29				หมู่ที่ 6 บ้านหนองหมู	ชุมชน		42+501	554813	1595236	485
30				หมู่ที่ 5 บ้านหลุมรั้ง	ชุมชน	43+020		553865	1595616	131
31				วัดหลุมรั้งพัฒนา	ศาสนสถาน		43+228	554000	1596039	246
32				โรงเรียนบ้านหลุมรั้ง	สถานศึกษา		43+245	553928	1595997	168
33				โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหลุมรั้ง ตำบลหลุมรั้ง	สถานพยาบาล	43+336		553668	1595773	165
34				หมู่ที่ 15 บ้านจงเจริญ	ชุมชน		44+013	553340	1596336	246
35				หมู่ที่ 10 บ้านหนองเต็ง	ชุมชน	44+510		552669	1596588	198
36				หมู่ที่ 3 บ้านหนองขาม	ชุมชน	45+216		552595	1597327	187
37				หมู่ที่ 8 บ้านลำเหย	ชุมชน		46+430	552735	1598523	144
38				โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 21	สถานศึกษา	46+817		552375	1598830	176
39				หมู่ที่ 9 บ้านหนองโกชุม	ชุมชน	46+883		552159	1598956	305
40				วัดลำเหยสามัคคีธรรม	ศาสนสถาน	47+056		552321	1599019	119
41				หมู่ที่ 13 บ้านงาม	ชุมชน		47+605	552326	199617	287
42				หมู่ที่ 14 บ้านวังเงิน	ชุมชน		49+401	551556	1600977	489
43				หมู่ที่ 7 บ้านสันติสุข	ชุมชน	49+884		550499	1601282	236
44				โรงเรียนบ้านยางสูง	สถานศึกษา	50+412		550250	1601816	375
45				วัดยางสูง	ศาสนสถาน		50+615	551131	1602066	484
46				หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง	ชุมชน		50+724	550676	1602200	120



ตารางที่ 7-2
หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	กม.		47P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
47	กาญจนบุรี	บ่อพลอย	หนองรี	ชุมชนพัฒนาประชาสันติสุข	ชุมชน	53+312		549846	1604647	262
48				ชุมชนร่วมใจสามัคคี	ชุมชน		53+613	550363	1604916	220
49				วัดหนองรี	ศาสนสถาน		54+082	550250	1605463	178
50				ชุมชนลำตะเพิน	ชุมชน	54+389		549616	1605561	498
51				โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี ตำบลหนองรี	สถานพยาบาล	54+442		549978	1605785	43
52				โรงเรียนบ้านหนองรี	สถานศึกษา		54+613	550127	1605980	133
53				โรงเรียนหนองรีประชานิมิตร	สถานศึกษา		54+633	550313	1606024	323
54				ชุมชนหนองรีสร้างสรรค์	ชุมชน		54+846	550281	1606116	264
55				ชุมชนพ่อบุหนองรี	ชุมชน	55+103		549744	1606283	249
56				สถานธรรมไทยเวียง	ศาสนสถาน		55+600	550292	1606942	322
57		หนองปรือ	หนองปรือ	โรงเรียนบ้านหนองไม้เอื้อย	สถานศึกษา		56+466	550369	1607733	244
58				หมู่ที่ 2 บ้านหนองไม้เอื้อย	ชุมชน	56+607		549832	1607924	303
59				วัดหนองไม้เอื้อย	ศาสนสถาน	56+833		549897	1608222	331
60				หมู่ที่ 16 บ้านหนองไม้แดง	ชุมชน		57+301	550352	1608504	126
61				โรงเรียนบ้านเขามูสิ	สถานศึกษา		59+414	551200	1610558	156
62				วัดเขามูสิการาม	ศาสนสถาน		59+600	551142	1610748	90
63				หมู่ที่ 10 บ้านเขามูสิ	ชุมชน	60+503		550864	1611680	211
64				โรงพยาบาลหนองปรือ	สถานพยาบาล		61+085	551223	1612200	98
65				หมู่ที่ 12 บ้านหนองหูช้าง	ชุมชน		61+351	551406	1612546	293
66	ชุมชนคอนสะแ	ชุมชน	62+214		550508	1613282	430			
67	ชุมชนเขามูสิ	ชุมชน		62+514	551096	1613725	222			
68	วัดถ้ำเขามูสิเขตชูธรรม	ศาสนสถาน		63+000	551065	1614086	495			
69	ชุมชนตลาดหนองปรือ	ชุมชน	63+050		550404	1614360	498			

