

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304

สาย บ.เวาหินซ้อน – อ.กบินทร์บุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤษภาคม 2568



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	5
6.	รูปแบบการพัฒนาโครงการ.....	7
6.1	รูปแบบการพัฒนากำหนดโครงการ	7
6.2	รูปแบบการพัฒนาทางแยก	8
6.3	รูปแบบจุดกลับรถ	9
6.4	รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง	12
6.5	งานออกแบบโครงสร้าง.....	13
6.5.1	รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง	13
6.5.2	รูปแบบโครงสร้างสะพานบกสำหรับกลับรถใต้สะพาน.....	14
6.5.3	รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ.....	16
6.5.4	รูปแบบโครงสร้างทางลอด (Underpass)	17
6.6	งานออกแบบระบบไฟฟ้า	19
6.6.1	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนสายทาง.....	19
6.6.2	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนนและศาลาพักคอย	19
6.6.3	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางลอด	19
6.7	งานออกแบบระบบระบายน้ำ.....	19
6.7.1	อาคารระบายน้ำในปัจจุบัน	19
6.7.2	ข้อมูลน้ำท่วมในอดีตและปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการระบายน้ำ	20
6.7.3	การออกแบบระบบระบายน้ำ.....	22



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	24
8.	การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	85
8.1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการ	85
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	85
8.2.1	การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม	85
8.2.2	สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	87
8.2.3	สรุปผลการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1).....	89
8.2.4	สรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2).....	100
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	105
9.1	ด้านวิศวกรรม	105
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	105
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	105
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	106



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ..... 3
6-1	ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามถนนของโครงการ..... 12
6-2	ข้อมูลท่อดัดเดิมและท่อดัดตามผลการออกแบบ..... 22
7-1	สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา..... 25
7-2	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 28
8-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน..... 86
8-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 88
8-3	สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการ กำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) 91
8-4	สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม สรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)..... 102



สารบัญญรูป

รูปที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....4
5-1	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....6
6-1	รูปแบบสำหรับถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน.....7
6-2	รูปแบบสำหรับถนนช่วงชุมชน.....8
6-3	รูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี.....9
6-4	ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ..... 10
6-5	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner)..... 11
6-6	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน..... 11
6-7	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นด้านบนทางลอด..... 11
6-8	ตัวอย่างรูปแบบสะพานลอยคนเดินข้ามถนน..... 12
6-9	เสาดมอสสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 10 เมตร..... 13
6-10	เสาดมอสสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 30 เมตร..... 14
6-11	เสาดมอสสะพานตบริม (Abutment)..... 15
6-12	เสาดมอสสะพานแบบเสาเดี่ยว (Single Column)..... 15
6-13	เสาดมอสสะพานตบริม (Abutment) สำหรับสะพานข้ามทางรถไฟ..... 16
6-14	เสาดมอสสะพานตบกลาง (Inner pier) สำหรับสะพานข้ามทางรถไฟ..... 17
6-15	Cross section ทางลอดช่วงต้น..... 17
6-16	Cross section ทางลอดช่วงลึก..... 18
6-17	Cross section ทางลอดช่วงปิด..... 18
6-18	สภาพปัจจุบันของท่อลอดในพื้นที่โครงการ..... 20
6-19	พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากบริเวณแนวเส้นทางโครงการ..... 21
7-1	การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม..... 26
8-1	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ..... 85
8-2	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)..... 87
8-3	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)..... 90
8-4	ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)..... 101

เอกสารประกอบการประชุม หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

1. ความเป็นมาของโครงการ

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

กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ทั้งนี้ จาก ข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ดังหนังสือเลขที่ วธ 0415/535 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 และการสำรวจภาคสนาม พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง คือ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) เจดีย์วัดมหาไชย (กม.167+715) และเจดีย์วัดกลางเมืองเก่า (กม.168+200) ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567

สำหรับการดำเนินงานที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2567 และการประชุมสรุปผลการคัดเลือก

รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 โดยที่ปรึกษาได้นำข้อคิดเห็นจากการประชุมฯ ดังกล่าว ไปประกอบการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้จัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาของโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอ - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง : เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

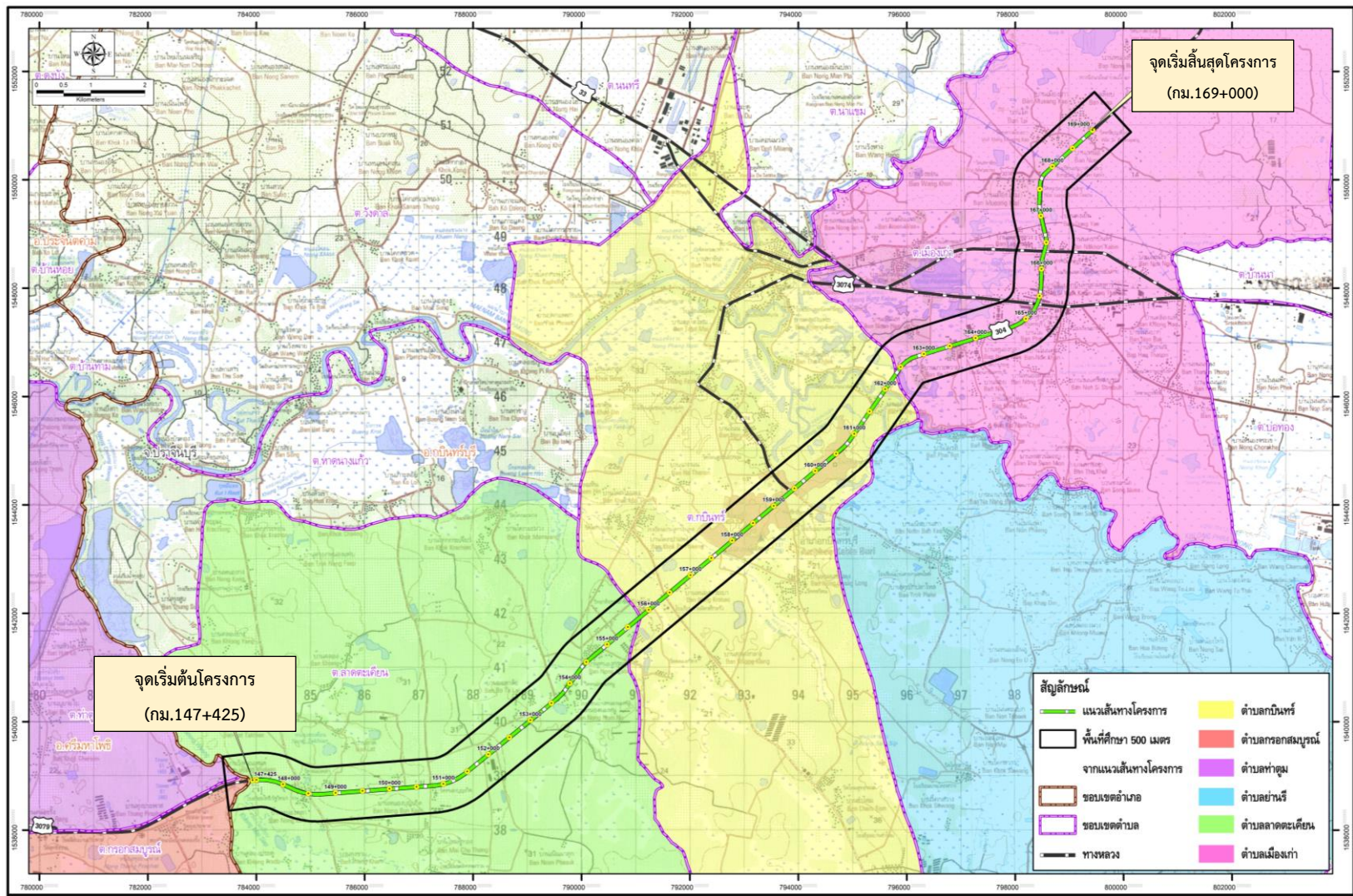
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

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

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

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



ที่มา : ปรากฏา, 2568

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 มีเขตทางเดิมประมาณ 80 เมตร (ตามบัญชีเขตทางหลวง) โดยถนนส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งถนนไม่ได้อยู่กึ่งกลางของเขตทาง โดยก่อสร้างขึ้นมาทางด้านซ้ายของเขตทาง และมีสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยจะมีช่วงที่ผ่านที่ว่าการอำเภอกันทรวิชัย ประมาณ กม.157+800 – กม.158+800 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร และมีทางขนาน ด้านละ 2 ช่องจราจร ซึ่งถนนอยู่กึ่งกลางของเขตทาง และช่วงที่เข้าสู่แยกกันทรวิชัย ถนนทางหลักจะมีขนาด 4-6 ช่องจราจร และมีทางขนาน ด้านละ 2-3 ช่องจราจร โดยแนวเส้นทางมีจุดตัดกับทางหลวงสายหลัก 1 จุด คือ ทางหลวงหมายเลข 33 (ทางแยกกันทรวิชัย)

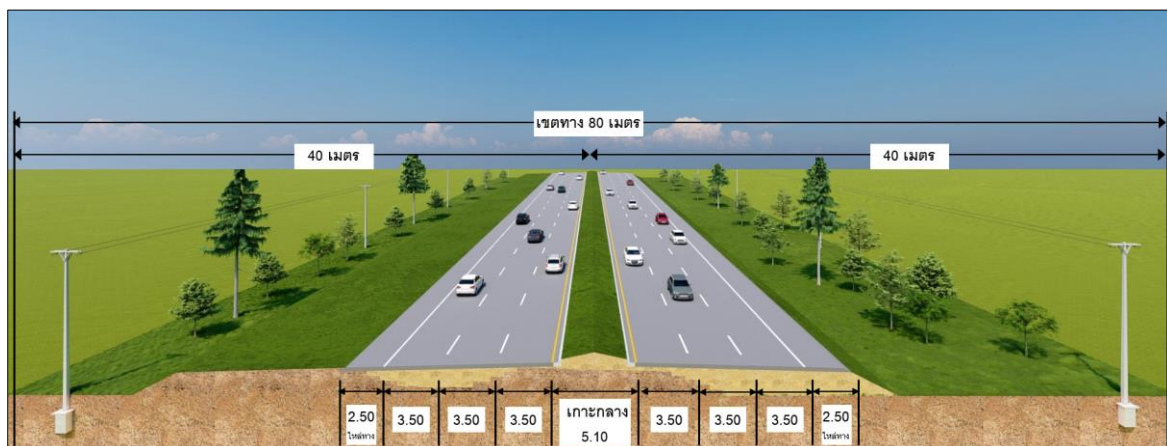
รูปแบบการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- 1) รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ
- 2) รูปแบบการพัฒนาทางแยก

6.1 รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

1) รูปแบบถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร (ดังรูปที่ 6-1) เหมาะสำหรับถนนนอกเมืองหรือนอกชุมชน โดยจะก่อสร้างบริเวณดังต่อไปนี้คือ ช่วงที่ 1 กม.148+850 ถึง กม.155+800 และช่วงที่ 2 กม.160+775 ถึง กม.162+800

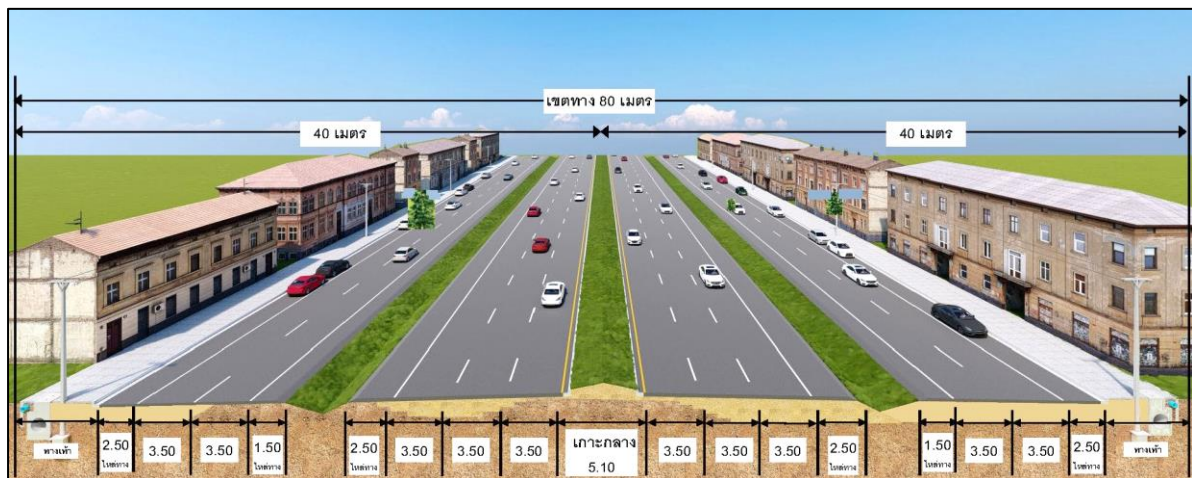


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-1 รูปแบบสำหรับถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน

2) รูปแบบถนนช่วงชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร พร้อมทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และทางเท้าสำหรับคนเดินเท้า (ดังรูปที่ 6-2) เหมาะสำหรับถนนในเมืองหรือชุมชน โดยจะก่อสร้างบริเวณดังต่อไปนี้คือ ช่วงที่ 1 กม.147+425 ถึง กม.148+850 ช่วงที่ 2 กม.155+800 ถึง กม.160+775 และช่วงที่ 3 กม. 162+800 ถึง กม. 169+000



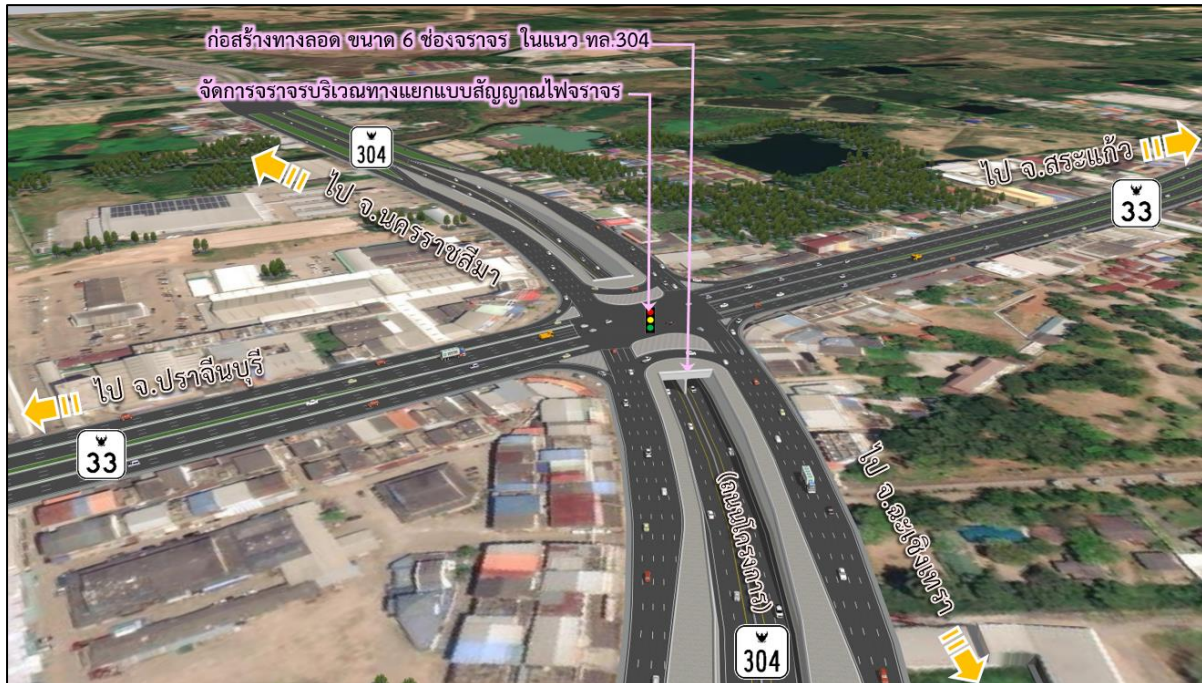
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-2 รูปแบบสำหรับถนนช่วงชุมชน

