



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวง หมายเลข 331

ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344
(แยกหนองปรือ) – ต.สระสี่เหลี่ยม

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชัน (พี.อี.เอส) จำกัด



บริษัท โฮบริด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



บริษัท สิงห์แวลูมสยาม จำกัด

เอกสาร
ประกอบการประชุม
ปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

มิถุนายน 2569



สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	1
4. พื้นที่โครงการ	2
5. ขอบเขตการศึกษา	4
5.1 งานด้านวิศวกรรม	5
5.2 งานด้านสิ่งแวดล้อม	19
5.3 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน	26
6. ระยะเวลาในการดำเนินงาน	34
7. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	34
8. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	36



สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงที่ตั้งแนวทางหลวงของโครงการ	3
รูปที่ 5.1-1 แผนที่แสดงแนวทางหลวงของโครงการ	8
รูปที่ 5.1-2 ตำแหน่งสะพานข้ามลำน้ำในแนวสายทางโครงการ	13
รูปที่ 5.1-3 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน	15
รูปที่ 5.1-4 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณพื้นที่ชุมชน	15
รูปที่ 5.1-5 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณที่มีการก่อสร้างจุดกลับรถแบบยกระดับ	15
รูปที่ 5.1-6 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานยกระดับ	16
รูปที่ 5.1-7 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบสะพานยกระดับ	16
รูปที่ 5.1-8 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบสะพานยกระดับข้ามทางแยก ร่วมกับสะพานยกระดับ แบบเลี้ยวขวาโดยตรง (Directional Ramp)	17
รูปที่ 5.1-9 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบทางลอด	17
รูปที่ 5.1-10 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบสะพานกลับรถยกระดับ (รูปเกือกม้า)	18
รูปที่ 5.1-11 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบใต้สะพานข้ามลำน้ำ	18
รูปที่ 5.1-12 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบใต้สะพานยกระดับ	18
รูปที่ 5.2-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	20
รูปที่ 5.2-2 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	24
รูปที่ 5.3-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	29
รูปที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ	33



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
ตารางที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษา	5
ตารางที่ 5.2-1 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ	21
ตารางที่ 5.2-2 สรุปผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน IEE ตามระเบียบและ เงื่อนไขมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง	23
ตารางที่ 5.2-3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม	25
ตารางที่ 5.3-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	26
ตารางที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	30
ตารางที่ 5.3-3 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	33

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นแนวเส้นทางสายหลักที่มีความสำคัญในด้านการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นโครงข่ายสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มีปริมาณจราจรสูง และมีสัดส่วนรถบรรทุกสูง เป็นพื้นที่ที่มีจุดตัดทางแยกจำนวนมาก ทั้งทางแยกสัญญาณไฟจราจรและจุดกัลลักระดับพื้น ซึ่งก่อให้เกิดแกวค้อย ความล่าช้าในการเดินทาง และอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีชุมชนหนาแน่นบริเวณสองข้างทาง จึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง แก้ปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนเป็นการอำนวยความสะดวก เพิ่มความปลอดภัย และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง

กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชัน (พี.อี.เอส) จำกัด บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 (แยกหนองปรือ) - ต.สระสีเหี้ยม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาโครงการให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนอย่างสูงสุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดรูปแบบในการพัฒนาโครงการ สำหรับรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และปริมาณจราจรที่มีแนวโน้มการเพิ่มตัวสูงขึ้นในอนาคต รวมทั้งเพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อพื้นที่

2.1.2 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ ทั้งด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและสังคม และสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

2.2.1 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการอย่างถูกต้อง ชัดเจน รวมทั้งเข้าใจขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการอย่างต่อเนื่องให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน เจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบ

2.2.2 เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนได้มีความรู้ ความเข้าใจและความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษา เสริมสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ในพื้นที่โครงการ ได้เห็นประโยชน์ของโครงการต่อสาธารณะและพร้อมที่จะให้การสนับสนุนและความร่วมมือที่ดี

2.2.3 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่สอดคล้องกับพื้นที่และส่งผลกระทบต่อพื้นที่น้อยที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

3.1 สามารถแก้ไขปัญหาการจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมและขนส่ง ให้มีความสะดวกและความปลอดภัย ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

3.2 สามารถพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้รองรับการคมนาคมและขนส่ง ทั้งการเดินทางและการขนส่งสินค้า ระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

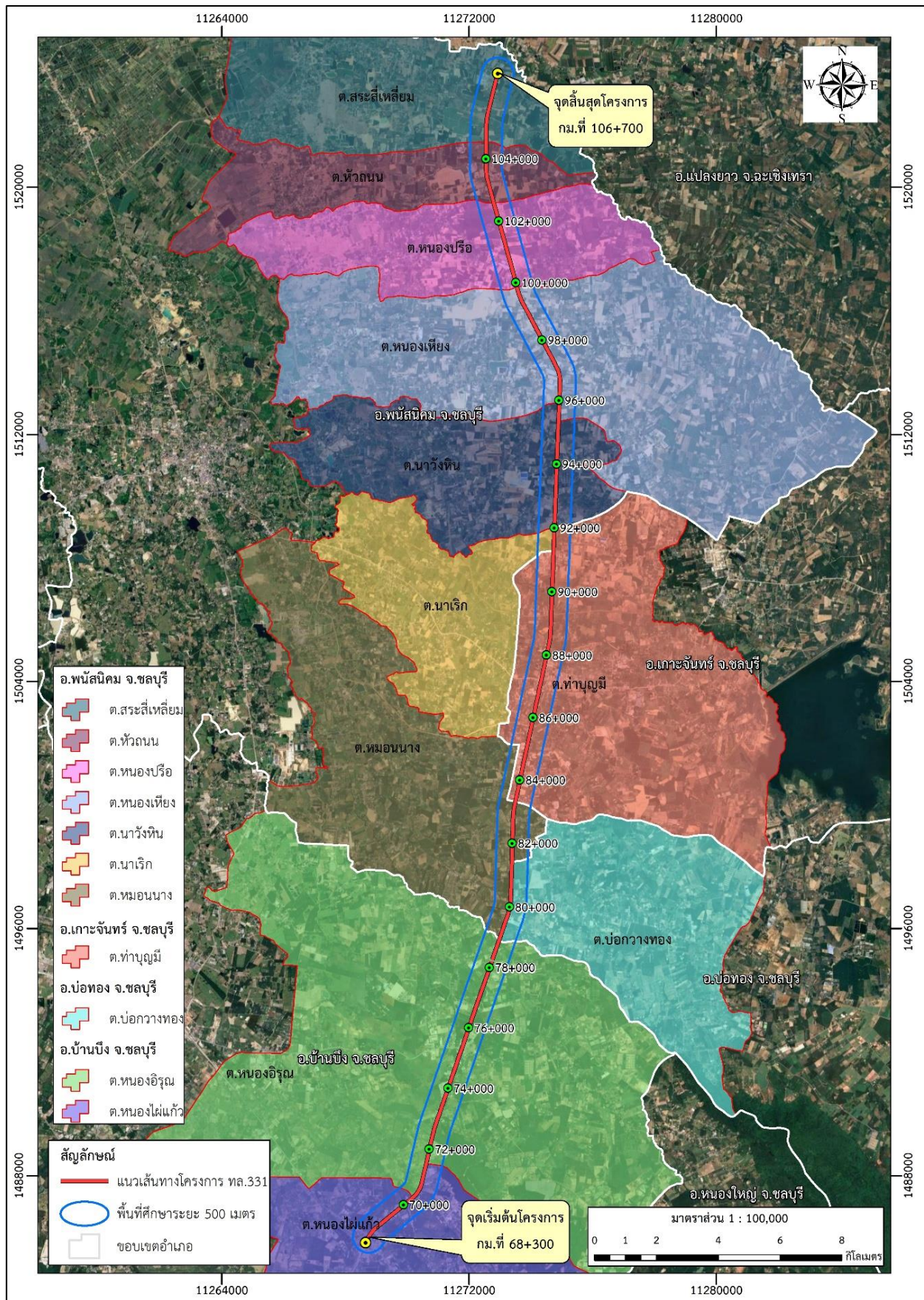
3.3 สามารถเพิ่มศักยภาพ และส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งสามารถสนับสนุนการสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้แก่ภูมิภาค