หมายเหตุ : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

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



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

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



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1

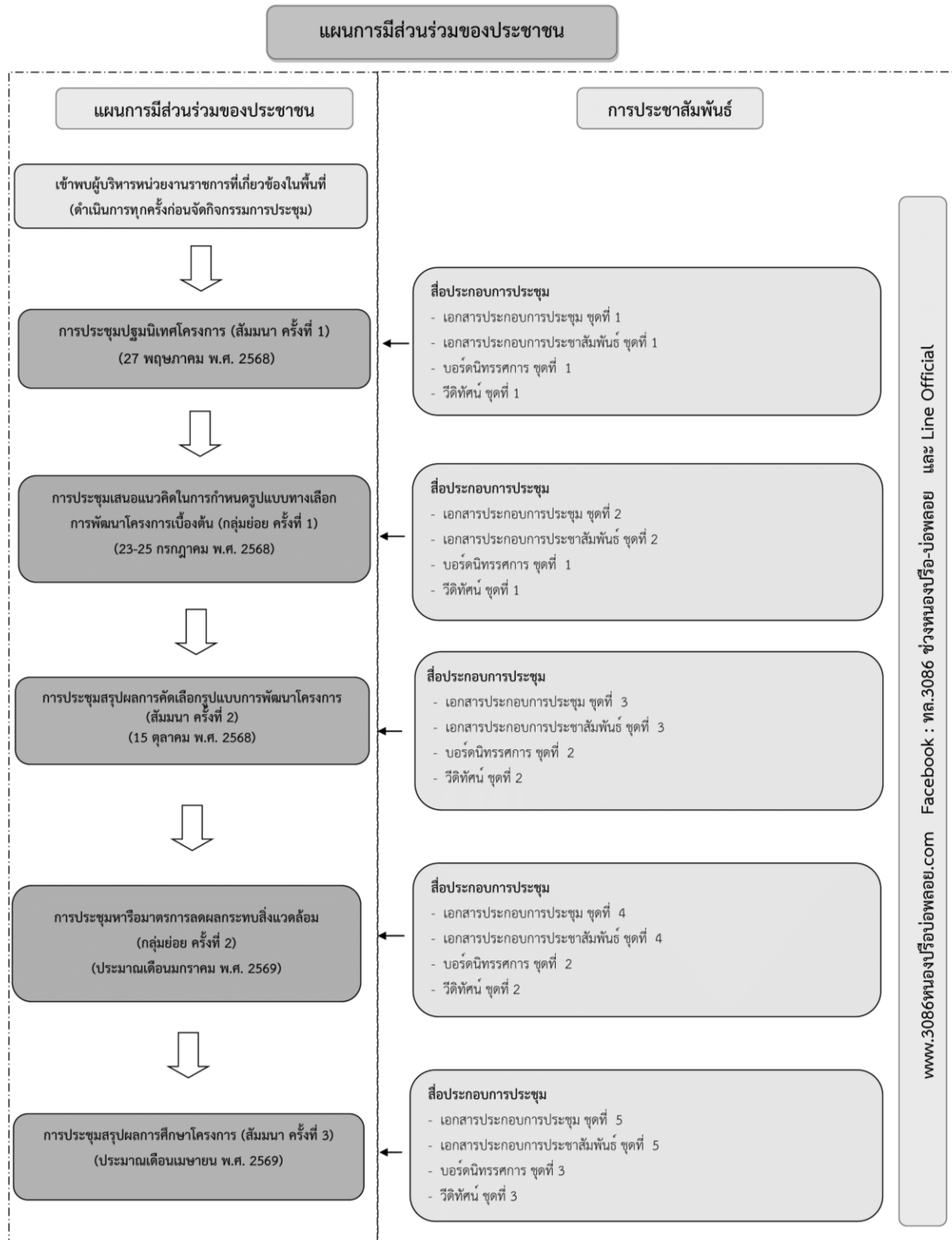
8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 12-13 พฤษภาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และวันที่ 4 กรกฎาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-2