6.2 รูปแบบการพัฒนาทางแยก

1) ทางแยกกบินทร์บุรี

รูปแบบการพัฒนาปรับปรุงทางแยกกบินทร์บุรี เป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนโครงการ) กับทางหลวงหมายเลข 33 โดยจะก่อสร้างทางลอดขนาด 6 ช่องจราจร ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 รวมถึงปรับปรุงขยายถนนระดับพื้นด้านบนทางลอดเพื่อเพิ่มความจุในการรองรับปริมาณจราจรบริเวณทางแยก พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ซึ่งการปรับปรุงทางแยกจะใช้เขตทางเดิมของกรมทางหลวงไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-3

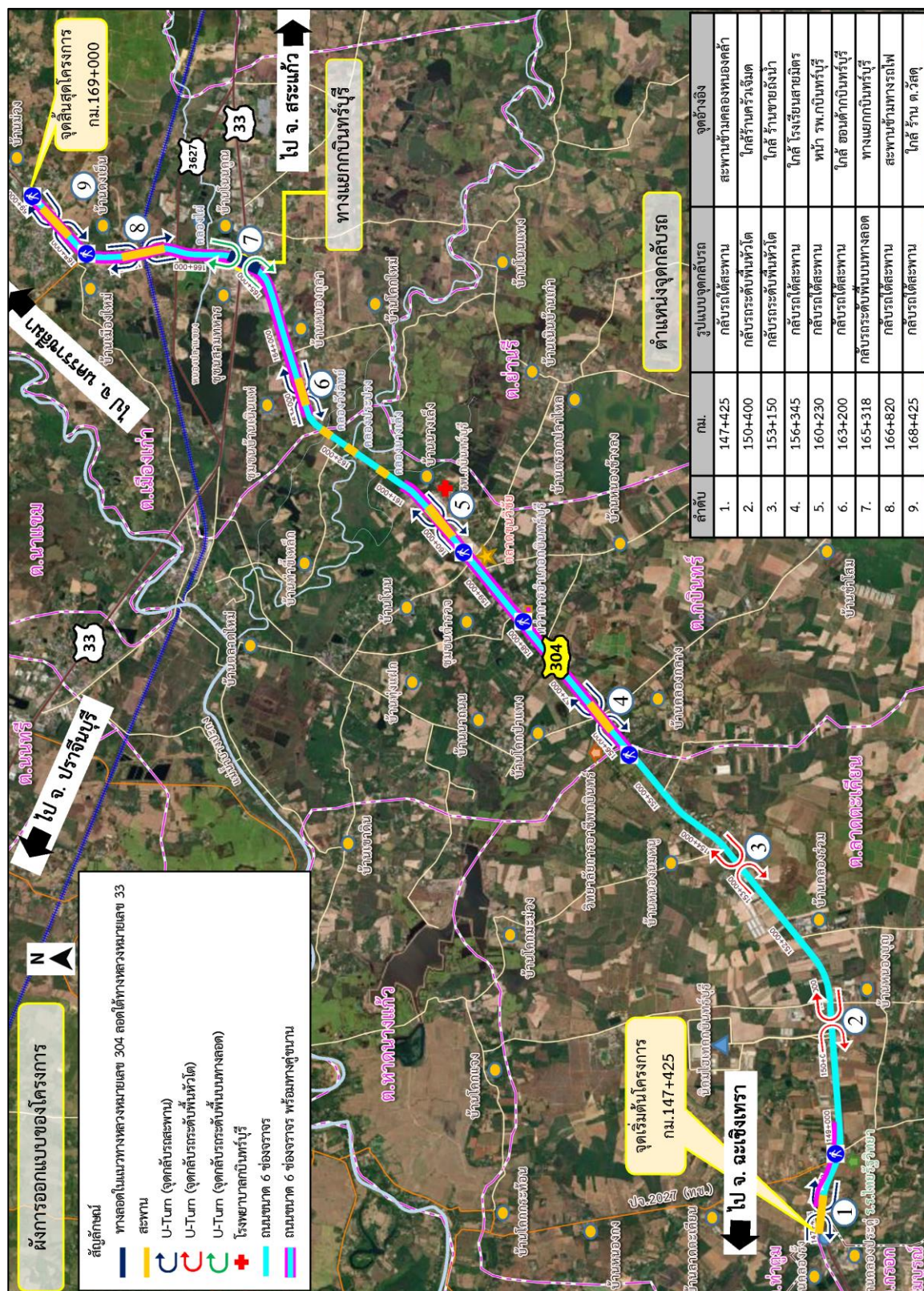


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-3 รูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

6.3 รูปแบบจุดกลับรถ

การออกแบบจุดกลับรถของโครงการได้ออกแบบให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่จำนวน 9 แห่ง โดยแบ่งเป็นจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner) 2 แห่ง จุดกลับรถใต้สะพาน 6 แห่ง และจุดกลับรถระดับพื้นบนทางลอดบริเวณทางแยกกบินทร์บุรี 1 แห่ง ดังรูปที่ 6-4 ถึงรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-4 ตำแหน่งจุดกัลปกรของโครงการ

ผู้จัดทำ : ตรีพร กษา, 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-5 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-6 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-7 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นด้านบนทางลอด

6.4 รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง

ที่ปรึกษาได้ทำการออกแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามโดยออกแบบให้มีหลังคา และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งก่อสร้างอยู่ในเขตทางหลวงเดิม จึงไม่มีผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีจำนวนทั้งหมด 6 แห่ง รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทางแสดงดังรูปที่ 6-8 และตำแหน่งที่ตั้งแสดงดังตารางที่ 6-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-8 ตัวอย่างรูปแบบสะพานลอยคนเดินข้ามถนน

ตารางที่ 6-1

ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามถนนของโครงการ

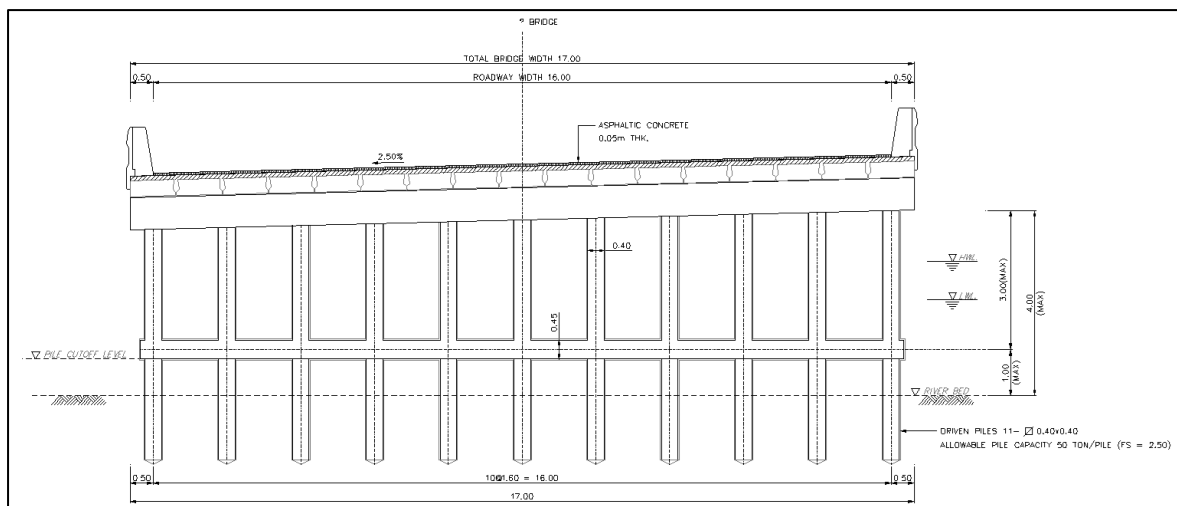
ลำดับ	กม.	จุดอ้างอิง
1.	148+513	โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93
2.	155+798	วิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี
3.	158+350	สถานีตำรวจภูธรกบินทร์บุรี
4.	159+425	ตลาดขุนวิชัย
5.	167+842	โรงเรียนอนุบาลกบินทร์บุรี
6.	168+953	วัดศรีบุญเรือง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6.5 งานออกแบบโครงสร้าง

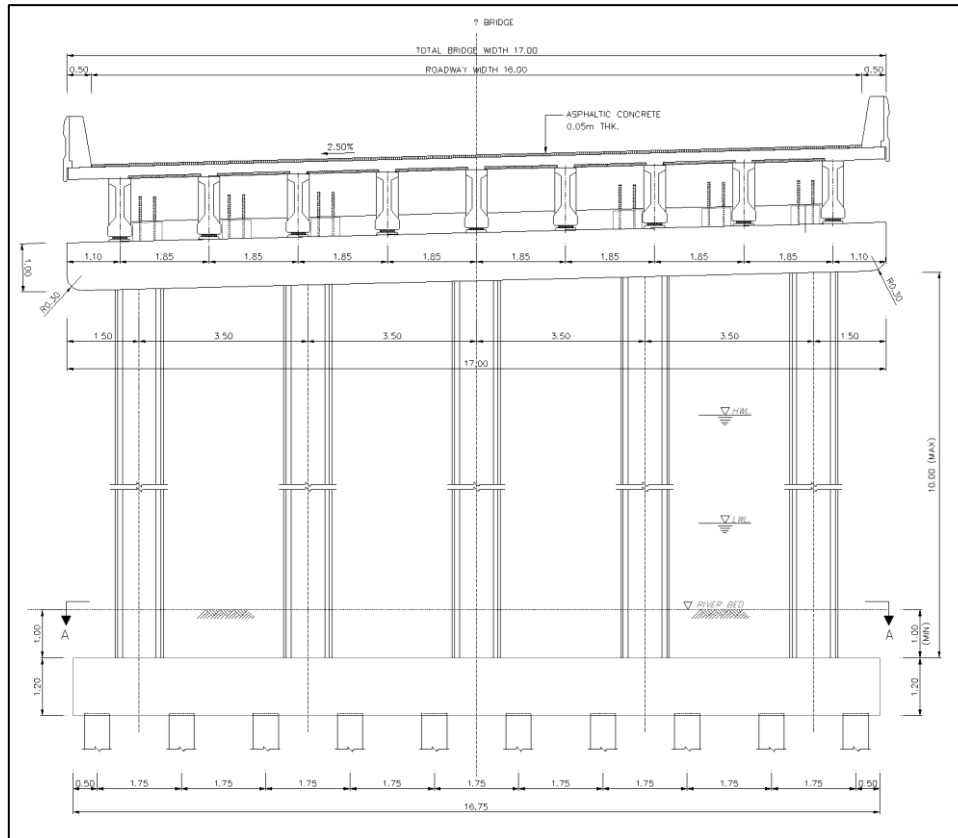
6.5.1 รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง

รูปแบบของโครงสร้างสะพานมีการออกแบบความยาวช่วงสะพานให้สอดคล้องกับสะพานเดิม โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน (Superstructure) เป็นพื้นคานคอนกรีตอัดแรง (Pre-Stress Concrete Plank Girder) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เป็นแบบเสาเข็มแฉกเรียง (Pile bent) รองรับความยาวช่วงสะพาน 10 เมตร งานเสาเข็มออกแบบเป็นเสาเข็มตอกขนาด 0.40x0.40 เมตร ส่วนสะพานข้ามคลอง พระปรังช่วงต่อม่อกลางสะพานจะออกแบบให้มีความยาวช่วง 30 เมตร เพื่อครอบคลุมตำแหน่งเสาต่อม่อสะพานเดิม โดยโครงสร้างส่วนบนออกแบบเป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) รายละเอียดโครงสร้างสะพานดังแสดงในรูปที่ 6-9 ถึงรูปที่ 6-10



ที่มา : ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-9 เสาต่อม่อสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 10 เมตร

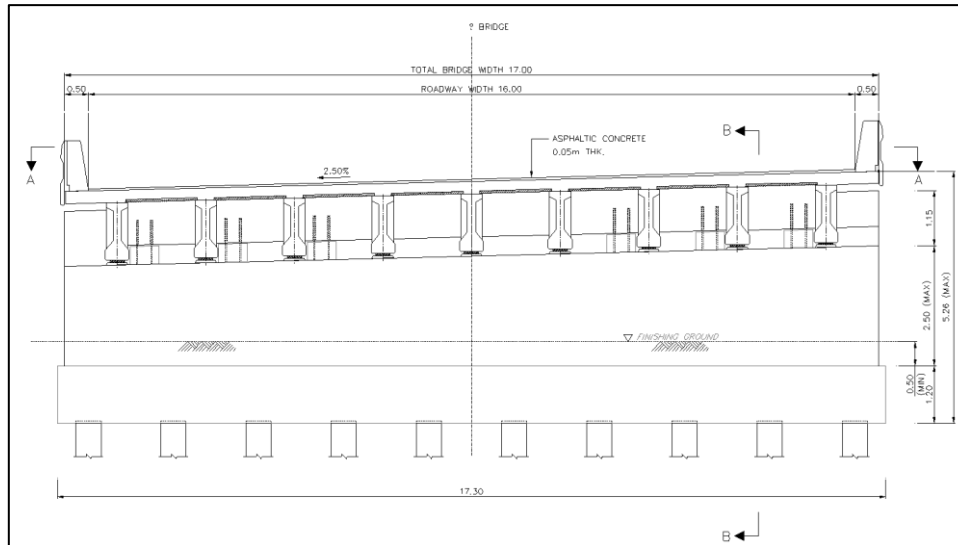


ที่มา : ทัพริक्षा, 2568

รูปที่ 6-10 สะตอม่อสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 30 เมตร

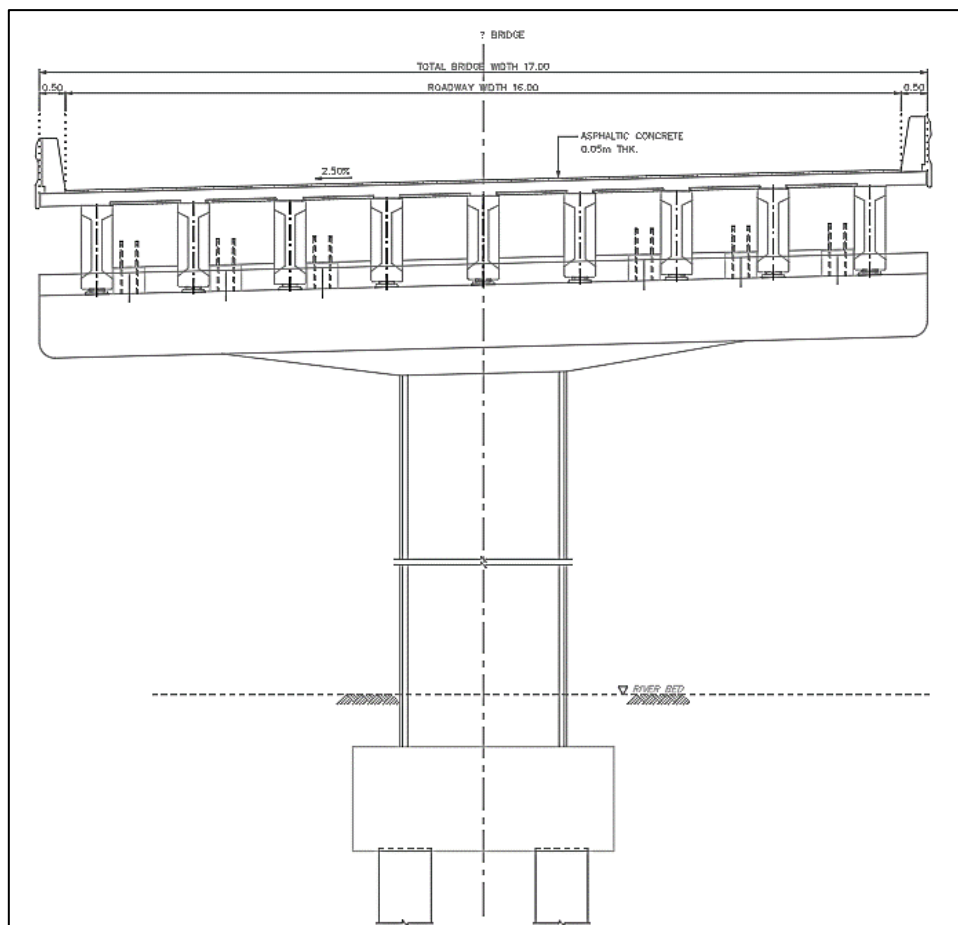
6.5.2 รูปแบบโครงสร้างสะพานบกสำหรับกัลบริดใต้สะพาน