4. พื้นที่โครงการ

แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 331 มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ กม.68+300 โดยแนวทางหลวงโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 344 ที่แยกหนองปรือ ผ่านจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3289 (แยกเนินโมก) บริเวณ กม. 75+325 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3284 (แยกหนองเสม็ด) บริเวณ กม. 80+200 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3246 (แยกเกาะโพธิ์) บริเวณ กม. 87+200 จุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.3086 (แยกเนินหิน) บริเวณ กม.98+200 ไปจนถึง กม.106+700 ที่ตำบลสระสี่เหลี่ยม ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดทางหลวงโครงการ มีระยะทางรวมประมาณ 38.40 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 4-1 โดยขอบเขตพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการฯ จะครอบคลุมพื้นที่อยู่ใน 11 ตำบล 4 อำเภอ ในจังหวัดชลบุรี แสดงดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
ชลบุรี	บ้านบึง	หนองไผ่แก้ว
		หนองอิรุณ
	บ่อทอง	บ่อขวางทอง
	เกาะจันทร์	ท่าบุญมี
	พนัสนิคม	หมอนนาง
		นาเริก
		นาวังหิน
		หนองเหียง
		หนองปรือ
		หัวถนน
		สระสี่เหลี่ยม
1 จังหวัด	4 อำเภอ	11 ตำบล



รูปที่ 4-1 แผนที่แสดงที่ตั้งแนวทางหลวงของโครงการ

5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย งานสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานวิศวกรรมจราจร งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม และงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยสรุปขอบเขตของงานแสดงดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษา

งานด้านวิศวกรรม	งานด้านสิ่งแวดล้อม	งานการมีส่วนร่วมของประชาชน
1. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ 2. งานสำรวจแนวทางและระดับ 3. งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ 4. งานออกแบบรายละเอียดงานทาง 5. งานออกแบบรายละเอียดทางแยก 6. งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี) 7. งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ (ถ้ามี) 8. งานระบบระบายน้ำ 9. งานระบบไฟฟ้า 10. งานสถาปัตยกรรม 11. งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค 12. งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา 13. งานวิเคราะห์แผนการพัฒนาโครงการ 14. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี) 15. การถ่ายทอดเทคโนโลยี	1. รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันจากเอกสาร รายงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม 2. สำรวจสภาพพื้นที่เพื่อตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ 3. ตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบหรือมีนัยสำคัญ สำหรับนำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ 4. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ตลอดจนเสนอแนะมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ	1. การให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) 4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) 5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) 6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) 7. การประชาสัมพันธ์โครงการตลอดระยะเวลาในการศึกษาโครงการ Web : www.hw331-nongprue-to-srasiam.com Facebook : ทล.311แยกหนองปรือ-สระสี่เหลี่ยม line : ทล.331แยกหนองปรือ (ID : @835diupz)

5.1 งานด้านวิศวกรรม

5.1.1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงโครงการ

สภาพพื้นที่ตามแนวนอนโครงการจะเป็นแนวนอนเดิมบนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 (แยกหนองปรือ) - ต.สระสีเหี้ยม มีจุดเริ่มต้นบริเวณช่วง กม.ที่ 68+300 และจุดสิ้นสุดบริเวณ กม.ที่ 106+700 ระยะทางประมาณ 38.40 กิโลเมตร และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยแนวเส้นทางโครงการ 2 ข้างทางผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่น โรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก และพื้นที่เกษตรกรรม ดังรูปแสดงในรูปที่ 5.1-1 แผนที่แนวเส้นทางโครงการพร้อมทั้งตำแหน่งจุดกลับรถในปัจจุบัน ตำแหน่งอ้างอิงสภาพพื้นที่บริเวณโครงการ โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

- จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 (แยกหนองปรือ) บริเวณช่วง กม.ที่ 68+300 เป็นทางแยกต่างระดับมีสะพานข้ามแยกคูขนานด้านละ 2 ช่องจราจร ในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ที่ระดับพื้นเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร ในแนวทางหลวงหมายเลข 331 ผิวทางแบบคอนกรีต ถนนหลักขนาด 8 ช่องจราจร และถนนคูขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบยก พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น รายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 01 ถึง รูปที่ 04 ในแผนที่

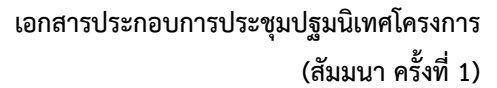
- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วง กม.ที่ 69+000 (ทล.331) เป็นถนนผิวทางแบบคอนกรีต ถนนหลักขนาด 8 ช่องจราจร และ ถนนคูขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบยก บนเขตทางประมาณ 70 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น รายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 05 และ รูปที่ 06 ในแผนที่

- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วง กม.ที่ 70+000 – 74+000 (ทล.331) เป็นถนนผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 70 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่นรายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 07 และ รูปที่ 08 ในแผนที่

- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือ ช่วง กม.ที่ 75+000 (ทล.331) เป็นถนนผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร และ ถนนคูขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 70 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นโรงงานอุตสาหกรรม และชุมชนหนาแน่น รายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 09 ในแผนที่

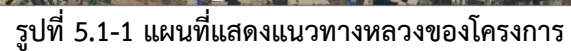
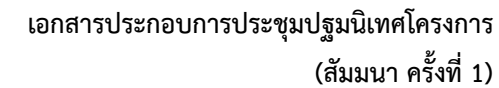
- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือ ช่วง กม.ที่ 75+325 (ทล.331) เป็นจุดตัดทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3289 และ 3401 แบบสัญญาณไฟจราจร เป็นถนนผิวทางแบบคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร และ ถนนคูขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 70 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นโรงงานอุตสาหกรรม และชุมชนหนาแน่น รายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 09 ถึง รูปที่ 12 ในแผนที่