8.2.2 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมพลอยไพลิน ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบ่อพลอย (OTOP) จังหวัดกาญจนบุรี ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-3 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับ แสดงดังตารางที่ 8-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



เทศบาลตำบลบ่อพลอย



องค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่าน



องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง



เทศบาลตำบลหนองรี



เทศบาลตำบลหนองปรือ



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ



ช่วงลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



นายสุเทพ คงประสาธ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง)
ผู้แทนกรมทางหลวงกล่าวรายงานการประชุม



นายสุรสิทธิ์ จันอุทา
นายอำเภอบ่อพลอย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



มอบของที่ระลึกให้กับประธาน



ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับโครงการนี้ เนื่องจากจะส่งเสริมการสัญจร และการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ควรออกแบบระดับถนนใหม่ให้สอดคล้องกับระดับถนนเดิม เพื่อลดผลกระทบต่อการเข้าถึงและการระบายน้ำในพื้นที่ บริเวณเขตเทศบาลหนองรี บริเวณทางเข้าสนามกอล์ฟ (สนามگردبيرซ์ มอเตอร์ پارک) บริเวณ PTT Station ปตท. หลุมรั้ง บริเวณโค้งหนองว่า บริเวณบ้านหนองเจริญ มีน้ำท่วม ชึ่งบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำ ได้อย่างเพียงพอ เสนอแนะให้กำหนดตำแหน่งติดตั้งสะพานลอยคนข้ามบริเวณ เขตโรงเรียน เช่น โรงเรียนอนุบาลบ่อพลอย โรงเรียนบ่อพลอย รัชดาภิเษก เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการ ออกแบบต่อไป



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้ออกแบบจุดตัดทางแยกทุกแห่งให้ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง พิจารณาออกแบบทางแยกเข้าโรงงานน้ำตาลนิวกุงไทย บ่อพลอย 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวงและมาตรฐานสากลอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับจากกรมทางหลวง และมีความสอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่โครงการ
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ควรออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอพร้อมทั้งพิจารณาการยกระดับถนนในบริเวณที่เกิดน้ำท่วมขังซ้ำซาก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
<ul style="list-style-type: none"> การขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ควรคำนึงถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง และกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสียงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารในรูปแบบสมัยใหม่ เพื่อทดแทนรูปแบบเดิมให้มีความเหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน ทั้งในด้านความสะดวก ปลอดภัย และภาพลักษณ์ของพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับการใช้งานจริง และเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบโครงสร้างชั้นทางและผิวทางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกอ้อยและรถบรรทุกน้ำ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงสร้างชั้นทางของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่สัญจรบนเส้นทางได้

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> • ควรมีการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเรื่องการแบ่งแยกชุมชน • แหล่งโบราณคดีบ้านดอนน้อยปัจจุบันเหลือเพียง 1 หลุม และเป็นพื้นที่ไร่อ้อย โดยในปัจจุบันไม่เหลือสภาพเป็นแหล่งโบราณคดี จึงมีความเห็นว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ ขอให้พิจารณานำออกจากแหล่งโบราณคดีได้หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนและครอบคลุมทุกด้าน • แหล่งโบราณคดีที่พบในพื้นที่ เป็นข้อมูลที่ได้จากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี โดยเป็นแหล่งโบราณคดีที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน แต่อย่างไรก็ตาม จะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ซึ่งจะมีการลงสำรวจโดยนักโบราณคดี และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> • การประชุมในครั้งหน้า ขอเสนอแนะให้จัดประชุมที่อำเภอหนองปรือ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวได้แสดงความคิดเห็น 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ โดยในการประชุมครั้งถัดไป ประมาณเดือนกรกฎาคม 2568 จะเป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยจะดำเนินการในระดับตำบลตามสถานที่ที่ทางพื้นที่สะดวกและเหมาะสม ซึ่งจะดำเนินการประสานงานต่อไป