รูปแบบของโครงสร้างสะพานยกระดับกัลบริดใต้สะพานที่ปรึกษาออกแบบเป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน (Superstructure) ประกอบด้วยคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอส่วนพื้นสะพานจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ (Cast in-situ Concrete Deck) ความยาวของคานคอนกรีตอัดแรงมีความยาว 20.00-30.00 เมตร โครงสร้างพื้นสะพานแต่ละช่วงจะต่อเชื่อมกันโดยใช้รอยต่อแบบต่อเนื่องของพื้นสะพาน (Link Slab) และทุกๆ ประมาณ 3-4 ช่วงสะพาน จะมีรอยต่อเพื่อขยาย (Expansion Joint) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) สะตอม่อสะพานเป็นแบบหลายเสา (Multiple Column) หรือเสาเดี่ยว (Single Column) รายละเอียดโครงสร้างสะพานดังแสดงในรูปที่ 6-11 ถึง รูปที่ 6-12



ที่มา : ธีปรีक्षा, 2568

รูปที่ 6-11 เสาตอม่อสะพานดัดบริม (Abutment)

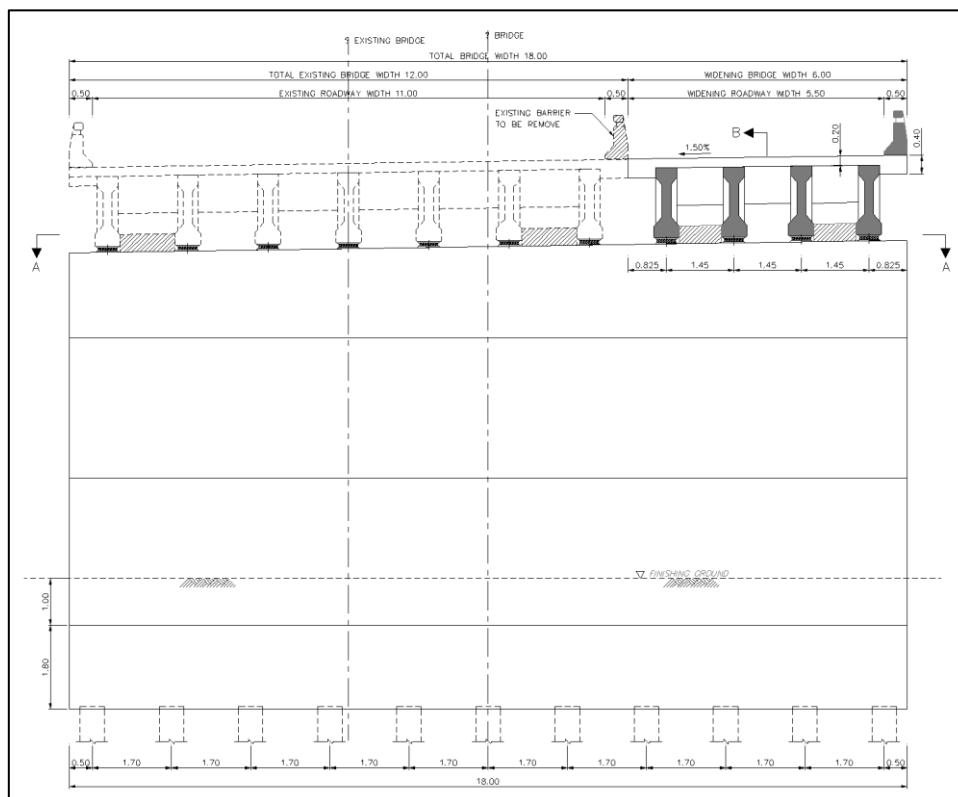


ที่มา : ธีปรีक्षा, 2568

รูปที่ 6-12 เสาตอม่อสะพานแบบเสาเดี่ยว (Single Column)

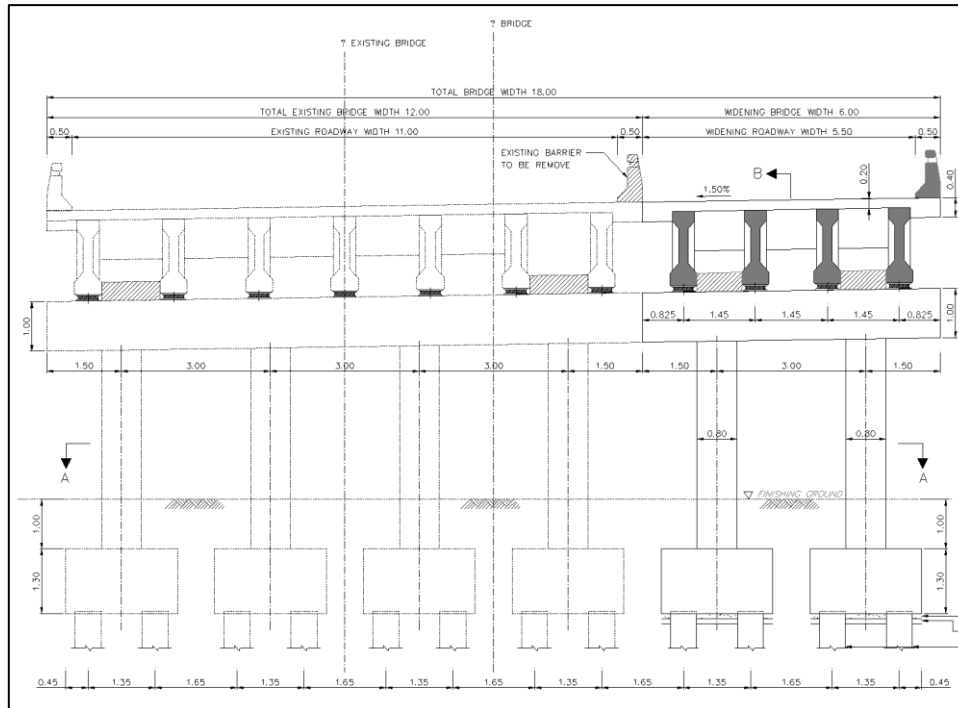
6.5.3 รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ

รูปแบบของโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟที่ปรึกษามีการออกแบบให้สอดคล้องกับสะพานเดิม โดยตำแหน่ง Abutment เดิมจะใช้โครงสร้างเดิมในการรองรับพื้นสะพาน ส่วนตอม่อตัวกลางจะออกแบบและก่อสร้างใหม่ พื้นสะพานที่ก่อสร้างใหม่เป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) ความยาวช่วงสะพาน 3x25.00 เมตร ทุกช่วงจะมีรอยต่อเพื่อขยาย (Expansion Joint) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เสาคอม่อสะพานเป็นแบบหลายเสา (Multiple Column) รองรับความยาวช่วงสะพาน 25.00 เมตร รายละเอียดโครงสร้างสะพาน ดังแสดงในรูปที่ 6-13 ถึง รูปที่ 6-14



ที่มา : ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-13 เสาคอม่อสะพานตัวริม (Abutment) สำหรับสะพานข้ามทางรถไฟ

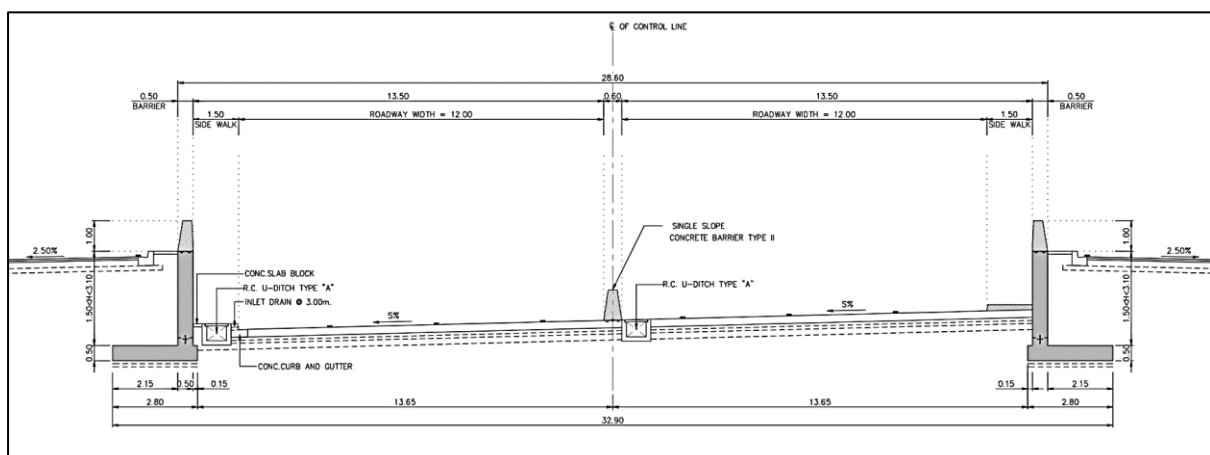


ที่มา : ทัพริक्षा, 2568

รูปที่ 6-14 เสาตอม่อสะพานดับกลาง (Inner pier) สำหรับสะพานข้ามทางรถไฟ

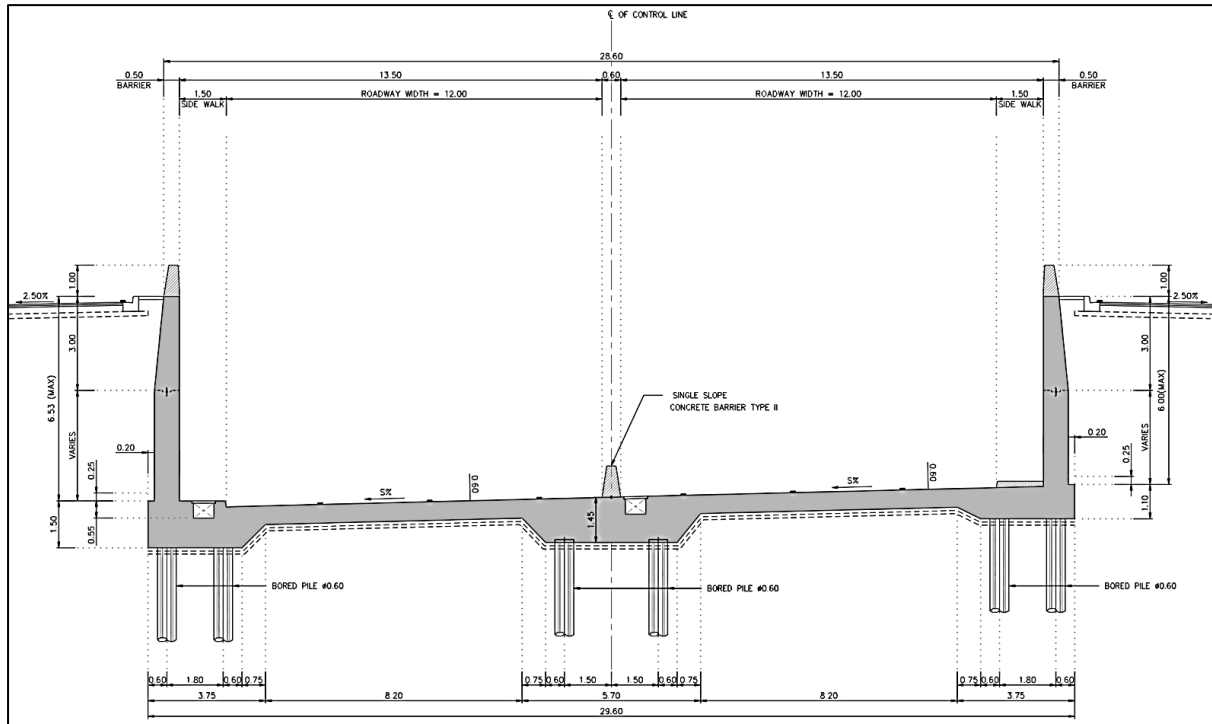
6.5.4 รูปแบบโครงสร้างทางลอด (Underpass)

รูปแบบของโครงสร้างทางลอด ออกแบบเป็นโครงสร้างกำแพงคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC Retaining Wall) โดยมีความกว้างรวมทั้งหมด 27.60 เมตรและมีความสูงช่องลอดเท่ากับ 5.50 เมตร มีการออกแบบระบบระบายน้ำภายในทางลอด รายละเอียดโครงสร้างสะพาน ดังแสดงในรูปที่ 6-15 ถึง รูปที่ 6-17



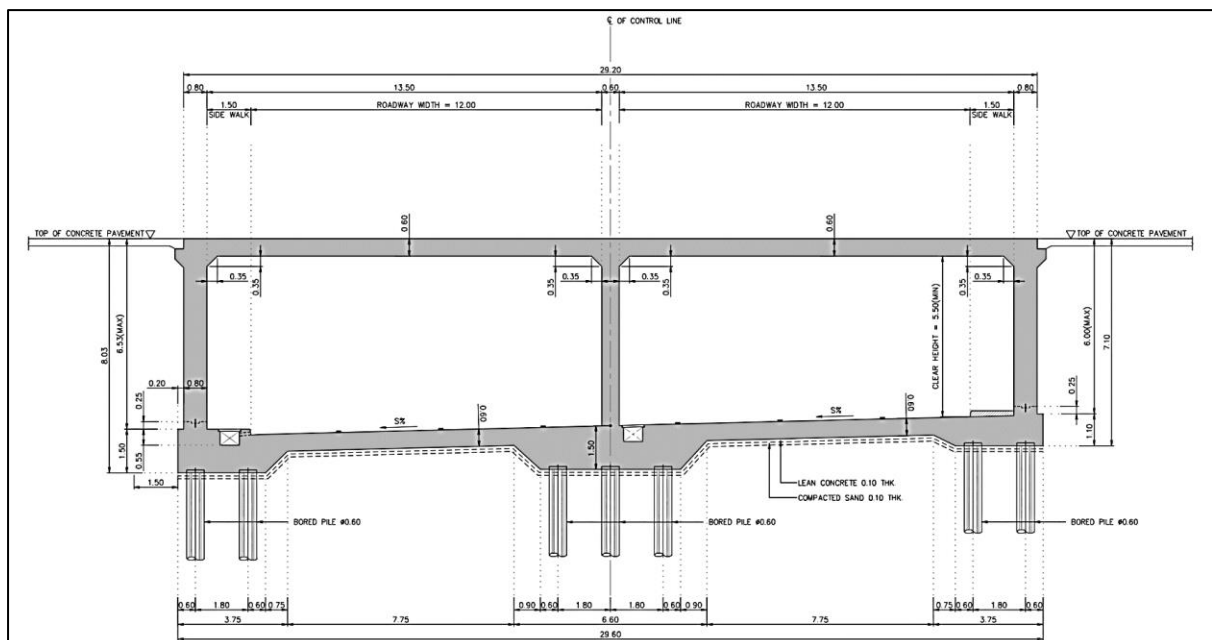
ที่มา : ทัพริक्षा, 2568

รูปที่ 6-15 Cross section ทางลอดช่วงต้น



ที่มา : ทัพริกาษา, 2568

รูปที่ 6-16 Cross section ทางลอดช่วงเล็ก



ที่มา : ทัพริกาษา, 2568

รูปที่ 6-17 Cross section ทางลอดช่วงปิด

6.6 งานออกแบบระบบไฟฟ้า

6.6.1 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนสายทาง

ที่ปรึกษาได้ออกแบบระบบไฟฟ้าตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยออกแบบมีรายละเอียดดังนี้