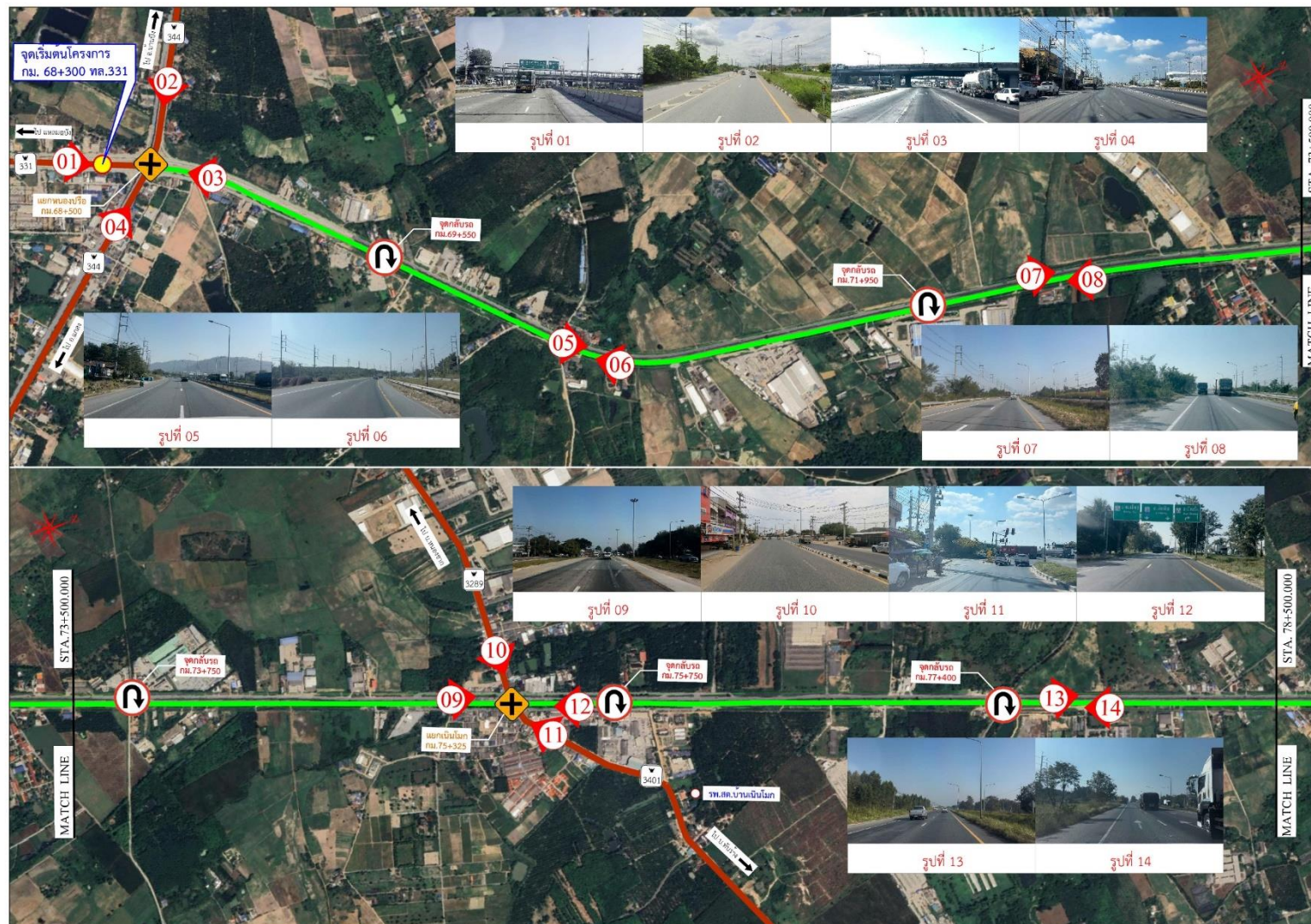
- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือ ช่วง กม.ที่ 76+000 – 79+000 (ทล.331) เป็นถนนผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร และ ถนนคูขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 70 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นโรงงานอุตสาหกรรม และชุมชนหนาแน่นรายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 13 และรูปที่ 14 ในแผนที่



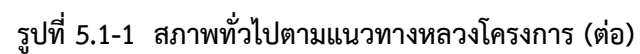
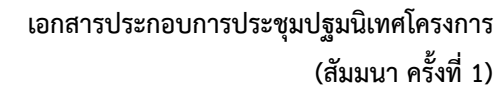
- บนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 (แยกหนองปรือ) - ต.สระสี่เหลี่ยม

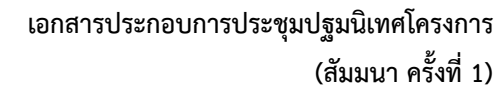
- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือ ช่วง กม.ที่ 100+000 – 106+000 (ทล.331) เป็นถนนผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 60 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นโรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรมสลับกับชุมชนหนาแน่นรายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 41 ถึง รูปที่ 46 ในแผนที่
- แนวเส้นทางโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือถึงจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 106+700 ระยะทางประมาณ 38.40 กิโลเมตร เป็นถนนผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนหลักขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง บนเขตทางประมาณ 60 เมตร พื้นที่ 2 ข้างทางเป็นโรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรมสลับกับชุมชนหนาแน่น รายละเอียดรูปสภาพพื้นที่ดังแสดงในรูปที่ 47 และ รูปที่ 48 ในแผนที่
- ตลอดแนวเส้นทางโครงการบนทางหลวงหมายเลข 331 จากการตรวจสอบเบื้องต้นพบว่ามีจุดตัดทางแยกและจุดกลับรถแบบเกาะกลางทั้งหมด 18 จุด ระยะห่างระหว่างแต่ละจุดโดยเฉลี่ยประมาณ 2 กิโลเมตร ได้แก่บริเวณ กม.69+550 (จุดตัดทางแยก), กม.71+950 (จุดกลับรถ), กม.73+750 (จุดกลับรถ), กม.75+325 (จุดตัดทางแยก), กม.75+750 (จุดกลับรถ), กม.77+400 (จุดกลับรถ), กม.80+200 (จุดตัดทางแยก), กม.83+550 (จุดกลับรถ), กม.85+550 (จุดกลับรถ), กม.87+200 (จุดตัดทางแยก), กม. 88+300 (จุดกลับรถ), กม.90+500 (จุดกลับรถ), กม.91+500 (จุดกลับรถ), กม.93+870 (จุดกลับรถ), กม.95+350 (จุดกลับรถ), กม.98+200 (จุดตัดทางแยก), กม.104+400 (จุดกลับรถ) และ กม.104+500 (จุดกลับรถ) โดยลักษณะโครงการที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบทางแยกต่างระดับและ/หรือจุดกลับรถต่างระดับอย่างน้อย 6 แห่ง ในตำแหน่งที่เหมาะสมต่อไป
- ตลอดแนวเส้นทางมีสะพานข้ามลำน้ำทั้งหมด 8 แห่ง ได้แก่
 1. คลองใหญ่ บริเวณ กม.ที่ 70+100
 2. คลองป่าแดง บริเวณ กม.ที่ 78+848
 3. คลองกระเบา บริเวณ กม.ที่ 85+817
 4. คลองเกาะโพธิ์ บริเวณ กม.ที่ 87+985
 5. คลองท่าบุญมี บริเวณ กม.ที่ 88+585
 6. คลองชลประทาน บริเวณ กม.ที่ 89+280
 7. คลองหลวง บริเวณ กม.ที่ 89+084
 8. คลองม่วง บริเวณ กม.ที่ 89+822ตำแหน่งสะพานข้ามลำน้ำในแนวสายทางดังแสดงในรูปที่ 5.1-2