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 5 กลุ่ม ภาพบรรยากาศการประชุมแสดงในรูปที่ 8-4 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2



นายณัฏฐภัทร หนูขาว
รองนายกเทศมนตรีตำบลบ่อพลอย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 1 ตำบลบ่อพลอย วันพุธ ที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.



นายสมจิตร พวงชิงษ์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่าน
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 2 ตำบลช่องด่าน วันพุธ ที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.



นายอิทธิพันธ์ รัตนสุวรรณาชัย
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 3 ตำบลหลุมรั้ง วันพฤหัสบดี ที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



นางสาวสมศุก เส็งปรีชา
นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลหนองรี
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 4 ตำบลหนองรี วันพฤหัสบดี ที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.



นางสุภาวดี สงเจริญ
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 5 ตำบลหนองปรือ วันศุกร์ ที่ 25 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 ตำบลบ่อพลอย วันพุธ ที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้พิจารณากำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบและปรับปรุงทางเชื่อมระหว่างซอยและถนนสายหลัก รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง และกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	
<ul style="list-style-type: none"> ควรพิจารณาใช้โครงสร้างคอนกรีตสำเร็จรูป เช่น ท่อทางลอด หรือทางข้าม เพื่อนำไปติดตั้ง ณ พื้นที่ก่อสร้างโดยตรงแทนการเทคอนกรีตในที่ เพื่อช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ออกแบบทางแยกบริเวณสามแยกเข้าโรงเรียนบางใหญ่ ให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนรัชดาภิเษกมีน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือ ขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น โดยให้มีขนาดไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร 	
<ul style="list-style-type: none"> ควรพิจารณาขยายขนาดช่องจราจรให้กว้างขึ้น โดยลดความกว้างของเกาะกลาง เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าร้านเจ็อบบริการ ทางเข้า-ออกตลาด เสนอให้เพิ่มช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร 	
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาติดตั้งเสาไฟ High Mast บริเวณเกาะกลาง 	
<ul style="list-style-type: none"> สิ่งปลูกสร้างรुक้าเข้าไปในเขตทางหลวง โครงการจะกำหนดแนวทางการจัดการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางเพื่อนำมาประกอบการออกแบบขนาดของช่องจราจร โดยตำแหน่งของสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางและจำเป็นต้องทำการรื้อย้ายออกจะทราบเบื้องต้นในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 ส่วนแนวทางการจัดสิ่งปลูกสร้างรुक้าเข้าไปในเขตทางหลวง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะเริ่มก่อสร้างจากทางแยกบ่อพลอยไปทางแยกหนองปรือ หรือในทิศทางกลับกัน ซึ่งอาจกระทบทางเข้า-ออกโรงเรียน จึงควรมีแผนจัดการจราจรและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะเริ่มก่อสร้างจากทางแยกบ่อพลอยไปแยกหนองปรือ โดยระหว่างการก่อสร้างมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย รวมทั้งผู้ใช้ทาง โดยเป็นการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานลอยบริเวณโรงเรียนอนุบาลบ่อพลอย และโรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก อาจส่งผลกระทบต่อ การเข้า-ออก จึงขอทราบระยะเวลาก่อสร้างที่ชัดเจนเพื่อเตรียมการรองรับอย่างเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อ การเดินทางและความปลอดภัยของนักเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ โดยรายละเอียดของระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงมาตรการลดผลกระทบดังกล่าวที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569
กลุ่มที่ 2 ตำบลช่องด่าน วันพุธ ที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบทางแยกของด่าน ใหม่มีความเหมาะสม และสามารถรองรับการใช้งานของรถบรรทุกได้อย่างปลอดภัย เนื่องจากถนนสายนี้มีรถบรรทุกสัญจรเป็นจำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยก และจุดตัดถนนเดิม การออกแบบจะคำนึงถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง รวมถึงตำแหน่งให้อยู่ในระยะเวลาที่เหมาะสมและปลอดภัยเพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณด้านหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่านจะมีการจัดการจราจรอย่างไร 	
<ul style="list-style-type: none"> การจัดการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก หากโครงการขยายถนนจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว รถที่ออกจากทางร่วมทางแยกสามารถเลี้ยวขวาได้หรือไม่ หรือต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถ 	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ควรออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ พร้อมทั้งพิจารณาการยกระดับถนนในบริเวณที่เกิดน้ำท่วมขังซ้ำซาก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร 	
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบร่องระบายน้ำข้างทาง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนของประชาชนในบริเวณใกล้เคียง 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณพื้นที่หมู่ 2 ทางด้านทิศตะวันตก พื้นที่ต่ำเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ 	