1. ทางหลักมีขนาด 6 จราจร (ฝั่งละ 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร และมีเกาะกลางแบบยก กว้าง 5.1 เมตร) ถนนระดับพื้น ใช้เสาไฟกิ่งคู่ สูง 12 เมตร 400W HPS ติดตั้งเกาะกลาง ระยะห่างของโคมไม่เกิน 45 เมตร
2. ทางคู่ขนานมี 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.5 เมตร ใช้เสาไฟกิ่งเดี่ยวติดตั้งขวาทาง เพื่อป้องกันกิ่งโคมระบบจำหน่าย 22 kV. ของ กฟภ ใช้เสาไฟกิ่งเดี่ยว สูง 9 เมตร 250W HPS ระยะห่างของโคมไฟไม่เกิน 35 เมตร

6.6.2 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนนและศาลาพักคอย

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามทางที่มีหลังคาคลุมที่มีความกว้างของทางเดินของสะพานไม่เกิน 4 เมตร ใช้หลอดฟลูออเรสเซนต์ชนิดติดตั้งภายนอกอาคาร ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อกำหนดการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายนอกอาคารกำหนด สำหรับศาลาพักคอยและป้ายคอยรถโดยสาร กำหนดใช้โคม FLUORESCENT ขนาด 36W. Luminous flux (Lamp) > 2,700Lm ชนิดกันน้ำ

6.6.3 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางลอด

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างในทางลอด จะออกแบบตามมาตรฐาน CIE 88 และขอแนะนำการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างในทางลอด สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

6.7 งานออกแบบระบบระบายน้ำ

6.7.1 อาคารระบายน้ำในปัจจุบัน

จากการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการฯ พบว่า โครงสร้างท่อลอดและสะพาน อยู่ในสภาพดี แต่ส่วนใหญ่จะมีวัชพืชบริเวณปากท่อ รวมทั้งดินโคลนทับถมภายในอาคารระบายน้ำ ดังแสดงในรูปที่ 6-18



วัชพืชขึ้นเต็มคูน้ำ ปากท่อมมีวัชพืชขึ้นเต็มจนมองไม่เห็นปากท่อม



วัชพืชขึ้นเต็มคูน้ำ ปากท่อมมีวัชพืชขึ้นเต็มจนมองไม่เห็นปากท่อม



มีการถมดินปิดปากท่อม



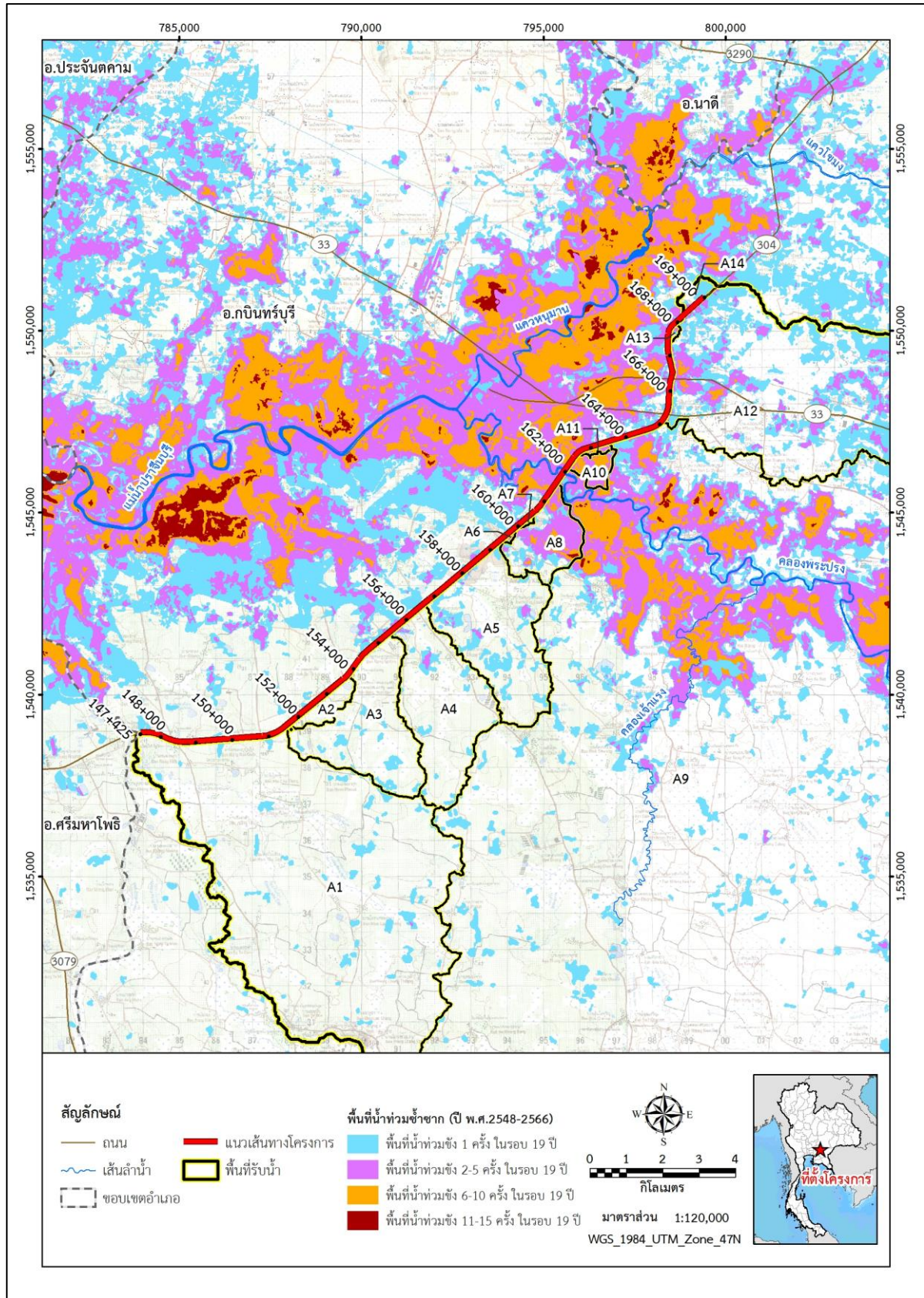
มีการถมดินปิดปากท่อม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-18 สภาพปัจจุบันของท่อลอดในพื้นที่โครงการ

6.7.2 ข้อมูลน้ำท่วมในอดีตและปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการระบายน้ำ

โดยจากการบันทึกข้อมูลน้ำท่วมในอดีตโดย GISTDA ตั้งแต่ พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2566 จำนวน 19 ปี ดังแสดงในรูปที่ 6-19 พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 กม.161+879.650 สะพานคอนกรีต ความยาว 120 เมตร เป็นจุดตัดคลองพระปรัง พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณริมคลองพระปรัง เป็นพื้นที่น้ำท่วมซ้ำ 6 – 10 ครั้งในรอบ 19 ปี



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-19 พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากบริเวณแนวเส้นทางโครงการ

6.7.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ

ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินความสามารถในการรองรับปริมาณน้ำของท่อลอดเดิม โดยคำนวณหาปริมาณน้ำนองสูงสุดจากฝนตกบนพื้นที่รับน้ำ สำหรับพื้นที่ขนาดไม่เกิน 25 ตร.กม. ใช้วิธีการ Rational Method จากสมการ

$$Q = 0.278 CIA$$

โดยที่ Q คือ ค่าอัตราการไหล (ลบ.ม./วินาที)

C คือ ค่าสัมประสิทธิ์การเกิดน้ำท่า

I คือ ความเข้มพายุฝน (มม./ชม.)

A คือ ขนาดพื้นที่รับน้ำ (ตร.กม.)

จากข้อมูลความเข้มของฝน การกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ของการไหลของน้ำบนดิน การแบ่งพื้นที่รับน้ำ และการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โครงการจากข้อมูลที่ได้ศึกษา ที่ปรึกษาได้ทำการหาอัตราการไหลของน้ำของพื้นที่โครงการ โดยใช้ตำแหน่งและขนาดท่อเดิม พบว่า การระบายน้ำของท่อลอดเดิมบางจุดไม่สามารถรับปริมาณน้ำได้ ต้องปรับขนาดให้ใหญ่ขึ้น และในบางจุดต้องเปลี่ยนจากท่อกลมเป็นท่อเหลี่ยม box culvert

ในการตรวจสอบระบบระบายน้ำเดิมได้ทำการแบ่งพื้นที่รับน้ำฝนในโครงการออกเป็น 14 พื้นที่ย่อยตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 และได้คาดการณ์การใช้ที่ดินที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยคาดการณ์ว่าพื้นที่ทุ่งหญ้าและพื้นที่เพาะปลูกในปัจจุบันจะถูกแทนที่ด้วยพื้นที่เมือง ตามการขยายตัวของชุมชน

การพิจารณาและตรวจสอบระบบระบายน้ำเดิมในส่วนของท่อตามขวาง พบว่า ท่อลอดส่วนใหญ่ต้องทำการปรับปรุงโดยการเพิ่มขนาด เพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะตกและไหลข้ามฝั่งได้อย่างเพียงพอ รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-2

ข้อมูลท่อลอดเดิมและท่อลอดตามผลการออกแบบเบื้องต้น

โซนพื้นที่	กม.	อาคารระบายน้ำเดิม	อาคารระบายน้ำตามผลการออกแบบ	ปริมาณน้ำที่ระบายได้ (ลบ.ม./วินท.)
A1	150+833.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
A2	151+886.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	152+402.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	152+918.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	153+435.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 5	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	153+673.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A3	153+951.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	154+269.80	Box Culvert 2.80 x 1.80 - 1	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 2	52.648
	154+587.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	154+904.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	155+243.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A4	155+477.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	155+674.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	155+871.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	156+166.80	Box Culvert 2.80 x 1.80 - 2	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 2	52.648



ตารางที่ 6-3

ข้อมูลท่อลอดเดิมและท่อลอดตามผลการออกแบบเบื้องต้น (ต่อ)

โซนพื้นที่	กม.	อาคารระบายน้ำเดิม	อาคารระบายน้ำตามผลการออกแบบ	ปริมาณน้ำที่ระบายได้ (ลบ.ม./วินท.)
A5	156+843.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	157+209.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	157+573.90	Box Culvert 2.70 x 1.70 - 1	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 1	26.324
	158+002.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	158+430.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	158+859.00	Box Culvert 2.70 x 1.70 - 1	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 1	26.324
	159+100.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A6	159+687.00	ท่อกลม 0.80 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	159+838.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
A7	160+126.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	160+367.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A8	161+123.70	สะพานคลองนางเลิ้ง 12x10=120 ม.	สะพานคลองนางเลิ้ง 12x10=120 ม.	589.149
	161+287.50	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
A9	161+879.65	สะพานคลองพระปรัง (3x10)+(13x20)+(3x10)=120 ม.	สะพานคลองพระปรัง (3x10)+(1x20)+(1x30)+(1x20)+(3x10)=130 ม.	2,170.385
	162+788.400	Box Culvert 2.80 x 1.80 - 1	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 1	26.324
	163+939.80	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
	164+355.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
	164+602.00	Box Culvert 2.80 x 1.80 - 1	Box Culvert 2.40 x 2.10 - 1	26.324
	164+775.00	ท่อกลม 0.60 ม. - 1	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	2.399
A10	162+331.00	สะพานคลองวังวิทย์ 12x10=120 ม.	สะพานคลองวังวิทย์ 12x10=120 ม.	424.523
A11	163+400.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	163+440.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A12	165+830.00	คลองไฟ 5x10=50 ม.	คลองไฟ 5x10=50 ม.	97.576
	166+240.00	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	166+848.00	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	167+080.00	ท่อกลม 1.00 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	168+516.00	ท่อกลม 0.80 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	168+983.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	169+313.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A13	167+400.00	ท่อกลม 0.60 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	167+598.70	ท่อกลม 0.60 ม. - 1	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
A14	168+323.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	168+983.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898
	169+313.00	-	ท่อกลม 1.20 ม. - 1	3.898

ที่มา : ปรึกษา, 2568

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงานกรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ.โดยแบ่งการศึกษาเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ทั้งนี้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย โดยพบว่ามีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 21 ปัจจัย

- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ** จำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง และ 6) ความสั่นสะเทือน
- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ** จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่ 1) นิเวศวิทยาทางบก และ 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** จำนวน 4 ปัจจัย ได้แก่ 1) การคมนาคมขนส่ง 2) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 3) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ และ 4) การใช้ที่ดิน
- **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** จำนวน 9 ปัจจัย ได้แก่ 1) เศรษฐกิจ-สังคม 2) การสาธารณสุข 3) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 4) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 5) ความปลอดภัยในสังคม 6) สุขภาพ 7) ผู้ใช้ทาง 8) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 9) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ในการดำเนินงานที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน สำรวจนิเวศวิทยาทางบก สำรวจเศรษฐกิจ-สังคม และสำรวจแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ และติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (ดังแสดงในตารางที่ 7-1 และรูปที่ 7-1) เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-1
สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีเก็บตัวอย่าง	ช่วงดำเนินการสำรวจ	ผลการเก็บตัวอย่าง
น้ำผิวดินและ นิเวศวิทยาทางน้ำ	- คลองนางเล็ง (กม.161+124) - คลองพระปรัง (กม.161+880) - คลองวังวิทย์ (กม.162+331) - คลองไผ่ (กม.165+830)	18-19 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) - ฤดูฝนอยู่ระหว่าง ดำเนินการ	คุณภาพน้ำผิวดินโดยรวมจัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ประกาศคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และ สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคมค้าขาย ความหลากหลายทางชีวภาพอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง สิ่งมีชีวิตพืชน้ำอยู่ได้
อากาศและบรรยากาศ และเสียง	- โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93 (กม.148+440) ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - มัสยิดฮาบิบูลอัสลาม (กม.157+779) ตำบลกบินทร์ อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ (กม.167+500) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	17-22 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) - ฤดูฝนอยู่ระหว่าง ดำเนินการ	- คุณภาพอากาศและระดับเสียงในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐาน - ระดับเสียงส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ความสั่นสะเทือน	- โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93 (กม.148+440) ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - มัสยิดฮาบิบูลอัสลาม (กม.157+779) ตำบลกบินทร์ อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ (กม.167+500) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	17-22 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) - ฤดูฝนอยู่ระหว่าง ดำเนินการ	ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่ส่งผลกระทบต่อ โครงสร้างอาคารทุกประเภท

ตารางที่ 7-1

สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีเก็บตัวอย่าง	ช่วงดำเนินการสำรวจ	ผลการเก็บตัวอย่าง
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	- โบราณสถานวัดหลวงบดินทรเดชา (กม.157+590) - ตำบลเมืองเก่า - อำเภอกบินทร์บุรี - จังหวัดปราจีนบุรี		
นิเวศวิทยาทางบก	สำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	6-17 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) - ฤดูฝนอยู่ระหว่างดำเนินการ	- พบพืชในระบบนิเวศ จำนวน 220 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ปลูกประดับเพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ และไม้ยืนต้นที่ขึ้นเองตามธรรมชาติกระจายอยู่ในเขตทาง - พบสัตว์ในระบบนิเวศ 87 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 6 ชนิด นก 55 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 19 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 7 ชนิด