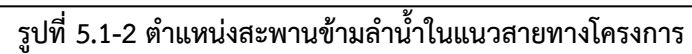
รูปที่ 5.1-1 สภาพทั่วไปตามแนวทางหลวงโครงการ (ต่อ)







รูปที่ 5.1-1 สภาพทั่วไปตามแนวทางหลวงโครงการ (ต่อ)





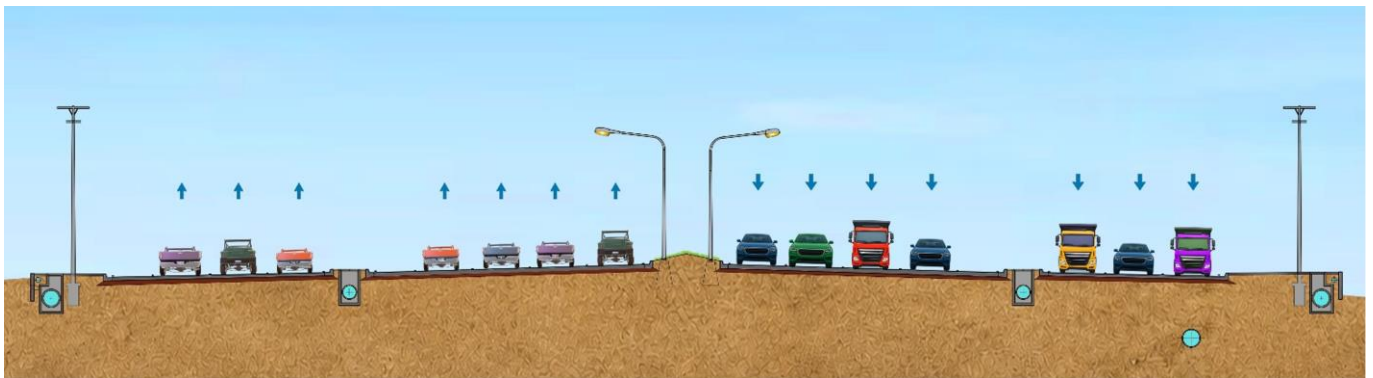
รูปที่ 5.1-2 ตำแหน่งสะพานข้ามลำน้ำในแนวสายทางโครงการ (ต่อ)

5.1.2 รูปแบบแนวคิดในการพัฒนาโครงการ

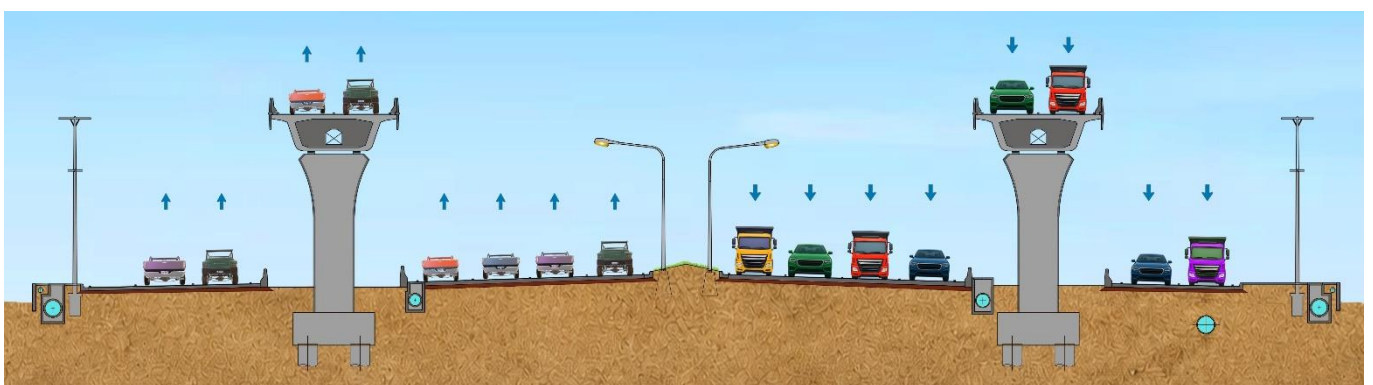
จากการสำรวจแนวเส้นทางและสภาพพื้นที่โครงการเบื้องต้น ทางหลวงหมายเลข 331 มีความกว้างของเขตทางโดยทั่วไปประมาณ 60 - 80 เมตร ซึ่งแนวคิดของรูปแบบในการพัฒนาของโครงการจะเน้นการพัฒนาให้เต็มศักยภาพของพื้นที่เขตทางหลวงเดิม เพื่อเพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงสำหรับการพัฒนาโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 5.1-3 ถึง รูปที่ 5.1-6



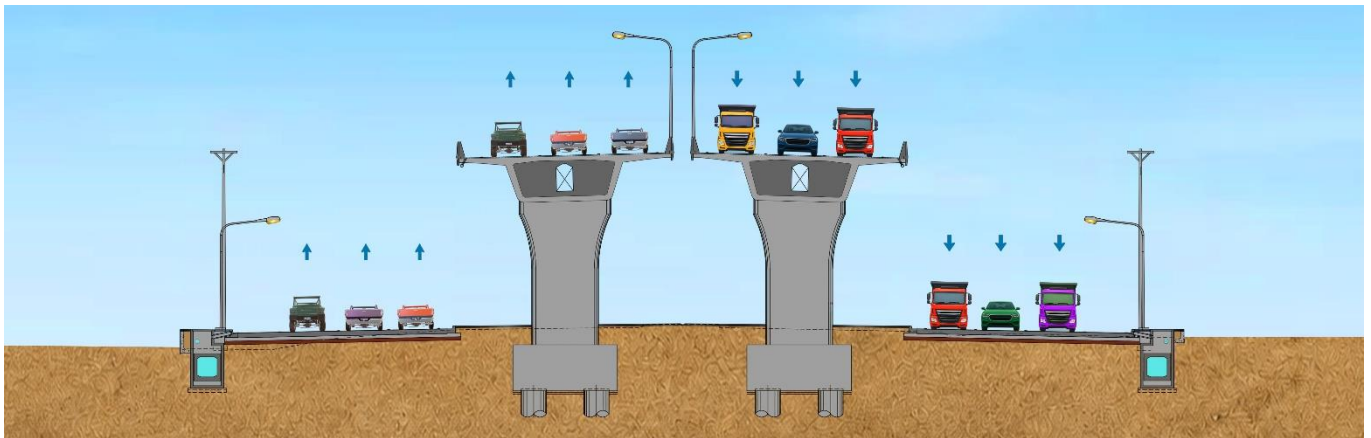
รูปที่ 5.1-3 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน



รูปที่ 5.1-4 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณพื้นที่ชุมชน



รูปที่ 5.1-5 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณที่มีการก่อสร้างจุดกลับรถแบบยกระดับ