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณบ้านหนองตม เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง เสนอให้ยกระดับถนนสูงขึ้น แต่ต้องคำนึงถึงเรื่องระบบระบายน้ำ ทางโค้งบริเวณลานไม้บ้านยายเต่า บริเวณบึงบางจากเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาก่อสร้างสะพานลอยในพื้นที่ชุมชนเพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งสะพานลอยที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกัลป์รถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกัลป์รถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกัลป์รถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกัลป์รถ ควรคำนึงถึงรถบรรทุกที่สัญจรในพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้ 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณสี่แยกของด่านมีการสำรวจปริมาณรถบรรทุกที่สัญจรในพื้นที่หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่ระหว่างการดำเนินการสำรวจปริมาณจราจร ซึ่งมีการสำรวจปริมาณของรถบรรทุก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการสำรวจดังกล่าวในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> ในช่วงเดือนธันวาคมถึงมีนาคมของทุกปี บริเวณตำบลช่องด่านจะมีปริมาณรถบรรทุกสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การออกแบบโครงการมีความเหมาะสมและรองรับสภาพการจราจร ขอให้โครงการดำเนินการประสานงานเพื่อขอข้อมูลการจราจรในช่วงเวลาดังกล่าวมาใช้ประกอบการออกแบบโครงการต่อไป 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษาในรายละเอียด เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 3 ตำบลหลุมรั้ง วันพฤหัสบดี ที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> ถนนบริเวณชุมชนยางสูง ซึ่งอยู่ช่วงข้ามสะพานลำพิน จะมีเกาะกลางเป็นรูปแบบใด และบริเวณดังกล่าวมีระบบท่อระบายน้ำรองรับหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยจะพิจารณาให้ครอบคลุมในทุกด้าน และการออกแบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณชุมชนลำเหย ออกแบบถนนโครงการเป็นกี่ช่องจราจร และมีเกาะกลางถนนลักษณะใด 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยจะพิจารณาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ตรงตามมาตรฐานกรมทางหลวง รวมถึงการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> ถนนทางเข้าวัดยางสูงเป็นทางโค้งและเชื่อมต่อนชุมชนหลายหมู่บ้าน เกาะกลางเป็นรูปแบบใด และให้พิจารณาออกแบบให้มีความปลอดภัย 	
<ul style="list-style-type: none"> โรงงานน้ำตาลนิวกูรงไทยเป็นพื้นที่รองรับผลผลิตอ้อยจากเกษตรกรในพื้นที่ ทั้งจากทางทิศเหนือและทิศใต้ ซึ่งในช่วงเดือนธันวาคมถึงเมษายนของทุกปี จะมีรถบรรทุกขนส่งอ้อยสัญจรเป็นจำนวนมากผ่านบริเวณดังกล่าว เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น มีแนวทางการปรับปรุงบริเวณทางแยกเข้า-ออก โรงงานในรูปแบบใด 	
<ul style="list-style-type: none"> สะพานข้ามคลองบริเวณโรงงานน้ำตาลนิวกูรงไทยจะมีการขยายหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการสำรวจโครงสร้างสะพานดังกล่าว มีสภาพชำรุดที่ปรึกษาจึงออกแบบเป็นการสร้างสะพานใหม่และขยายเป็น 4 ช่องจราจร
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกเข้าวัดยางสูงมีปริมาณรถ เข้า-ออกจำนวนมาก เพื่อความปลอดภัยและความคล่องตัวในการจราจรจึงขอเสนอให้พิจารณาออกแบบเป็นทางลอด (อุโมงค์) บริเวณดังกล่าว 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกเข้าวัดยางสูง ถนนมีความลาดชัน ทำให้มองไม่เห็นรถจากถนนสายหลัก อีกทั้งศาลาพักคอย บดบังมุมมอง อาจต้องพิจารณาหรือย้ายศาลาเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณช่วงศาลาวังตะเคียนถึงโค้งลานมัน ประสบปัญหา น้ำท่วมขัง เสนอแนะให้ยกระดับถนน และขยายท่อลอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ 	
<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ชุมชนหลุมรัง บริเวณช่วงศาลาวังตะเคียนถึงโค้งลานมัน บริเวณวัดบางเหยขึ้นไปประมาณ 600 เมตร และบริเวณหน้าทางเข้าบ้านยางสูงที่มีต้นยางขนาดใหญ่ ถึงบ้านหนองรีประสบปัญหา น้ำท่วมขังซ้ำซาก จึงควรปรับปรุงระบบระบายน้ำ เช่น เพิ่มหรือขยายท่อลอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร 	
<ul style="list-style-type: none"> สามารถออกแบบรูปแบบเกาะกลางแยกเป็นช่วงบริเวณพื้นที่ชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมได้หรือไม่ 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาดัดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง 	
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีความสำคัญ เช่น วัด โรงเรียน หรือพื้นที่ชุมชน เพื่อความปลอดภัยในการใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีความสำคัญ เช่น วัด โรงเรียน หรือพื้นที่ชุมชน เพื่อความปลอดภัยในการใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง มีความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จะมีการจัดทำทางเบี่ยงเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อจราจรหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ระหว่างการก่อสร้างจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย รวมทั้งผู้ใช้ทาง โดยเป็นการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณสะพานวัดยางสูง มีต้นยางปลูกอยู่ข้างทางแนวเขตทางจะมีการจัดการต้นยางอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจต้นไม้ที่อยู่ในเขตทาง โดยผู้เชี่ยวชาญด้านนิเวศวิทยาทางบก เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยในกรณีที่สามารถล้อมย้ายได้ ที่ปรึกษาจะกำหนดเป็นมาตรการการล้อมย้ายต้นไม้เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกยั้งที่ที่เหมาะสม ซึ่งที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการสำรวจและมาตรการดังกล่าวในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569
<ul style="list-style-type: none"> ต้นยางบริเวณศาลเจ้าของหมู่ที่ 4 และหมู่ที่ 7 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางจะมีวิธีจัดการอย่างไร 	