ที่มา : ทัพริษา, 2568



การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน และระบบนิเวศทางน้ำ

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม



3



การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



การสำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และฟื้นฟูปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจะมีงานดินตัด 177,660 ลูกบาศก์เมตร หรือเท่ากับ 148,050 ตัน ซึ่งจะส่งผลให้มีการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม ดังนั้น จึงพิจารณาระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - การก่อสร้างถนนเพิ่มจากเดิมอีกจำนวน 4 ช่องจราจร ให้กลายเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ยังพบบริเวณที่เสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดิน 4 แห่ง ได้แก่ กม.147+425 ถึง 148+900, กม.158+750 ถึง 160+750, กม.162+800 ถึง 164+850 และ กม.166+850 ถึง 167+850 ดังนั้น จึงพิจารณาระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - การขนย้ายวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวมทั้งดิน/หิน และทราย เข้าไปยังพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ งานก่อสร้างทางระดับดิน และงานก่อสร้างทางยกระดับ ทั้งหมดเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลหนักในการทำงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการหกรั่วไหลของน้ำมันและน้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดินได้ ดังนั้น กำหนดขนาดของผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการปรับพื้นที่ และกิจกรรมการเปิดหน้าดินให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ - การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรีบดำเนินการบดอัดดินให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ - ดินที่ใช้ถมคันทาง หรือกิจกรรมอื่นๆ ต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดินจากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร - สำหรับดินที่ถูกนำออกจากการทำฐานรากและจากงานส่วนอื่นๆ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกดินพร้อมปิดคลุมด้วยผ้าใบเพื่อนำไปกองบริเวณหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี โดยกำหนดความลาดชัน 1 : 1.5 เมตร (แนวดิ่ง : แนวราบ) กำหนดความสูงไม่เกิน 2.5 เมตร เพื่อรอการนำไปใช้ในกิจกรรมของกรมทางหลวงอื่นๆ หรือกรมทางหลวงจะทำการประมูลขายตามอัตราราคากลางต่อไป	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)		5. บริเวณที่ก่อสร้างทางเท้าใหม่ของโครงการ จำนวน 4 ช่วง ได้แก่ กม.147+425 ถึง 148+900, กม.158+750 ถึง 160+750, กม.162+800 ถึง 164+850 และ กม.166+850 ถึง 167+850 ให้จัดทำกำแพงกันดิน (Retaining Wall) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินบริเวณดังกล่าว 6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีถาดหรือกระเบรียง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน 7. พื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้ไม่มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ดำเนินการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการบำรุงรักษาผิวทาง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการปนเปื้อนในดินจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติงาน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. หากมีการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดินจากกิจกรรมซ่อมบำรุง ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุที่ดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี เพื่อประสานบริษัทเอกชนที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับให้บริการกำจัดกากอุตสาหกรรมให้นำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงขัง-หนองคาย - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บึงขัง-หนองคาย - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหารังจระเข้
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงมะลิ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับเบา ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว จึงอาจส่งผลกระทบต่อ โครงการไม่มาก ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบ โครงสร้างที่ขณะก่อสร้าง เพื่อซ่อมแซมในกรณีที่ความ เสียหายทันที	-
	ระยะดำเนินการ แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับเบา ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว จึงอาจส่งผลกระทบต่อ โครงการไม่มาก ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีดำเนินการตรวจสอบ โครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการเพื่อซ่อมแซมบริเวณ ที่เสียหายทันที	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหารั่วไหล
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. น้ำผิวดิน 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะทำการก่อสร้างเสาเข็มต่อม่อสะพานบริเวณริมตลิ่งทั้งสอง โดยดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ แต่อย่างไรก็ตามดินที่ขุดออกหรือถูกนำมากองไว้จะถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การปรับเตรียมพื้นที่เพื่อขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องจัดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวกว้าง 0.5 เมตร ลึก 0.5 เมตร และบ่อดักตะกอนดินขนาดกว้าง x ยาว x ลึก เท่ากับ 1.0 x 1.0 x 2.5 เมตร เพื่อดักตะกอนดินที่ถูกชะพามาด้วยน้ำฝนไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยตรง สำหรับตะกอนดินรวมทั้งเศษวัสดุต่างๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกชนิดที่มีถังบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้ สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบและรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไปกำจัดต่อไป	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งรั้วดักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณที่ดำเนินการขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตรจากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร 3. การรื้อโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ให้พิจารณาวิธีรื้อถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อลำเลียงออกนอกพื้นที่แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน ซึ่งจะป้องกันไม่ให้เกิดวัสดุร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน แต่ถ้าหากพบว่าวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินและก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกออกโดยทันที 4. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน โดยมีความยาวครอบคลุมโครงสร้างของสะพาน	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินดอน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		ขามลำนํ้า เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้ 5. วางแผนงานขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ในช่วงฤดูแล้ง โดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ 6. การตัดต้นไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการดำเนินการขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) หากพบว่าไม้เศษต้นไม้ตกลงในแหล่งน้ำให้ดำเนินการนำออกโดยทันที 7. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากเพื่อขยายสะพานข้ามทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องระมัดระวังไม่ให้ล้นออกนอกเขตทาง และปรับระดับความลาดชันให้เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำข้างต้นไม่น้อยกว่า 100 เมตร	



เอกสารประกอบการประชุม
“
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอม - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคม และงานบำรุงรักษาต่างๆ ผลกระทบหลักๆ คือ บริเวณคอสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) โดยเป็นโอกาสการเกิดการชะล้างพังทลายของดินบริเวณคอสะพานและปลายท่อลอดจะเกิดในช่วงฤดูฝนในกรณีฝนตกหนักในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่ถ้าฝนตกปกติไม่มีการไหลบ่าของน้ำ ดินบริเวณคอสะพานจะค่อยๆ สามารถดูดซับน้ำไว้ได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดินบริเวณคอสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) อย่างน้อยเดือนละครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ในช่วงเข้าฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) โดยถ้าพบการชะล้างพังทลายของดินคอสะพานหรือปลายท่อเหลี่ยมต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยทันที	-
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะมีดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำผิวดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัดซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน - กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - สถานีตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) - คลองพระปรัง (กม.161+898) - คลองวังวิทย์ (กม.162+337) - คลองไผ่ (กม.165+830) - ดัชนีตรวจวัด 12 ดัชนี ได้แก่ ความลึก อุณหภูมิ น้ำ ความโปร่งแสง การนำไฟฟ้า ความขุ่น ความเร็วของกระแส น้ำ ของแข็งทั้งหมด ของแข็งแขวนลอย



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	การถอดชิ้นแยกชิ้นส่วน บริเวณที่ทำการก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมัน หรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล 3. ที่ตั้งสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างต้องจัดให้สร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนจะระบายออกสู่ภายนอก	ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลาย BOD น้ำมันและไขมัน ไนเตรท ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023 • ความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมซ่อมบำรุงที่อยู่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงต้องเน้นต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน 2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการซ่อมบำรุงบริเวณสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดชิ้นแยกชิ้นส่วนบริเวณสะพาน โดยต้องดำเนินการที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี รวมทั้งต้อง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		จัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล 3. กรมทางหลวงดำเนินการล้างผิวถนนทางในช่วงก่อนเข้าสู่ฤดูฝน (ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม) เพื่อลดการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ ซึ่งจะชะล้างในฤดูฝนที่มีฝนตกครั้งแรกลงทางระบายน้ำ	
4. อากาศและบรรยากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มขึ้นของมลพิษอากาศจากยานพาหนะและเครื่องจักรซึ่งมลสารจากยานพาหนะที่สำคัญ ได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวดินยังคงมีฝุ่นละออง - การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น และกระเบบรถทุกท้ายรถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียง เขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มี ปริมาณจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการจราจรติดขัด 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพ ดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจาก ฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น 6. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมใน การใช้งาน และเพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เป็นต้น 7. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจาก การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ	• วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอด ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการเป็นกิจกรรมที่ทำให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้นถือเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศหลักของโครงการ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของ CO และ NO₂ ดังนั้นจึงกำหนดให้ขนาดขอผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด และตรวจจับรถบรรทุกที่ปล่อยควันรบกวนลงบนผิวทางถนนโครงการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศจากฝุ่นละอองที่สะสมบนผิวทาง	ระยะดำเนินการ • จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดอาบีบูลอิสลาม - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ • ดัชนีตรวจวัด - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง • วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การปรับปรุงแยกบึงบึงบุรี (กม.165+350) และการปรับปรุงสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) ซึ่งในแต่ละกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ในการก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมต้องประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน - การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง - พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่เพื่อลดระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลง - กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหา/ติดตั้ง หรือปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้งาน - จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างเพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบิบัลอิสลาม - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง (ต่อ)		6. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างให้ดำเนินการหาสาเหตุและดำเนินการแก้ไข เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณเขตทางขณะดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นแหล่งกำเนิดเสียงหลักของโครงการในช่วงเปิดดำเนินการ โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นเกิดจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบสภาพผิวทางและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ - หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการคมนาคมในระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบ และแจ้งประชาชนให้รับทราบถึงสาเหตุ แนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข - กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ในการตรวจจับความเร็วของยานพาหนะไม่ให้เกินเกณฑ์กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบระดับเสียงดังที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน



เอกสารประกอบการประชุม
 หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจูงใจเกษตรกรที่ปลูกและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาราจรถรรพ
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงกาฬ-อุดรธานี - อ.บ้านทรูศรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทรบุรี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การปรับปรุงแยกกบินทร์บุรี (กม.165+350) และการปรับปรุงสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) ซึ่งในแต่ละกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ในการก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน โดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่มีความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมต้องประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน - ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย - ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น - กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง ใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพานและ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮายาบี้อัสลาม - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		ทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะ เสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับ ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น 7. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงาน ของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานก่อสร้างทันที และต้องจัด วิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางป้องกัน และแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ 8. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์ บุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการ ดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นกิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ในช่วงเปิดดำเนินโครงการ แต่จากการประเมิน พบว่า ความสั่นสะเทือนอาจเพิ่มขึ้นจากเดิม ไม่มากนัก ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบ อยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจร ให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอ สะพานไม่ให้เกิดหลุม บ่อ ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทก ระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิด ความสั่นสะเทือน หากพบว่ามีบริเวณใดชำรุดให้ดำเนินการ ซ่อมแซมทันที - กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ ในการตรวจจับรถบรรทุกทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อ ป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่อ พื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. นิเวศวิทยาทางบก 7.1 พืชในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ คือ การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียของพืชพรรณที่อยู่ในเขตทาง ดังนั้นจึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีประสานงานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ - จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ เพื่อป้องกันการตัดฟันต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนด - กำหนดให้ผู้รับเหมาโครงการร่วมกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ ล้อมย้าย และชักลากไม้ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ - การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายของดิน การชะล้างหน้าดิน และการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง โดยพิจารณาอย่างรอบคอบ - ดำเนินการขุดล้อมย้ายต้นไม้ เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพและเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ของหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีกำหนด	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.1 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)		6. ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างของโครงการ อย่างเข้มงวด เช่น การปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ งานขุด งานถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างตอม่อ การก่อสร้าง สะพาน การกองวัสดุและอุปกรณ์ และการวางระบบระบายน้ำ บริเวณแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่แม่น้ำ และคลองตาม ธรรมชาติ และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ จะต้องมีการติดตั้ง Sheet Pile ป้องกันการพังทลายของดิน และการชะล้างของตะกอนลงสู่แหล่งน้ำบริเวณที่แนว เส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำ รวมถึงห้ามมีการระบาย น้ำเสีย สารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล และของเสียอื่นๆ ลงสู่แม่น้ำและคลองตามธรรมชาติอย่างเด็ดขาด 7. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตราย ต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ในระบบนิเวศ รวมถึงไม่ให้เกิด การเผาทำลายพืชพรรณ 8. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง บุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ทั้งพืชและ สัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และ พื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.1 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการทุกกิจกรรมจะเกิดขึ้นบริเวณผิวจราจรเท่านั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ หรือการสูญเสียพรรณไม้ จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ ติดตามตรวจสอบอัตราการรอดตายของไม้ชุดล้อม ภายหลังจากนำกลับมาปลูกบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ หรือบริเวณพื้นที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีกำหนด	-
7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างอาจก่อให้เกิดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องจักร และยานพาหนะ ซึ่งเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากินของสัตว์ขนาดเล็กอื่นๆ ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่การก่อสร้างได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ดำเนินการแบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วงๆ และทยอยตัดฟันต้นไม้หรือปรับพื้นที่จนครบบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ในระบบนิเวศสามารถรับรู้ และหลบหลีกออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเข้าไปยังกลุ่มไม้ยืนต้นหรือพื้นที่แหล่งอาศัยอื่นที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัย - ในระหว่างการตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรัง ไข่ ตัวอ่อน สัตว์ในระบบนิเวศที่เคลื่อนที่ช้า หรือสัตว์ในระบบนิเวศที่ไม่สามารถหลบหลีกช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ ต้องประสานงานกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) เพื่อช่วยเหลือในการเคลื่อนย้ายสัตว์ในระบบนิเวศออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสม และปลอดภัย	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาระบบ
บำบัดน้ำเสียชุมชน 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกบึงนารางบุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)		- กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่เข้าหรือไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ - ให้ดำเนินการก่อสร้างก่อนช่วงฤดูการอพยพของสัตว์ในระบบนิเวศ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อนกอพยพตามฤดูกาล - ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ในระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ - ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ทั้งพืชและสัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการจะเป็นการคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษาเขตทาง เช่น การตัดหญ้าในเขตทาง การตัดแต่งกิ่งไม้ การซ่อมบำรุงผิวทาง การซ่อมบำรุงสัญญาณไฟ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวกระทำในเขตทางที่สร้างแล้วเสร็จ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบทางลอดสัตว์ในระบบนิเวศให้สามารถใช้งานได้เป็นปกติ ไม่อุดตัน หรือกีดขวางการเข้ามาใช้ประโยชน์ทางเชื่อมสัตว์ในระบบนิเวศอย่างสม่ำเสมอ	-
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะมีดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำผิวดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) - คลองพระปรัง (กม.161+898) - คลองวังวิทย์ (กม.162+337) - คลองไผ่ (กม.165+830) ดัชนีตรวจวัด - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (3 ปี)



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่ การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลต่อ แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึง นิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมขุดบ่อรับน้ำที่อยู่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดินที่จะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมขนส่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างต้องใช้เส้นทางขนส่งร่วมกับประชาชนทำให้เป็นอุปสรรคต่อการจราจรได้ แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ เฉพาะช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านเส้นทางคมนาคมเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนจราจรช่วงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) การปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) สะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กม.160+231 และกม.163+200 จุดกลับรถใต้สะพาน 1 แห่ง ได้แก่ กม.147+425 - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง - การประชาสัมพันธ์ ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้ ➤ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.147+425 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.169+000 เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง สำรวจปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ และตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (3 ปี)



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
“
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หนองคาย - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		➤ ในกรณีที่ ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการ ดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยง ไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ 4. การลดผลกระทบต่อการจราจรในระยะก่อสร้าง ➤ กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัท ผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบ จากสำนักงานโยธาและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมา นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้าง และนำเสนอ ให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มเปิดจุดก่อสร้าง ➤ จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวง กบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพัก คนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของ โครงการ ➤ กรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการต้องกำกับดูแล ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงสามพัน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมสิ่ง (ต่อ)		- ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย - ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้น - ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ - หากพบว่าเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัวให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน - การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนวเส้นทางทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่งสำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		▪ การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและขออนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ ▪ อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช้ายานพาหนะอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ▪ การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคันเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ▪ ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดี เพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ▪ ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกของโครงการ ในช่วงที่วิ่งผ่านพื้นที่ชุมชนโดยควบคุมความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมงเพื่อความปลอดภัย	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส. นครราชสีมา - อ. ภักดีชุมพล
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกปิ่นแก้ว