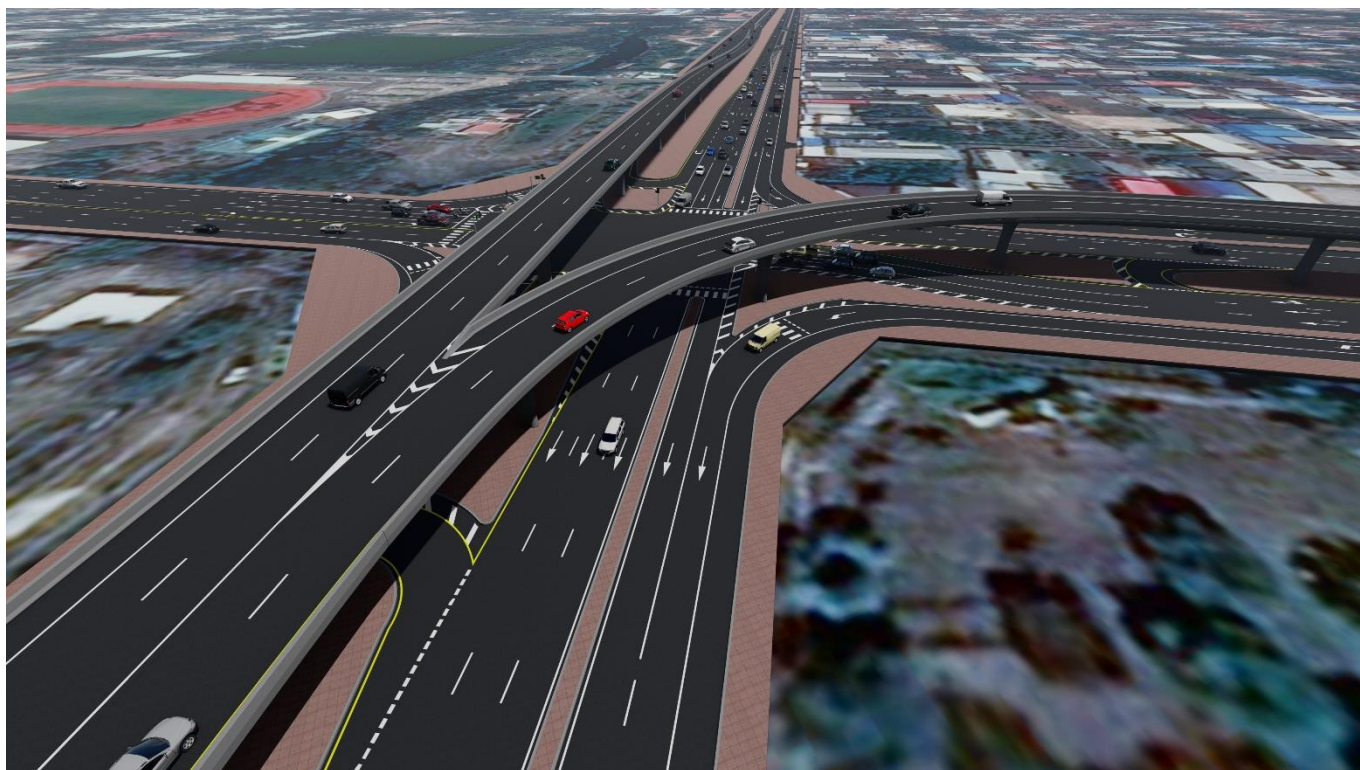
รูปที่ 5.1-6 ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดของหน้าตัดทางหลวงบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานยกระดับ

แนวคิดของรูปแบบทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถในเบื้องต้น

จากการสำรวจแนวเส้นทางของโครงการพบว่าบนแนวเส้นทาง มีจุดตัดทางแยก จำนวน 5 แห่ง และมีจุดกลับรถ จำนวน 13 แห่ง โดยโครงการมีแนวคิดของรูปแบบทางแยกต่างระดับและรูปแบบของจุดกลับรถในเบื้องต้น สำหรับการพัฒนาโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและปริมาณจราจรที่มีแนวโน้มการเพิ่มตัวสูงขึ้นในอนาคต รวมทั้งเพื่อให้การสัญจรบนทางหลวงมีความปลอดภัย ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สามารถสัญจรได้อย่างสะดวกและต่อเนื่อง สามารถลดจุดตัดกันของกระแสจราจร และจุดตัดบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 5.1-7 ถึง รูปที่ 5.1-12



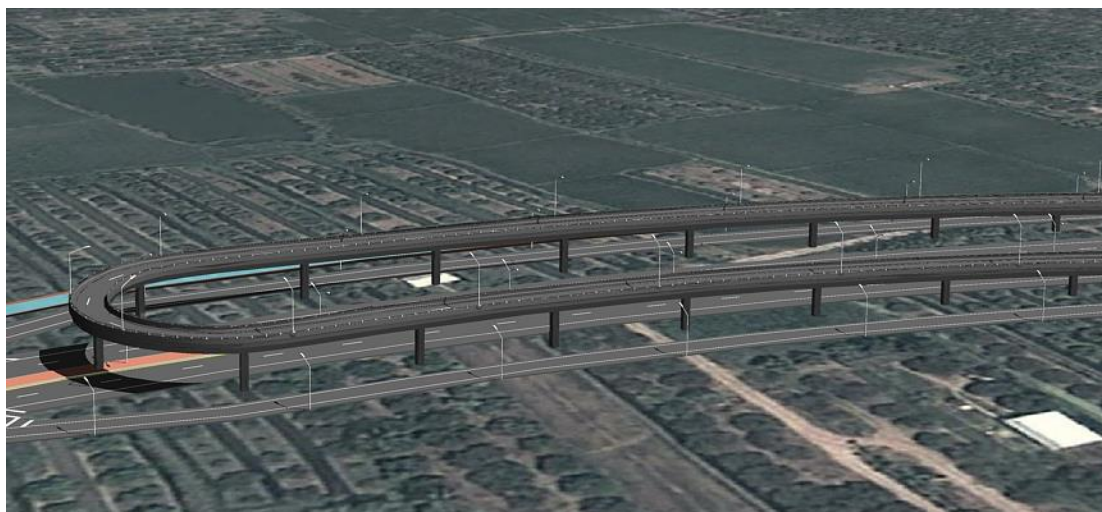
รูปที่ 5.1-7 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบสะพานยกระดับ



รูปที่ 5.1-8 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบสะพานยกระดับข้ามทางแยก
ร่วมกับสะพานยกระดับแบบเลีย่วขวาโดยตรง (Directional Ramp)



รูปที่ 5.1-9 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับ แบบทางลอด



รูปที่ 5.1-10 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบสะพานกลับรถยกระดับ (รูปเกือกม้า)



รูปที่ 5.1-11 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบใต้สะพานข้ามลำน้ำ



รูปที่ 5.1-12 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถ แบบใต้สะพานยกระดับ