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 4 ตำบลหนองรี วันพฤหัสบดี ที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบร่องเนื่องจากสามารถป้องกันไม่ให้รถข้ามฝั่งได้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการขับขี่ด้วยความเร็ว สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ดีกว่ารูปแบบอื่น ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่อะหว่างการศึกษาคงเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลางของโครงการ โดยจะพิจารณาให้ครบทุกด้านประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณบ้านหนองรี ขอให้พิจารณาให้ออกแบบตามรูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) 	
<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับการออกแบบสะพานลอยคนข้ามทั้ง 8 แห่ง เนื่องจากอำนวยความสะดวกให้นักเรียนในการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบของเกาะกลางในแต่ละพื้นที่จำเป็นต้องเหมือนกันทั้งหมดหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดรูปแบบเกาะกลางจะพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องใช้เกาะกลางชนิดเดียวกันตลอดทั้งแนวเส้นทาง โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบแนวทางเลือกโครงการจะออกแบบตลอดแนวเส้นทาง หรือจะมีการแบ่งช่วงรูปแบบแนวทางเลือกพื้นที่ชุมชนพื้นที่เกษตรหรือไม่ 	
<ul style="list-style-type: none"> ถนนโครงการบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านหนองรี จะขยายเป็น 6-8 ช่องจราจรหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านหนองรีมีสภาพพื้นที่เป็นเขตชุมชนโครงการจะออกแบบเป็นถนน 6-8 ช่องจราจร มีเกาะกลางพร้อมก่อสร้างทางเท้า
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้คงจุดกลับรถบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองรี เนื่องจากเป็นจุดที่มีความสำคัญต่อการจัดการเข้า-ออกของหน่วยงาน และอาจเกิดผลกระทบต่อการใช้งานหากมีการยกเลิกหรือปรับย้ายจุดดังกล่าว 	
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้คงศาลาบริเวณหน้าโรงเรียนหนองรีและวัดหนองรีไว้ และเพิ่มศาลาฝั่งตรงข้ามบริเวณหน้าสถานีอนามัยบ้านหนองรี ขอเป็นศาลารูปแบบเดิม เนื่องจากมีประสิทธิภาพในการกันแดดกันฝนได้เป็นอย่างดี และยังเอื้อต่อการใช้งานของนักเรียนและประชาชนทั่วไป 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งศาลาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้เพิ่มสะพานลอยบริเวณหน้าวัด 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่อะหว่างการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งสะพานลอยที่เหมาะสมรวมทั้งรูปแบบของสะพานลอยในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบราวกันสะพานลอยให้มีความสูงเหมาะสม และมีลักษณะโปร่งไม่ทึบจนบดบังทัศนวิสัยเพื่อป้องกันมิจราจรและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้งาน 	