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้ง หรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราว โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตรโดยประมาณ ถ้าหากการก่อสร้างรบกวนผิวจราจรให้บริษัทรับเหมา ก่อสร้างจัดหาคนมาให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ - ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่างสัญญาณ ไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น - ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชนให้เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร - การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวางให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงมะลิ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บึงมะลิ - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		- การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) และสะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กม.160+231 และกม. 163+200 จะต้องมิตายารองรับ เพื่อป้องกันการร่วลงของวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง - บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร - กรณีเก็บวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง - ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้าง จะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือ ดีกว่าเดิม - กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของ สถานประกอบการ หรือพื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อมต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ เพื่อให้รบกวนต่อกิจกรรมของสถาน ประกอบการให้น้อยที่สุด	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		5. ความเสียหายของผิวจราจร ➢ ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ใน เกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทาง ชำรุดเสียหาย ➢ จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความ ปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหายใน กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของ โครงการต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนของโครงการ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วด้านคมนาคมมากขึ้น รวมถึงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรีที่จะช่วย ให้การจราจรในภาพรวมของถนนโครงการดีขึ้น โดยทำให้มีสัดส่วนปริมาณจราจรที่ขับผ่านทางแยก โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ ประมาณร้อยละ 43 ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางบวก อยู่ในระดับสูง	ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักละกิโลเมตร ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆและระบบสาธารณูปโภค ของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ใน สภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น - ประสานงานและขอความร่วมมือจากสถานีตำรวจในพื้นที่ ให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วใน การขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุบนเส้นทาง และตรวจตราการบรรทุกน้ำหนักของ รถบรรทุกไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกัน ไม่ให้สภาพผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนด	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		- หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหลทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายเตือนในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นอย่างต่ำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง - จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมายการปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะ ก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง - จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันหกลงบนพื้นถนน	
10. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เพื่อเตรียมพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการก่อสร้างแต่เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำเป็นต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้กรมทางหลวงพิจารณา และออกหนังสือแจ้งหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งทำหรือเพื่อกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน - ติดตั้งป้ายประกาศในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน - ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงสู่พื้นผิวจราจร	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขุดขุดถนนไปยัง สถานที่กองเก็บวัสดุไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง 4. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญจากงานรื้อย้าย หรือการสร้างความเสียหายให้แก่ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบ ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน	
	ระยะดำเนินการ ไม่มีกรรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เพิ่มเติม การดำเนินการรื้อย้ายดังกล่าวแล้วเสร็จในระยะ ก่อสร้าง ดังนั้นจึงไม่เกิดผลกระทบในลักษณะ ดังกล่าวในระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-
11. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงระบบระบายน้ำ จะทำการรื้อท่อ กลมและท่อเหลี่ยม เพื่อก่อสร้างใหม่ ซึ่งกิจกรรม ดังกล่าวอาจมีดินที่เปิดถูกเปิดจากผิวถนนเดิมอาจ ร่วงหล่นและอุดตันท่อทำให้เกิดขวางการระบายน้ำ เดิมและทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ก่อสร้างได้ แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในฤดูฝน ที่มีฝนตกหนัก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของ ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทยอยทำรื้อย้ายท่อกลม และท่อเหลี่ยมของอาคารระบายน้ำเดิม เพื่อป้องกันการรื้อ ย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว ซึ่งจะช่วยให้คง ประสิทธิภาพของการระบายน้ำเดิมในพื้นที่ได้ - การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม บริเวณที่ จะดำเนินการรื้อท่อกลมและท่อเหลี่ยมของอาคารระบาย น้ำเดิม เพื่อทำการก่อสร้างใหม่ ต้องปรับระดับความลาดชัน ของการเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้เหมาะสม เพื่อได้ไม่พังทลาย	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)		ลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีการก่อสร้าง พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการนำออก โดยทันที 3. บริเวณจุดตัดคลองพระปรัง (กม.161+880) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้อง จัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อทำการต่อท่อสูบน้ำเพื่อช่วยเร่งการ ระบายน้ำ ในกรณีที่น้ำระบายไม่ทันในช่วงฝนตกหนักขณะ ก่อสร้าง เพื่อช่วยการระบายน้ำในพื้นที่ โดยต้องทำการสูบน้ำ ให้ไหลไปสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงและไม่กระทบต่อชุมชน 4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบอาคารระบาย น้ำที่ก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด ให้ไม่มีการกองดิน หิน หรือ เศษวัสดุต่างๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทางหลวงเพื่อ เปิดใช้งาน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการตรวจสอบ อาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ	
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการไปสักระยะเวลาหนึ่งอาจมี การขึ้นของวัชพืช หรือมีเศษขยะมาติด แต่อย่างไร ก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในกรณีที่มีฝนตก หนักในช่วงหน้าฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือน พฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) หรือมีน้ำไหล หลาก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนและกำจัด เศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ใน ท่อระบายน้ำของถนนทางหลวง โดยเฉพาะก่อนช่วงเข้าสู่ ฤดูฝน (ก่อนเดือนพฤษภาคม) เพื่อให้มีการระบายน้ำเต็ม ประสิทธิภาพ	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. การใช้ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง บ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง อาจจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชั่วคราว ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่เขตทางของโครงการเท่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ นอกเขตทาง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องห้ามกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ ออกนอกเขตทางที่ไม่ได้รับการอนุญาต ซึ่งถ้าพบมีการกองนอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการย้ายออกทันที - ในกรณีที่ต้องใช้พื้นที่นอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขออนุญาตเจ้าของพื้นที่เพื่อใช้กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และต้องใช้พื้นที่ให้น้อยที่สุด เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบ	-
	ระยะดำเนินการ การคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ส่งผลกระทบทางอ้อมให้เกิดการพัฒนาที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งในปัจจุบันการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร ซึ่งในอนาคตอาจมีการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่าสูงขึ้น ดังนั้น ขนาดของผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงสามพัน - อ.บ้านไร่
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้อยู่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบด้านลบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ ดังนี้ - จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (กม.147+425) และจุดสิ้นสุดโครงการ (กม. 169+000) โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้าง ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ - ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผ่นพับควรมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของที่หมวดทางหลวงบกินทร์บุรี	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - พื้นที่ศึกษาครอบคลุมชุมชนที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มเป้าหมาย - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา - กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ - วิธีดำเนินการ - การสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้แบบสอบถาม - ระยะเวลาดำเนินการ - ระยะเตรียมการก่อสร้าง 1 ครั้ง ก่อนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง - ระยะก่อสร้าง 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะก่อสร้าง 3 ปี



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		และสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทาง ➢ ในกรณีที่ ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการ ดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้อง มีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้ เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ ➢ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของ โครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง รวมถึงประสานกับหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี เพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมติดตั้ง บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ ติดต่อ จัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหา ดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้น รายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวง ทราบทุกสัปดาห์ 2. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาเป็นไปตามระเบียบทาง ราชการแล้ว ให้ผู้รับเหมาพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหการว่างงาน และ เป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับ ประชาชนในพื้นที่	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.ใหม่ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		3. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจะต้อง เริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อน เวลา 17.00 น. พร้อมต้องประกาศให้สาธารณชนทราบ โดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด	
	ระยะดำเนินการ ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเจริญเติบโต ด้านธุรกิจการค้าและการลงทุนจากการพัฒนา การขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับ ท้องถิ่นและระดับประเทศ ซึ่งเป็นผลกระทบด้าน บวกในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-
14. การสาธารณสุข	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่ สำคัญ คือ ฝุ่นละออง และเสียงดัง ซึ่งหากได้รับ สัมผัสมลพิษเป็นระยะเวลายาวนาน จะก่อให้เกิด ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนใน พื้นที่ จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ใน ระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ ในแคมป์คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศกองคุ้มครอง แรงงาน ประกาศกองควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศของจังหวัดปราจีนบุรี เป็นต้น	-



เอกสารประกอบการประชุม
“
การอบรมการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)”

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหามลพิษ
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงมะลิ - อ.บ้านไร่
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกบ้านไร่

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข		2. บริษัทผู้รับเหมาต้องให้ความสนใจในการคัดกรองแรงงาน ต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคณงานก่อสร้าง เพื่อป้องกัน การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อ ป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม 3. จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน และ บ้านพักคณงานก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาล ดอนพุด หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีผู้ช่วยฉุกเฉินจาก การก่อสร้างโครงการ 4. ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คณงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องจากสุขอนามัยในที่พักคณงาน หรือ จากการปฏิบัติงาน เป็นต้น 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คณงานในสังกัด เสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อดำเนินการตามกฎหมาย	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหารั่วรั่ว
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงนาบอน - อ.บึงนารางบุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		6. บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงาน ก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษ ว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตาม ข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมาย แรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และ ในกรณีที่แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำ เอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้ และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจนกำหนดให้มี การตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงาน จะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด 7. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับในการทำงานในท้องถิ่น การกำหนดเวลาทำงาน การเข้า-ออก ที่พัก รวมถึงห้ามดื่ม สุรา เสพสิ่งเสพติด ฯลฯ เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งกับ ประชาชนในท้องถิ่น 8. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดน้ำดื่มไม่น้อยกว่าหนึ่งสำหรับ ลูกจ้างไม่เกิน 20 คน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งที่ สำหรับลูกจ้างทุกๆ 20 คน เศษของ 20 คนถ้าเกิน 20 คน ให้ถือเป็น 20 คน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการ ในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		9. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาล และการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 10. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดห้องน้ำและห้องส้วมบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามแบบและจำนวนที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการดูแลรักษาความสะอาดให้อยู่ในสภาพที่ถูกลักษณะเป็นประจำทุกวัน ทั้งนี้ ให้จัดให้มีห้องน้ำแยกชายหญิงตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 11. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกลักษณะและเพียงพอบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งกับที่ (Onsite Treatment) ตามเกณฑ์มาตรฐานส้วมสาธารณะระดับประเทศ ของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข (HAS) 12. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกจากถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ และทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) ออกจากพื้นที่พร้อมทั้งสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		13. กำหนดให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้เป็นระเบียบ และถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันมิให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์โรค และสัตว์พาหะนำโรค รวมถึงไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน 14. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดระบบสาธารณสุขบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ 15. กำหนดให้มีการจัดวางถังขยะทั้งในพื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ 16. กำหนดให้มีการเฝ้าระวังในการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของสัตว์พาหะ จำพวกหนู แมลงสาบ แมลงวัน ยุง ในพื้นที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันแหล่งเพาะพันธุ์พาหะของโรค และการแพร่กระจายของโรคติดต่อ 17. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		18. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งดำเนินการเก็บ รวบรวมเศษวัสดุ และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ 19. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ อาจก่อให้เกิดมลพิษด้านเสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ริมสายทาง โดยเมื่อพิจารณาจากการเปิดใช้ถนน จึงคาดว่าระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจะเพิ่มขึ้นจากสภาพปัจจุบัน จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง หากคนงานขาดความระมัดระวัง มีความประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ หรืออุปกรณ์ไม่มีความพร้อมในการดูแลคนเจ็บก่อนนำส่งสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงจะทำให้ระดับความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยโอกาสที่จะเกิดเหตุดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดระยะเวลาเตรียมการก่อสร้าง และระยะเวลาก่อสร้าง โดยมีผลกระทบจากการบาดเจ็บในระดับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บมาก ส่งผลให้ต้องมีการหยุดงานและใช้เวลารักษายาบาลเป็นระยะเวลาหนึ่งอาการจึงดีขึ้นและสามารถกลับมาทำงานได้เช่นเดิม ดังนั้นจึงคาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่างๆ การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 - บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหารั่วรั่ว
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขื่อนลำนาน - อ.กันทรวิชัย
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกปิ่นทุ่งบุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		3. จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา 4. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงาน/คนงานสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือ และหน้ากากปิดหน้าป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) เป็นต้น รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่างๆ เช่น ถังดับเพลิง ชนิด A, B และ C เป็นต้น อย่างเพียงพอและจัดให้มีกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้ 5. จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาล ดอนพุด หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้บาดเจ็บจากการก่อสร้างโครงการ	

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่างซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขนไว้เพื่อให้ทราบว่าเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างซ่อมแซมห้ามนำไปใช้งาน 7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมแผนฉุกเฉินในช่วงก่อสร้าง เช่น แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย และแผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นต้น พร้อมจัดให้มีการอบรมแผนฉุกเฉินดังกล่าว 8. จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมที่มีการนำเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ มาใช้ในงาน โดยถ้าผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บ แต่เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก และการดำเนินงานแต่ละครั้งที่ดำเนินการไม่ได้ใช้ระยะเวลานาน จึงก่อให้เกิด	ระยะดำเนินการ 1. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบูต และเสื้อกั๊กสะท้อนแสงหรือเสื้อกั๊กสีสด เป็นต้น ที่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขานินซอน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)	ผลกระทบด้านลบต่อสุขภาพและความปลอดภัย ของพนักงานและเจ้าหน้าที่ในระดับต่ำ	2. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับ เหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณเตือน ต่างๆ ตามคู่มือเล่มที่ 3 เครื่องหมายควบคุมการจราจรใน งานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวง แผ่นดิน (มีนาคม 2561) ของกรมทางหลวง	
16. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เมื่อพิจารณาจากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบน ถนนโครงข่ายปัจจุบันในพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่มี สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจาก ขับรถเร็วเกินกว่า กฎหมายกำหนด ซึ่งหากผู้ใช้ถนนโครงข่ายบริเวณ ที่ติดกับถนนโครงการขาดความระมัดระวังใน การใช้เส้นทางอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ นอกจากนี้ยังมีถนนที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งหากไม่มีการจัดการจราจรที่ ดีจะส่งผลให้มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากขึ้นด้วย จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการ ป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในกรณีที่การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หากไม่มีการปิดกั้นแยกพื้นที่ออกจากผิวการจราจรตามปกติ หรือไม่ได้ติดตั้งป้าย/สัญลักษณ์เตือนต่างๆ หรือไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบ ไว้ก่อนถึงบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน อาจทำให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ไม่ชัดเจน นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ แต่อย่างไรก็ตามความเสี่ยงดังกล่าวจะเกิดขึ้นบริเวณที่มีกิจกรรมการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเท่านั้น ดังนั้น จึงพิจารณาผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	
17. ความปลอดภัยในสังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง สำหรับกิจกรรมของคณงานบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่จะเกิดเฉพาะในช่วงหลังเลิกงานหรือวันหยุดของคณงานก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาให้ประชาชนเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และมีผลกระทบด้านจิตใจ เช่น การทำเสียงดังในยามวิกาล เกิดมาจากการทะเลาะวิวาทระหว่างคณงานก่อสร้าง ตลอดจนมีการลักขโมยสิ่งของหรือทรัพย์สินในชุมชน เป็นต้น ทั้งนี้ จากข้อมูลสถานีตำรวจ และเขตอำนาจความรับผิดชอบของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษาของโครงการ สามารถรองรับเหตุที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ได้ ดังนั้น จึงพิจารณาให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างโดยให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่องมาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559 - จัดให้มีรั้วที่บ่ชั่วคราว เช่น แผ่นเหล็ก ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร โดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน พร้อมจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)		3. บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ติดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงาน ต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน 4. กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน 5. ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงาน แม้ว่าเป็นเวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุวิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)		7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการ ก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด 8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยา เสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการ ตามกฎหมาย	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมหลักเมื่อมีการเปิดใช้ถนนของโครงการ ในทุกช่วง ซึ่งในแต่ละงานของกิจกรรมดังกล่าว จะมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก จึงคาดว่า ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-
18. สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปริมาณมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างประมาณ 200 คน/วัน โดยคิดเป็นปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น จากคนงานก่อสร้างประมาณ 02 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่หากทางโครงการไม่จัดให้มีระบบการเก็บ รวบรวมขยะมูลฝอยที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อน นำส่งท้องถิ่น อาจทำให้ขยะมูลฝอยตกค้างในพื้นที่ จึงพิจารณาผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้าง ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ประมาณ 32 ลบ.ม./วัน โดยถ้าไม่ได้รับการบำบัด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างโดยให้ เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พิกัดสำหรับลูกจ้าง ประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559 โดยในการจัดผังบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เสนอให้ประยุกต์ใช้มาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T. Standard 1010-30) ให้สามารถ รองรับคนงานประมาณ 200 คน และมีพื้นที่ประมาณ 5 ไร่	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)	ด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาล น้ำเสีย ที่ไม่ได้รับการจัดการจะตกค้างในพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่า ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	โดยมาตรฐานบ้านพักคนงานก่อสร้างมีรายละเอียดดังนี้ ➢ สำนักงานมี 1 หลัง ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออก ใช้เป็นสำนักงาน ห้องประชุมเตรียมงานโครงการของ วิศวกร และช่างก่อสร้าง และห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้น ➢ จัดพื้นที่จอดรถของเจ้าหน้าที่ไว้บริเวณด้านหน้าทางเข้า หน่วยก่อสร้าง ➢ ที่จอดรถบรรทุก/เครื่องจักรก่อสร้างจัดไว้ในบริเวณ พื้นที่ระหว่างโรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุง และบ้านพักคนงาน เพื่อขนถ่ายวัสดุก่อสร้างเข้ามาเก็บ กองในพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งขนถ่ายวัสดุ ก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ➢ ที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างมีทั้งส่วนที่มีหลังคาคลุมและ พื้นที่เปิดโล่งเพื่อเก็บกองวัสดุก่อสร้างจำพวก ดินลูกรัง หิน ทราย เป็นต้น โดยควบคุมปริมาณวัสดุให้มีปริมาณ ที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน ทั้งนี้ โดยรอบพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างกำหนดให้มีการ ก่อสร้างคันดินและรางดินระบายน้ำ เพื่อรวบรวมการ ระบายน้ำที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว และระบายลงสู่ บ่อดักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่รางดินระบายน้ำ รอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ	