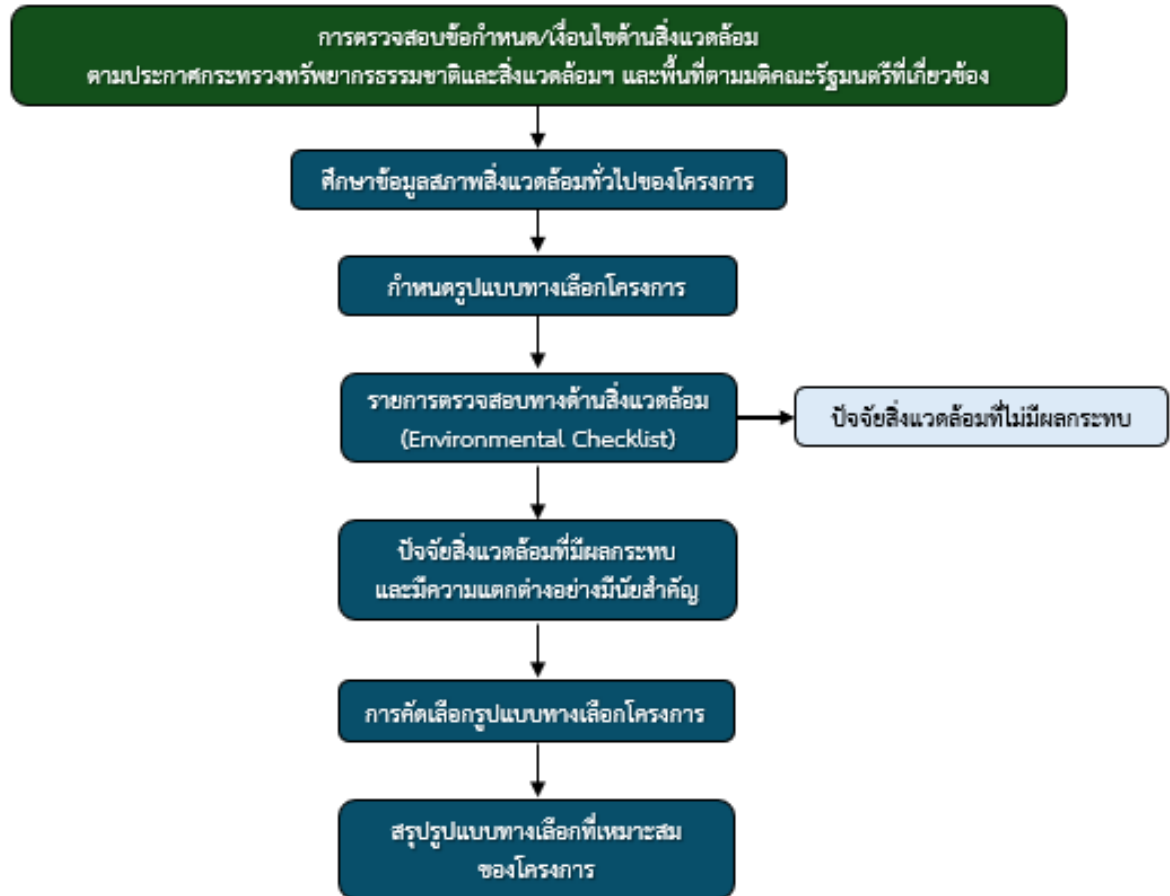
5.2 งานด้านสิ่งแวดล้อม

5.2.1 แนวทางและขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการศึกษาของกรมทางหลวง รวมถึงข้อกำหนดและเงื่อนไขตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 โดยมีหลักเกณฑ์และวิธีการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569 จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ทั้งนี้ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ จะนำมากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด โดยมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ แสดงดังรูปที่ 5.2-1

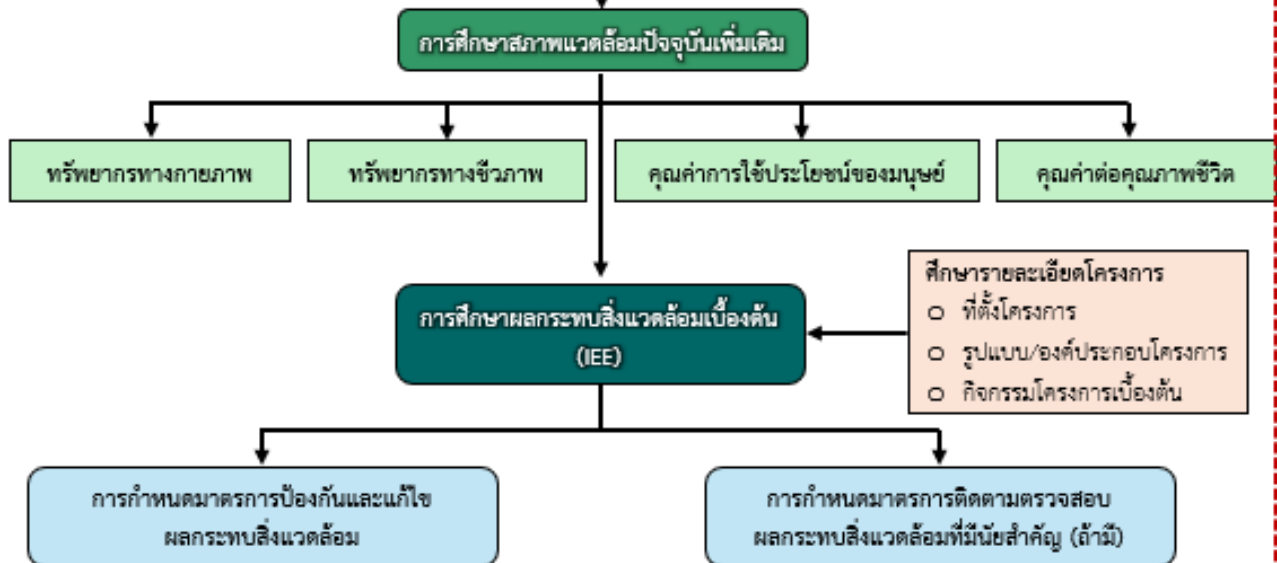
ขั้นตอนที่ 1 :

การตรวจสอบข้อกำหนด/เงื่อนไข และการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อม



ขั้นตอนที่ 2 :

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



รูปที่ 5.2-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

5.2.1 ผลการตรวจสอบเงื่อนไขและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อกำหนดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมเป็นกระบวนการกลั่นกรองเพื่อพิจารณาข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ โดยประกอบด้วยการตรวจสอบเงื่อนไขตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือการขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่สำคัญ ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม ตลอดจนพื้นที่โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน รวมทั้งการทบทวนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ

จากผลการตรวจสอบเงื่อนไขทางสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 (แยกหนองปรือ) - ต.สระสี่เหลี่ยม ไม่เข้าข่ายประเภทโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยสรุปผลการตรวจสอบ ดังแสดงในตารางที่ 5.2-1 ตารางที่ 5.2-2 และรูปที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-1 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
20.	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ ^{1/}		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

ตารางที่ 5.2-1 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ และไม่พบแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ไม่พบโบราณสถานตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถาน
33.	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น ^{2/}	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 ตามมติคณะกรรมการฯ โดยไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ	ทุกขนาด	
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	ทุกขนาด	
33.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