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านอื่น ๆ	
<ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอให้นำขี้เถ้าจากฟืนคอกจากพื้นถนนในระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงผิวจราจร ไปถมในจุดที่จำเป็นภายในโรงเรียนบ้านหนองรี และโรงเรียนบ้านหนองรีประชามิตร เพื่อปรับปรุงพื้นที่ที่ยังเป็นดินหรือมีสภาพเป็นโคลน ทั้งนี้ หากมีขั้นตอนหรือระเบียบใดที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม ทางโรงเรียนยินดีปฏิบัติตาม 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและจะปรึกษากรมทางหลวงต่อไป
กลุ่มที่ 5 ตำบลหนองปรือ วันศุกร์ ที่ 25 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อยโครงการจะทำงานมาลายให้หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียน โครงการจะมีการก่อสร้างสะพานลอยเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนในพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอแนะให้คงไว้ซึ่งศาลาพักผ่อนในตำแหน่งเดิมบริเวณหน้าโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อย 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอตำแหน่งและรูปแบบที่เหมาะสมของศาลาพักผ่อนในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ก่อสร้างศาลาพักผ่อน บริเวณหน้าโรงพยาบาลหนองปรือ และ โรงเรียนบ้านเขามุสิ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 	
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
<ul style="list-style-type: none"> เมื่อโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรและมีเกาะกลางจะเปิดจุดกลับรถบริเวณใด 	
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการนำเสนอรูปแบบและตำแหน่งจุดกลับรถที่เป็นรูปธรรมในการประชุมครั้งถัดไป 	
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะมีการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรจากบริเวณแยกบ่อพลอยไปจนถึงบริเวณแยกหนองปรือหรือไม่ เนื่องจากตามข้อมูลเดิมคงเหลือระยะทางประมาณ 500 เมตรก่อนถึงแยกหนองปรือ 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลเดิมระบุระยะทางตาม TOR ระยะทางประมาณ 500 เมตรก่อนถึงแยก ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณาทำการศึกษาเป็น 4 ช่องจราจรไปจนถึงบริเวณแยกหนองปรือ (บริเวณกม.63+050)
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบถนนบริเวณก่อนถึงโรงเรียนบ้านเขามุสิ ซึ่งเป็นทางโค้งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และมีทางแยกเข้าหมู่บ้านเขามุสิ รวมถึงหมู่บ้านหนองไม้แก่น โดยบริเวณดังกล่าวมักมีรถใช้ความเร็วสูง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงพยาบาลหนองปรือจนถึงแยกวัดเขามุสิ และบริเวณชุมชนบ้านหนองไม้แดง มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้งควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือ ขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำพร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพล้นน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณแยกหนองปรือ บริเวณบ้านหนองไม้แดง บ้านหนองไม้เอื้อย ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ 	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสียงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายสัญลักษณ์ ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
<ul style="list-style-type: none"> ตั้งแต่ถนนบริเวณโรงพยาบาลหนองปรือ จนถึงแยกหนองปรือให้พิจารณาติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณเกาะกลางเพิ่มเติม 	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้พิจารณาตำแหน่งและออกแบบป้ายสัญลักษณ์บริเวณบ้านหนองไม้แดง 	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> ขอพิจารณาเพิ่มชุมชนหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา และหมู่ที่ 2 บ้านหนองรี ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งอยู่ติดต่อกับหมู่ที่ 4 บ้านยางสูง และขอให้เพิ่มหมู่ที่ 2 บ้านหนองรีและหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาที่รวบรวมขอบเขตตำบล และขอบเขตชุมชนจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำมากำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษา โดยที่ปรึกษาได้กำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ซึ่งจากขอบเขตชุมชนที่ได้รับจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น พบว่าผ่านพื้นที่เขตปกครองของตำบลบ่อพลอย ตำบลช่องด่าน ตำบลหลุมร้าง ตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย และตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี รวม 41 หมู่บ้าน/ชุมชน ซึ่งในส่วนของพื้นที่ของหมู่ที่ 2 บ้านหนองรี และหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา ในพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบล



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	หนองรี และพื้นที่ตำบลเลาขวัญ จะอยู่นอกพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ชุมชนดังกล่าวหรือประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง สามารถเข้าร่วมการประชุมและเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการได้ตลอดการศึกษาของโครงการ
ด้านอื่น ๆ	
<ul style="list-style-type: none"> ขอขอบคุณโครงการ เนื่องจากเป็นส่งเสริมความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอให้นำดินที่ขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการไปถมในบริเวณที่จำเป็นภายในโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อย เพื่อปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมต่อการใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเสนอแนะ และจะปรึกษากกรมทางหลวงต่อไป

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

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

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูล และเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พร้อมทั้งกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมวางแผนจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
- ประชาสัมพันธ์โครงการโดยการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการและสรุปผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ผ่านมาให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วไป



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

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 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินีนางกู โอจารย์ทิพย์)

โทรสาร : 0 2519 5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

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

โทรสาร : 0 2509 9109



ด้านสถาปัตยกรรม

บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

59/999 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ : 08 8088 0025 (นางสาวกณิการ์ คลายนาทร)

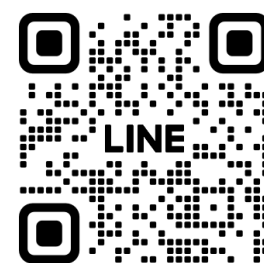


www.3086หนองปรือบ่อพลอย.com



Facebook :

ทล.3086 ช่วงหนองปรือ-บ่อพลอย



Line Official :

ทล.3086 (กรมทางหลวง)