เอกสารประกอบการประชุม
“
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)”

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาระบบ
บำบัดน้ำเสียของเทศบาลเมืองบึงกาฬ
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงกาฬ-บึงนาราง
ตอน บึงนาราง-บึงนาราง - สังกัดเทศบาลเมืองบึงกาฬ

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		➢ โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกของหน่วยก่อสร้าง ตรงข้ามกับสำนักงานควบคุมงาน ใช้เป็นที่เก็บอุปกรณ์เครื่องจักรกลต่างๆ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ ทั้งนี้ โครงการจะเทพื้นคอนกรีตโดยรอบโดยรอบและมีรั้วระบายน้ำคอนกรีตโดยรอบ เพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันในพื้นที่โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุง เพื่อระบายลงสู่บ่อดักไขมัน ก่อนที่จะระบายลงสู่รางดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ➢ บ้านพักคนงานก่อสร้างขนาด 2 ชั้น มีจำนวน 4 แถว แต่ละแถวมีห้องพัก จำนวน 50 ห้อง รวมทั้งหมด 200 ห้อง ห้องพักมีขนาด 2.4x2.4 เมตร และพักได้ไม่เกิน 2 คน/ห้อง โดยแต่ละแถวจะติดตั้งถังดับเพลิงจำนวน 4 ถัง/แถว ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราว ➢ จัดให้มีห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้บริเวณสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน โดยมีอัตราส่วน 15 คน/ห้อง ตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทยที่ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 63	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		(พ.ศ. 2551) เรื่อง การจัดให้มีห้องน้ำและห้องส้วม ในชนิดหรือประเภทของอาคารต่างๆ สำหรับอาคาร ชั่วคราวประเภทที่พักคนงาน หรือลักษณะอื่นที่ คล้ายคลึงกัน พ.ศ. 2551) ซึ่งเจ้าหน้าที่และคนงาน ก่อสร้างมีจำนวนทั้งสิ้น 200 คน จึงต้องจัดให้มีห้องน้ำ- ห้องส้วมไม่น้อยกว่า 14 ห้อง ➢ สถานที่ประกอบอาหาร/โรงอาหารต้องจัดเตรียม สถานที่ประกอบอาหารและที่นั่งรับประทานอาหาร สำหรับคนงานเป็นสัดส่วนโดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมด จะระบายลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่ราง ดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ➢ กำหนดให้จัดเตรียมถังเก็บน้ำ ขนาด 20 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 4 ถัง เพื่อใช้สำหรับกักเก็บน้ำไว้ใช้ไม่น้อยกว่า 2 วัน ➢ ขุดร่องดินโดยรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ขนาด กว้าง 1.0 เมตร ลึกประมาณ 0.5 เมตร เพื่อรองรับ น้ำฝนจากพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ซึ่งน้ำฝน บางส่วนจะซึมลงดิน และน้ำฝนบางส่วน จะไหลบ่าหน้า ดินไหลลงสู่รางระบายน้ำที่อยู่โดยรอบ และระบายออก สู่พื้นที่ภายนอก	



เอกสารประกอบการประชุม
“
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)”

โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์และออกแบบปรับปรุง และฟื้นฟูทรัพยากร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส. - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกบ้านโพธิ์

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		➢ ถังรองรับมูลฝอยประจำบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ กับคนงานก่อสร้าง พร้อมจุดพักขยะ เพื่อรอการขนย้าย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ➢ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้ง ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้าง ทุกหลังๆ ละ 8 ถัง ➢ บ่อขยะในส่วนที่พักคนงานก่อสร้าง ➢ ไฟฟ้าดำเนินการขอใช้ไฟฟ้าชั่วคราวจากการไฟฟ้าส่วน ภูมิภาค ➢ น้ำใช้ดำเนินการขอใช้น้ำประปาชั่วคราวจากองค์การ ปกครองส่วนท้องถิ่น หรือการประปาส่วนภูมิภาค ➢ เตรียมทางเข้า-ออกที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุม การก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่นลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดินถ้าสามารถดำเนินการได้ 2. การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม บริษัท รับเหมา/ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องจัดวางระบบระบายน้ำ เป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงานฯ และที่พักคนงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของ พื้นที่การขุด และการไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ	

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่พิก ขณะเดียวกัน ต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการ หน่วงน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก 3. เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนอาคาร ห้องน้ำห้อง ส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนการรื้อ ถอนให้ประสานต้องครปครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสูบกาก ตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอน เมื่อรื้อถอนอาคารและ เครื่องประกอบออกหมดแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ฆ่าเชื้อโรคและปรับเปลี่ยนหน้าดินคืนสภาพพื้นที่เดิม 4. การจัดการขยะมูลฝอย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้ ➢ จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุ ไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถัง จัดวาง ในหน่วยก่อสร้างอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักคนงาน คือ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โรงเก็บวัสดุก่อสร้าง โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อมเครื่องจักร โรงหล่อ คอนกรีต และโรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต ➢ จัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานปกครองส่วน ท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การ บริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วน ตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์ องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี และเทศบาลตำบล เมืองเก่า หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บ รวบรวมขยะไปกำจัดทุกวัน	



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		5. การจัดการน้ำเสีย ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องมีการจัดการดังต่อไปนี้ ➢ จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดและน้ำใช้ให้เพียงพอ ➢ จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรอง ไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ➢ จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสียรองรับน้ำเสียรวม ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมัน เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากเจ้าหน้าที่และคนงาน ➢ ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอและทำการสุบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	
	ระยะดำเนินการ • กิจกรรมในระยะดำเนินการคือ การใช้ถนนโครงการสำหรับการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการปรับปรุงที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาระบบ
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงมะลิ - อ.บ้านไร่
ตอน บึงมะลิ - สี่แยกบ้านไร่

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
19. ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และกิจกรรมการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ที่จะกระทบต่อใช้ทางในปัจจุบัน แต่เป็นผลชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันต่ออุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง	-
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการ ถนนส่วนใหญ่จะมีช่องจราจรไปกลับฝั่งละ 3 ช่องจราจร ที่มีการแบ่งทิศทางการจราจรอย่างชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือนและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ซึ่งส่งผลให้ประชาชนที่เดินทางบนทางหลวงของโครงการมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรคับคั่งบนโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการ จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับสูง	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันต่ออุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
20.โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรง สั่นสะเทือน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายหรือลดคุณค่าของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้ ได้แก่ ศาลเสด็จปู่ หลวงชาติ ศาลปู่ย่าหนองแห้ว มัสยิดฮาบีบูล อิสลาม วัดศรีบุญเรือง วัดหนองคล้า วัดหนองนมหนู และอนุสาวรีย์รัชกาลที่ 5 ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - แหล่งศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ศาลเสด็จปู่หลวงชาติ ศาลปู่ย่าหนองแห้ว มัสยิดฮาบีบูล อิสลาม วัดศรีบุญเรือง วัดหนองคล้า วัดหนองนมหนู และอนุสาวรีย์รัชกาลที่ 5 ให้กำหนดขอบเขตของการก่อสร้างไม่ให้กระทบต่อพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด - ขณะทำการเปิดหน้าดินแล้วพบหลักฐานทางโบราณคดี ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดดำเนินการโดยทันที แล้วให้ดำเนินการแจ้งให้ทางสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎหมายต่าง ๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป	-
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือลดคุณค่าของแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีดังกล่าว จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	-



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงฉลือชัย - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บึงฉลือชัย - สี่แยกบึงทรัพย์

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
21. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างและการทำงานของเครื่องจักรต่างๆ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม โดยแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังกล่าว คือ แหล่งที่อยู่ใกล้กว่า 400 เมตร (บันทึก จุลาสัย, 2547 และ Richard C. Smardon และคณะ, 1986) ซึ่งพบว่ามีแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพที่ระยะที่น้อยกว่า 400 เมตร จำนวน 10 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1 แห่ง ได้แก่ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทร์เดชา และศาสนสถาน 9 แห่ง ได้แก่ วัดหนองคล้า วัดหนองบุญเกิด วัดหนองนมหนู มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม วัดป่าประดู่ โบสถ์คาทอลิกมารีสมภพ วัดหลวงบดินทร์เดชา วัดศรีชะเมือง และวัดศรีบุญเรือง แต่เนื่องจากเป็นการขยายช่องจราจรที่อยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมและไม่พบพื้นที่หรืออาคารที่มีคุณค่าความงามเป็นพิเศษในบริเวณใกล้เคียง อีกทั้งกิจกรรมการก่อสร้างนั้นจะเกิดผลกระทบชั่วคราวเฉพาะช่วงก่อสร้าง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ในบริเวณแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพ ผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามกองดิน กองหิน รวมทั้งวัสดุก่อสร้างในระยะพิสัยของการมองเห็น (visual range) ของการมองเห็น 400 เมตร จำนวน 10 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1 แห่ง ได้แก่ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทร์เดชา และศาสนสถาน 9 แห่ง ได้แก่ วัดหนองคล้า วัดหนองบุญเกิด วัดหนองนมหนู มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม วัดป่าประดู่ โบสถ์คาทอลิกมารีสมภพ วัดหลวงบดินทร์เดชา วัดศรีชะเมือง และวัดศรีบุญเรือง 2. เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมานำไปทิ้งในพื้นที่ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นกำหนด ไม่ปล่อยทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ 3. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย หรือมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ 4. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะ ทำความสะอาด และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	-



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บขส.หินซอ - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี



เอกสารประกอบการประชุม
หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหารถจักรยาน
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บึงนาราง - อ.บึงนาราง
ตอน บึงนาราง - สี่แยกบึงนาราง

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
21. สุนทรียภาพและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ทัศนียภาพมีรูปแบบถนนที่กว้างขึ้น และช่วงที่ปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) ที่เป็นรูปแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 เป็นทางลอด 570 เมตร ซึ่งรูปแบบดังกล่าวจะไม่ผลกระทบต่อทัศนียภาพธรรมชาติเดิม และการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าภูมิทัศน์ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-

หมายเหตุ : เอกสารอยู่ระหว่างการศึกษาอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความก้าวหน้าของการศึกษา และการปรับปรุงตามความคิดเห็นของประชาชน

ที่มา : ทรัพยากร, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยมีแผนการดำเนินงานแสดงดังตารางที่ 8-1

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 1 – 13 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เข้าพบระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม – 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเข้าพบระหว่างวันที่ 3-4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) โดยการเข้าพบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ ความก้าวหน้าของการศึกษา การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 8-1

			
อำเภอ กบินทร์บุรี	อำเภอ ศรีมหาโพธิ์	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม	องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์
			
องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน	องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์	เทศบาลตำบลเมืองเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-1 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ



ตารางที่ 8-1

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ลำดับ	แผนการดำเนินงาน	ปี พ.ศ.2567						ปี พ.ศ.2568								
		ก.ค	ส.ค	ก.ย	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ.	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย.	ก.ค	ส.ค	ก.ย
1. แผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น																
1.1	เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่															
1.2	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)			●												
1.3	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)					●										
1.4	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)								●							
1.5	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)											●				
1.6	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)														●	
2. แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ/ผลิตสื่อและเผยแพร่																
2.1	เอกสารประกอบการประชุม (จำนวน 5 ชุด)			●		●			●			●			●	
2.2	แผ่นพับประชาสัมพันธ์ (จำนวน 5 ชุด)			●		●			●			●			●	
2.3	บอร์ดนิทรรศการ (จำนวน 3 ชุด)			●					●						●	
2.4	วีดิทัศน์สรุปภาพรวม (จำนวน 3 ชุด)			●					●						●	
2.6	สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint)			●		●			●			●			●	
2.7	แบบสอบถามความคิดเห็น			●		●			●			●			●	
2.8	Website ของโครงการ															

หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้จัดการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเปรมสุข อำเภอ กบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา รวม 171 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-2 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- การเลือกใช้ชนิดผิวทางใหม่มีความเหมาะสม และมีความมั่นคง แข็งแรงรองรับปริมาณจราจรได้ยาวนาน	ที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย รูปแบบถนน ชนิดผิวทาง ระดับความสูงของถนน ระบบ ระบายน้ำ ทางเชื่อม และทางข้าม จุดกลับรถ สะพานลอย สัญญาณไฟ จราจร ช่องจราจร และระเบียบการเดินรถ หลังจากศึกษาทางเลือก ต่าง ๆ อย่างละเอียดแล้ว จะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลแนวทางเลือก ให้กับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ก่อนที่จะคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมให้มีความ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยจะนำข้อมูลที่ได้ไปศึกษา ต่อและดำเนินการออกแบบรายละเอียดในขั้นถัดไป
- การกำหนดระดับความสูงของถนนที่เหมาะสม	
- การออกแบบระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพในการจัดการ ปริมาณน้ำฝน และการแก้ปัญหาหน้าท่วมผิวจราจร	
- การออกแบบทางเชื่อม สะพานข้ามแยก และสะพานข้ามคลอง ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการจราจร	
- การกำหนดจุดกลับรถและจุดรอรถโดยสารให้อยู่ในตำแหน่ง ที่สะดวกและปลอดภัย	
- การก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ ทางเท้า	
- การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	
- การออกแบบช่องทางจราจรและระบบการเดินรถบริเวณใกล้ สถานที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ โรงพยาบาล และโรงเรียน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง	
- ปัจจุบันระบบการระบายน้ำในช่วงที่มีน้ำหลากในบริเวณหน้า โรงพยาบาลกบินทร์บุรี หน้าศูนย์การค้าเมกะโฮม และหน้าสถานี บริการน้ำมัน ปตท. ประสบปัญหาในการจัดการน้ำล้นและ น้ำท่วมขัง ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมขังในช่วงที่มีฝนตก หนักเป็นระยะเวลานาน ระบบการระบายน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน ไม่สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ	
- ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 304 ช่วงลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี มีไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และชำรุด	
- เสนอให้จัดช่องจราจรการเดินรถในช่วงที่มีการปรับปรุงเส้นทาง	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เสนอให้เพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และชุมชนในระยะการก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็น ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมฝุ่นละออง การจัดการจราจรระหว่าง ก่อสร้าง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างที่เพียงพอในบริเวณที่มี การก่อสร้าง	ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ สผ. อย่างครบถ้วน โดยรวมถึงการรวบรวม ข้อมูลสภาพปัจจุบัน การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้ง การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบ ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ ได้แก่ ช่วงการเตรียมการก่อสร้างช่วง การก่อสร้าง และช่วงการดำเนินการ

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.3 สรุปผลการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

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



กลุ่มที่ 1 ตำบลท่าตูม



กลุ่มที่ 2 ตำบลกรอกสมบูรณ์



กลุ่มที่ 3 ตำบลลาดตะเคียน



กลุ่มที่ 4 ตำบลกบินทร์



กลุ่มที่ 5 ตำบลเมืองเก่า



กลุ่มที่ 6 ตำบลยานรี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

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



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่ม 6 ตำบลยานรี วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
เห็นด้วยกับรูปแบบการขยายถนน รูปแบบที่ 1 เกะกลางแบบร่อง สามารถระบายน้ำได้ดีกว่าเกาะยก เวลาฝนตกทำให้น้ำไหลได้สะดวกมากกว่าเกาะยก	รูปแบบขยายถนนอยู่ในระหว่างการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดโครงการ โดยพิจารณาตามเกณฑ์การคัดเลือก 3 ด้าน คือ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน 3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อหารูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะนำเสนอในการประชุมสัมมนาครั้งที่ 2
ขอให้ออกแบบท่อระบายน้ำตลอดเส้นทาง ที่จะทำให้อัตราการระบายน้ำท่วมขังได้เวลาทำถนนจะต้องมีร่องน้ำ 2 ข้างทาง และไม่ให้มีการถมดินใกล้ร่องน้ำ	การศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการจะมีการออกแบบระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาระบายน้ำอย่างเป็นระบบ
บริเวณหน้าการไฟฟ้ากบินทร์บุรีและ Mega Home ช่วงฝนตกน้ำจะท่วมถนนสูง ซึ่งจะเหลือผิวทางให้รถสัญจรได้แค่ 1 ช่องจราจร	
จุดกลับรถหน้าตลาดสดขุนวิชัย หน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรีถึงอำเภอ ฝนตกมีน้ำขัง ขอให้ออกแบบให้ดีขึ้น	
บริเวณหน้าตลาดสดขุนวิชัย ควรยกถนนให้สูงขึ้น เพราะเกิดปัญหาน้ำท่วมถนนบ่อย ขอให้ออกแบบให้ดีขึ้นโดยอาจจะออกแบบโดยใช้ท่อเหลี่ยมแทนท่อกลม	
ขอให้ทำจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี หน้าโรงเรียนสายมิตร และหน้าอำเภอกบินทร์บุรีหรือบริเวณคลองนางเล้ง	การกำหนดจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
เห็นด้วยกับรูปแบบทางแยก รูปแบบที่ 1 ทางยกระดับบน ทล.304 ข้าม ทล.33 ที่แยกกบินทร์บุรี จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และจะนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2568
สี่แยกกบินทร์บุรี ทำเป็นทางลอดอุโมงค์จะเหมาะสมกว่าสะพานข้ามแยก โดยให้สร้างบน ทล.304 ทิศทาง จังหวัดฉะเชิงเทราไป จังหวัดนครราชสีมา	
การขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร จะทำให้รถใช้ความเร็วมากขึ้น อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยมาก	
ขอให้ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและอุปกรณ์ควบคุมความเร็ว บริเวณชุมชนที่ติดกับ ทล.304 เพื่อจำกัดการใช้ความเร็วของรถ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	
ขอให้มีสะพานกลับรถจักรยานยนต์ บริเวณหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี และหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวและประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
ไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถ และตามแนวเส้นทาง ใช้งานได้บ้าง ไม่ได้บ้าง ส่วนมากมืดตลอดสาย ควรตรวจสอบไฟส่องสว่างอย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง	
ขอให้เปิดแยกสัญญาณไฟจราจร บริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี รวมทั้งขอให้สร้างสะพานข้ามแยกเดิมหน้าตลาดสดขุนวิชัยและเปิดทางแยกใต้สะพานจัดการแบบสัญญาณไฟและให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี ให้มีความปลอดภัย	
ขอให้สร้างสะพานลอยหน้าโรงเรียนต่างๆ และวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี เพราะมีเด็กนักเรียนข้ามถนนจำนวนมากทุกวัน	

ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรการสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน เพราะเมื่อมีการก่อสร้าง จะทำให้เกิดปัญหาเรื่องมลภาวะทางอากาศ	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งเป็นการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) โดยในขั้นตอนการศึกษา EIA จะมีการศึกษามลกระทบด้านมลภาวะทางอากาศในระยะก่อสร้าง โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม 2568
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์โครงการให้ทั่วถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2566) และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563) นอกจากนี้ ยังมีการประชาสัมพันธ์ตลอดการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วีดิทัศน์ประชาสัมพันธ์ โครงการ เว็บไซต์ เฟสบุ๊ก และไลน์ของโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.4 สรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมแรมมรสุโข อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี โดยดำเนินการตามแนวทางการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ได้แก่ กรมทางหลวง ออกหนังสือขอติดประกาศกำหนดการประชุม หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุม และหนังสือขอติดประกาศสรุปผลการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น/ผู้นำชุมชนศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา รวม 234 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปแบบที่ 8-4 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-4

	
ช่วงลงทะเบียน	บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ
	
กล่าวรายงานการประชุม	กล่าวเปิดการประชุม
	
มอบของที่ระลึกให้กับประธาน	ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม
	
ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ	ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
ขอให้พิจารณาขยายถนนโครงการออกทางด้านนอกทั้ง 2 ข้างของถนน โดยคงเกาะกลางถนนไว้อย่างเดิม เพราะเกาะกลางถนนมีต้นไม้ใหญ่อายุ 10 ปีขึ้นไป และเพื่อรักษาพื้นที่สีเขียวบนบริเวณถนนทางหลวงไว้	รูปแบบการพัฒนาโครงการได้มีการพิจารณาข้อดีข้อเสียและเปรียบเทียบรูปแบบที่มีความเหมาะสม โดยใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ด้าน ประกอบด้วย 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน 3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ก่อสร้างจากแนวกิ่งกลางเขตทาง เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด มีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด
ไม่เห็นด้วยกับการยกเลิกจุดกลับรถที่ใกล้กับแยกบ้านโคกป่าแพ่ง-โรงเรียนสายมิตร เพราะเป็นทางหลักที่ชาวบ้านใช้กลับรถศึกษาจากโรงเรียนสายมิตรไปแยกกบินทร์บุรี	ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ โดยจะกำหนดจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ขอให้พิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี รวมถึงรูปแบบของช่องจราจรให้เหมาะสมกับการขนส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังโรงพยาบาลได้อย่างปลอดภัย เนื่องจากมีการส่งผู้ประสบอุบัติเหตุเข้าโรงพยาบาลหลายคนต่อเดือน	
การติดตั้งไฟส่องสว่างในเขตทาง ควรพิจารณาติดตั้งเฉพาะบริเวณทางโค้งหรือทางแยก เพราะมีความเห็นว่าบริเวณทางตรงไม่ควรมีไฟส่องสว่างมากจนเกินไป	การออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างของโครงการออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยอ้างอิงจากปริมาณการจราจรโดยถ้าปริมาณจราจรบนถนนของโครงการมีมากกว่า 25,000 คัน/วัน ต้องออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่มีความต่อเนื่อง ซึ่งปริมาณจราจรของโครงการ มีมากกว่า 25,000 คัน/วัน ดังนั้นจำเป็นต้องออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่มีความต่อเนื่องตลอดแนว
ขอให้วิศวกรลงสำรวจตำแหน่งที่ตั้งของสะพานลอยใหม่ และขอให้สอบถามความต้องการของประชาชนในพื้นที่จริง	การกำหนดตำแหน่งสะพานลอยคนข้าม ที่ปรึกษาได้พิจารณาในตำแหน่งที่มีความสำคัญและมีความต้องการข้ามถนน เช่น โรงเรียน วัด และสถานที่ราชการ เป็นต้น รวมทั้งข้อมูลที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ที่ผ่านมา นอกจากนี้ ที่ปรึกษายังดำเนินการสอบถามความยินยอมจากประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงตำแหน่งของสะพานลอยอีกครั้ง และจะนำเสนอให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหาหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนพฤษภาคม 2568



ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- ขอให้พิจารณาเปลี่ยนรูปแบบสะพานลอยคนข้ามให้เป็นทางลอด เพราะปัจจุบันกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถใช้งานได้อย่างเหมาะสม - ขอให้พิจารณาเปลี่ยนรูปแบบสะพานลอยบริเวณวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรีเป็นทางลอด รวมถึงออกแบบให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ลอดได้เช่นกัน	การออกแบบให้เป็นสะพานลอยสำหรับคนและรถจักรยานยนต์นั้น มีความปลอดภัยในแง่ของการมองเห็นและการป้องกันอาชญากรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดโล่ง สามารถมองเห็นได้จากภายนอก ลดความเสี่ยงจากอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่อับสายตา ต่างจากทางลอดที่มักมีปัญหาด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน และในด้านของโครงสร้างและการบำรุงรักษา สะพานลอยมีต้นทุนการก่อสร้างที่ต่ำกว่าทางลอด ไม่ต้องขุดพื้นดินหรือลงทุนกับระบบระบายน้ำที่ซับซ้อน ทำให้มีค่าดูแลรักษาต่ำกว่า และยังสามารถติดตั้งได้ง่ายในหลากหลายพื้นที่ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องปัญหาน้ำท่วมที่เป็นข้อจำกัดสำคัญของทางลอด
บริเวณสะพานข้ามคลองและลำน้ำต่างๆ ขอให้พิจารณาออกแบบช่องจราจรสำหรับรถขนาดเล็กและให้เหมาะสม เนื่องจากเป็นบริเวณที่อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบช่องจราจรและรูปแบบสะพานให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ และความกว้างของช่องจราจรที่มีความต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้ทางมีความปลอดภัย ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
เห็นด้วยกับการออกแบบสี่แยกกบินทร์บุรีเป็นทางลอดแต่ขอให้พิจารณาออกแบบให้รองรับเรื่องปัญหาน้ำท่วมในบริเวณดังกล่าวไว้ด้วย	การออกแบบระบบระบายน้ำ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำที่ 50 ปี พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
ไม่เห็นด้วยกับการจัดจราจรบนทางลอดของสี่แยกกบินทร์บุรี เป็นแบบสัญญาณไฟ โดยขอให้พิจารณาออกแบบเป็นวงเวียนหรือวงรีแทน	การจัดจราจรบริเวณทางแยกแบบวงเวียนขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐาน สามารถรองรับปริมาณจราจรทุกทิศทางที่เข้าสู่วงเวียนได้ไม่เกิน 30,000 PCU/วัน โดยจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่ทางแยกกบินทร์บุรีในอนาคต ปี พ.ศ. 2594 พบว่ามีปริมาณจราจรมุ่งเข้าสู่ทางแยกสูงถึง 132,000 PCU/วัน ซึ่งสูงกว่าความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของวงเวียน ทำให้รูปแบบวงเวียนดังกล่าวไม่เหมาะสม ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหามลพิษบริเวณทางแยกกบินทร์บุรี จึงมีความจำเป็นต้องจัดการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร
- ขอให้พิจารณาทำสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกกบินทร์บุรีให้เป็นแบบมีตัวเลขนับเวลาถอยหลัง - ขอให้พิจารณาออกแบบสะพานลอยคนข้ามและสำหรับรถจักรยานยนต์สามารถใช้กลับ รถรวมถึงให้ออกแบบให้มีหลังคา กันแดดและกันฝนได้	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ



ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เสาไฟถนนสูง (High Mast) จะให้ความสว่าง และมีความร้อนมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชน รวมถึงข้าว และพืชผลทางการเกษตรที่อาจไม่ออกผลผลิต จึงขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาติดตั้งเฉพาะบริเวณที่จำเป็นเท่านั้น	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหาหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานในประเด็นเรื่องความแรงสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่อระหว่าง การก่อสร้าง และเมื่อเปิดดำเนินการ ซึ่งควรมีการตรวจวัดความ สั่นสะเทือนในบริเวณโบราณสถานในสภาพปัจจุบันก่อนที่จะมี โครงการไว้ด้วย รวมถึงควรพิจารณาผลกระทบด้านมลพิษทาง อากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อโบราณสถานด้วยเช่นกัน	- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะมีการลงเก็บตัวอย่าง ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ของตัวถนนพื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน ก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงการ และนำมาใช้ประเมินผลกระทบ จากการใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนเมื่อ เปิดดำเนินการจะพิจารณาจากปริมาณรถที่มาใช้ถนนโครงการว่า จะส่งผลกระทบต่ออย่างไร โดยจะทำการวิเคราะห์ปริมาณรถในปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 ของการเปิดดำเนินการ โดยผลการ ประเมินผลกระทบทั้งหมดจะนำมากำหนดเป็นมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้น - สำหรับแหล่งโบราณสถานที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบจำนวน 2 แห่ง คือ วัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 268 เมตร และวัดมหาไชย (กม.167+715) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 748 เมตร ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจวัดความ สั่นสะเทือนของ โบราณสถานวัดหลวงบดินทรเดชาซึ่งมีระยะใกล้กว่าโบราณสถาน วัดมหาไชยและสามารถใช้เป็นตัวแทนของโบราณสถานวัดมหา ไชยได้เช่นกัน โดยข้อมูลพื้นฐานที่ได้นั้น จะนำมาใช้ประกอบการ ประเมินผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานตามขั้นตอนดังกล่าว ข้างต้น โดยผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับ ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหาหรือมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณ ช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
ที่ปรึกษาได้นำเสนอว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำ ใต้ดินหรือเส้นทางอุทกวิทยาน้ำผิวดิน ขอให้ทบทวนเนื่องจาก น้ำใต้ดินอยู่ลึกมากซึ่งต้องมีข้อมูลประกอบการศึกษาที่ชัดเจน	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดินใน ขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE โดยดำเนินการรวบรวมแผนที่น้ำบาดาลจังหวัดปราจีนบุรี และ ตำแหน่งบ่อน้ำบาดาล และคุณภาพของน้ำบาดาลในพื้นที่ศึกษา ของโครงการ จากกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ซึ่งพบว่าพื้นที่เขตทาง ในปัจจุบันไม่พบการขุดบ่อน้ำบาดาล ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างจะ ดำเนินการในพื้นที่เขตทางเดิมเท่านั้น ซึ่งไม่มีกิจกรรมใดที่ทำการ ขุดเจาะลึกถึงชั้นน้ำใต้ดิน ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่ออุทกวิทยา และคุณภาพของน้ำใต้ดิน



ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาเพิ่มชุมชนตลาดขุนวิชัยในพื้นที่อ่อนไหว เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นให้ครบถ้วน	ที่ปรึกษาจะเพิ่มเติมชุมชนตลาดขุนวิชัยในพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ และนำไปพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568
อื่นๆ	
ขอให้มีการดูแลความสะอาดของถนนโครงการ บ้ายสาธารณะ จราจร และทอระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ	สำหรับในสภาพปัจจุบันก่อนที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการ กรมทางหลวงรับข้อคิดเห็นดังกล่าวและนำไปดำเนินการ ส่วนในระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือน พฤษภาคม 2568

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

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

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ นำมาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

- เตรียมการจัดการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 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 : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายภาสกร จูหมื่นไวย)

โทรสาร : 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 #138 (นายเจษฎา เกตุเห่ง)

โทรสาร : 02-509-9047



เว็บไซต์ของโครงการ : www.hwy304lattakhian-kabinburi.com

Facebook : ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี

Line Group : ทล304 กบินทร์บุรีตอน2



เว็บไซต์โครงการ



Facebook



Line Group



เอกสารประกอบการประชุม
หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

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

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines, typical of primary school writing paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.