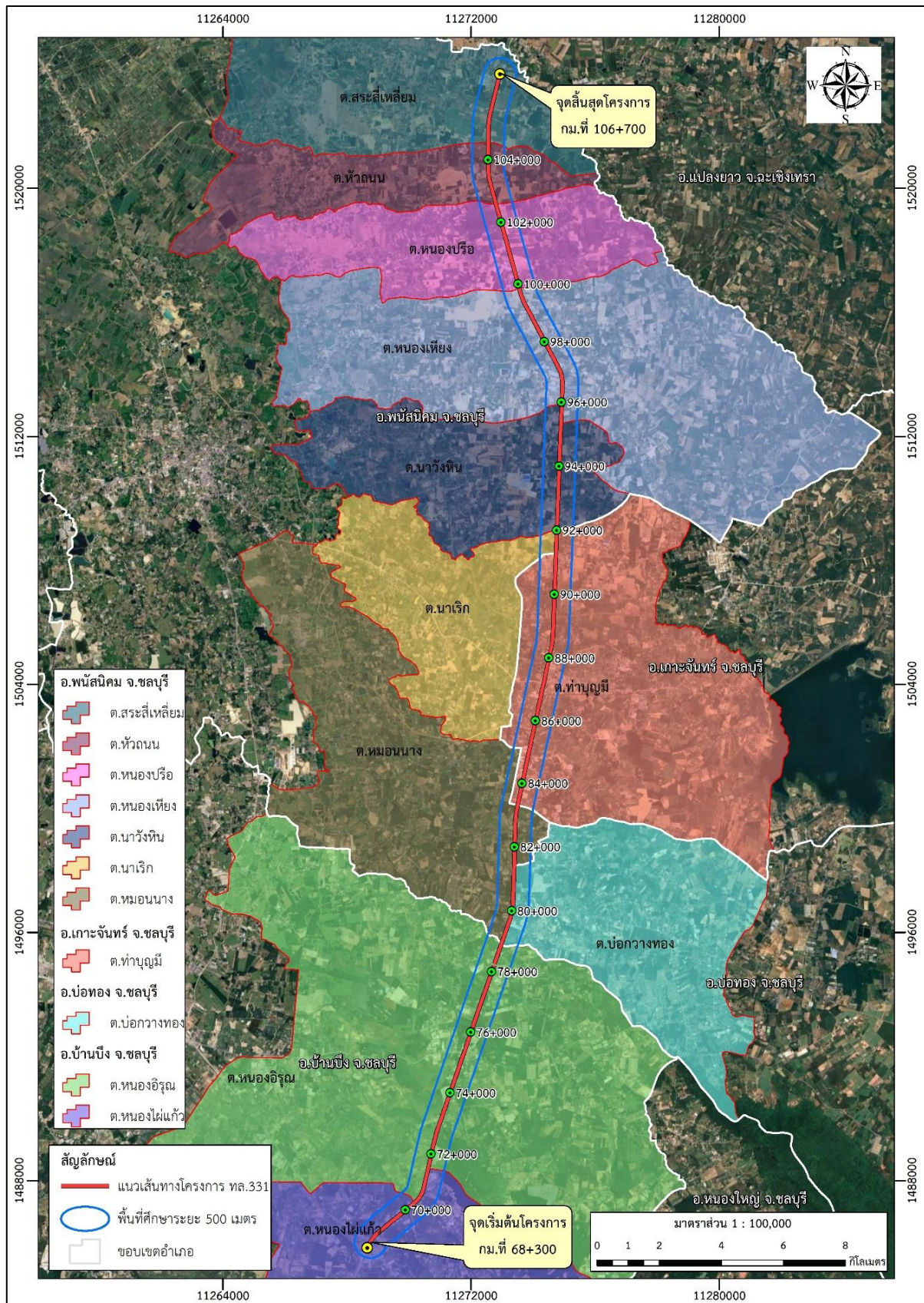
^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566



ตารางที่ 5.2-2 สรุปผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน IEE
ตามระเบียบและเงื่อนไขมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
ประเภทและขนาดโครงการตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	ไม่เข้าข่าย IEE เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการ <u>ไม่ตัดผ่าน</u> พื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

ที่มา : มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5.2-2 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5.2.3 องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับน้อยที่สุดและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชน เอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงจึงให้ความสำคัญกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร รายงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการสำรวจและเก็บข้อมูลในภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง และสอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมจำนวน 31 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 5.2-3 โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าแนวโน้มที่จะเกิดผลกระทบมากกว่านั้น

ตารางที่ 5.2-3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวม 31 ปัจจัย			
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1) ภูมิสังฐาน 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยา/ธรณีพิบัติภัย 4) น้ำผิวดิน 5) น้ำใต้ดิน 6) น้ำทะเล 7) อากาศและบรรยากาศ 8) เสียง 9) ความสั่นสะเทือน	1) นิเวศวิทยาทางบก 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ 3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4) พื้นที่ชุ่มน้ำ	1) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2) การคมนาคมขนส่ง 3) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5) การเกษตรกรรม 6) นันทนาการ 7) การใช้ที่ดิน	1) เศรษฐกิจและสังคม 2) การโยกย้ายและเวนคืน 3) การสาธารณสุข 4) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5) การแบ่งแยก 6) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7) ความปลอดภัยในสังคม 8) สุขภาพ 9) ผู้ใช้ทาง 10) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม 11) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม พ.ศ. 2569
จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

5.3 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้ผลการศึกษาโครงการ เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการให้ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง ซึ่งจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและกำหนดเทคนิควิธีการรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสม อันจะทำให้ผู้ศึกษาโครงการได้รับข้อมูลความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง และครอบคลุมประเด็นสำคัญต่างๆ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการของภาครัฐย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียงโครงการ อาทิ การเกิดฝุ่นละอองจากยานพาหนะขนย้ายวัสดุ การเกิดเสียงดังจากการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และการทำงานของเครื่องจักร อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการมีปริมาณจราจรเข้ามาใช้ถนนในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจ ได้มีส่วนร่วมในโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.3.1 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่มตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 5.3-1

ตารางที่ 5.3-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
1) ผู้ได้รับผลกระทบ - พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผู้แทนศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กลุ่มของประชาชน/สถานประกอบการ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ผู้นำชุมชน/ผู้นำทางความคิด ได้แก่ ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการหมู่บ้าน/ชุมชน กลุ่มทางสังคมในชุมชน เป็นต้น ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กรมทางหลวง บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชั่นส์ (พี.อี.เอส) จำกัด บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ได้แก่ กรมทางหลวง
4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ได้แก่ - หน่วยงานระดับจังหวัด/ภูมิภาค

ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
- หน่วยงานระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
5) องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ ได้แก่ - องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม - องค์กรเอกชนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในท้องถิ่น และนักวิชาการอิสระ
6) สื่อมวลชน เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ และสื่อออนไลน์
7) ประชาชนทั่วไป

5.3.2 แนวทางและการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดให้มีกระบวนการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกจนถึงสิ้นสุดการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่องเป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่างๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา เพื่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของการสื่อสารแบบ 2 ทาง (Two-Way Communication) กล่าวคือ การให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการ แก่ประชาชนและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปพร้อมๆ กัน ในการดำเนินงานทุกๆ ขั้นตอน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการสำรวจและออกแบบ ตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการตามแนวทางการศึกษา ดังต่อไปนี้

1) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

2) แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2566)

3) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)

โดยการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการจะครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานดังนี้

1) จัดทำแผนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

2) ดำเนินกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น และสรุปข้อคิดเห็นต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด โดยกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง

3) จัดทำสื่อ/เอกสารต่างๆ ได้แก่ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และไลน์โครงการ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ของโครงการ ตามแผนดำเนินงานเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง

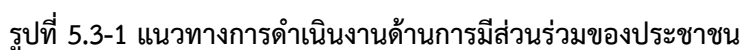
4) รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น และแสดงรายละเอียดของการนำประเด็นต่างๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาโครงการ

5) จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดตัวชี้วัดในการประเมินผล พร้อมทั้งผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

สำหรับแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

1) **กิจกรรมการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการ (Public Information)** เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ โดยที่ปรึกษามีวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารโดยใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสรุปข้อมูลโครงการ สิ่งพิมพ์ เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ ไลน์โครงการ จดหมาย ป้ายประกาศ การจัดนิทรรศการ การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อสาธารณะ และการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารรายละเอียดโครงการ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นโครงการ

2) **กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น (Public Consultation)** เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นเพื่อประกอบการการศึกษาโครงการ โดยกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการจัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการดำเนินการแต่ละครั้งจะต้องครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำเสนอข้อมูล ชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 5.3-1



ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งในระดับจังหวัด/อำเภอ/ตำบล เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ แนวคิดการออกแบบถนนโครงการ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะถึงความเป็นไปได้ตลอดจนข้อจำกัดต่างๆ ภายในพื้นที่เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและกำหนดแนวคิดการออกแบบเบื้องต้น ดังแสดงในตารางที่ 5.3-2 และ 5.3-3 และโดยแสดงภาพการเข้าพบผู้บริหารดังรูปที่ 5.3-2

ตารางที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ที่	วัน เวลา สถานที่	ภาพกิจกรรม	ประเด็นข้อคิดเห็น
1	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 09.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบ้านบึง		- เห็นด้วยกับการพัฒนาในพื้นที่ เนื่องจากปัจจุบันมีรถบรรทุกวิ่งในพื้นที่จำนวนมาก
2	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 09.45 น. ณ เทศบาลตำบลหนองไผ่แก้ว		- บริเวณพื้นที่แยกหนองปรือปัจจุบันมีการสร้างเป็นพื้นที่ค้าขาย คาดว่าอนาคตจะมีการพัฒนาเมืองหากมีการสร้างทางสรรพสินค้าและโรงแรม ส่วนพื้นที่รอบนอกเป็นนิคมอุตสาหกรรม
3	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 10.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองไผ่แก้ว		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่หมู่ 1
4	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 11.00 น. ณ ที่ทำการกำนันตำบลหนองไผ่แก้ว		- เห็นด้วยกับการพัฒนา ทล.331 แต่ในการให้ข้อมูลต้องอธิบายถึงแนวทาง วิธีการ และเน้นประโยชน์ที่ประชาชนผู้ใช้เส้นทาง รวมถึงประชาชนในพื้นที่จะได้รับ - การพัฒนาต้องสามารถรองรับอุตสาหกรรมในอนาคตที่จะโตมากขึ้น - เสนอแนะการแก้ปัญหาจราจรช่วงแยกหนองปรือโดยการขยายถนนเพราะมีพื้นที่เขตทางกว้างพอที่จะสามารถพัฒนาได้ - พื้นที่จัดประชุมควรเป็นสำนักงานเทศบาลแยกเป็นกลุ่มแต่ละอำเภอ
5	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองอิรุณ		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่หมู่ที่ 2,5,7,8,10,11 - ในพื้นที่ สนับสนุนในการประชาสัมพันธ์โครงการ - ต้องการทราบว่าจะมีการแก้ไขปัญหา บริเวณแยกเนินโมกอย่างไร

ตารางที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ที่	วัน เวลา สถานที่	ภาพกิจกรรม	ประเด็นข้อคิดเห็น
6	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 13.00 น. ณ ที่ว่าการ อำเภอบ่อทอง		เห็นด้วยกับการพัฒนา เนื่องจากพื้นที่หลักเป็นการ ดูแลโดยตรงของ เทศบาลตำบลบ่อทอง ในพื้นที่ จะให้รายละเอียดได้ชัดเจน
7	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 13.45 น. ณ เทศบาลตำบล บ่อทอง		- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเพื่อรองรับการ เติบโตของเมืองในอนาคต - หากพัฒนาโครงการทำเป็นทางลอดน่าจะ เหมาะสมกว่าเป็นสะพาน เพื่อไม่ให้เกิดการแบ่ง เมืองเป็นสองฝั่งและไม่กระทบกับวิถีชีวิตของ ชุมชนในพื้นที่มากเท่าสะพาน
8	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 14.30 น. ณ ที่ว่าการ อำเภอเกาะจันทร์		- เห็นด้วยกับการพัฒนา เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็น การดูแลโดยตรงของเทศบาลตำบลท่าบุญมี และ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าบุญมี ในพื้นที่จะให้ รายละเอียดได้ชัดเจน
9	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 15.00 น. ณ เทศบาลตำบล ท่าบุญมี		- ปัจจุบันช่วงแยกเกาะโพธิ์มีการดำเนินการศึกษา โครงการของกรมทางหลวงอยู่และได้ข้อสรุปเรื่อง การพัฒนาแยกเกาะโพธิ์โดยผลการศึกษาเป็นการ ทำทางยกระดับ ซึ่งจากเดิมเข้าใจว่า ชาวบ้าน ต้องการให้เป็นทางลอด ขอให้ช่วยพิจารณา รูปแบบที่ชัดเจน
10	วันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 16.00 น. ณ องค์การ บริหารส่วนตำบลท่าบุญมี		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ หมู่ที่ 3, 1, 4, 9, 8 - ในพื้นที่ที่มีการศึกษา รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัด บริเวณแยกหนองเสม็ด ว่าเป็นรูปแบบสะพานข้าม แยก ขอให้ทำความเข้าใจกับชาวบ้านใน รายละเอียดในรูปแบบการพัฒนา
11	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 09.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอพนัสนิคม		- เนื่องจากในพื้นที่มีโครงการพัฒนาเข้ามาจำนวนมาก ในการลงพื้นที่ขอข้อมูลรายละเอียดต่างๆ จะ ขอนำเสนอท่านนายอำเภอพิจารณา ใน รายละเอียดและจะเรียนแจ้ง ที่ปรึกษาให้ทราบใน ลำดับถัดไป

ตารางที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ที่	วัน เวลา สถานที่	ภาพกิจกรรม	ประเด็นข้อคิดเห็น
12	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 09.30 น. ณ เทศบาลตำบลหมอนนาง		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ หมู่ที่ 8 , 11 , ชุมชนที่ 15 บ้านหนองบัวป่า - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ต้องการทราบรายละเอียดรูปแบบของการการปัญหาทางแยกหนองเสม็ดเป็นรูปแบบใด
13	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 10.15 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลนาเร็ก		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ หมู่ที่ 4 บ้านเนิน - หากการพัฒนาไม่มีการเวนคืนจะไม่กระทบกับชาวบ้าน
14	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 11.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลนาวังหิน		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ หมู่ที่ 11, 4, 5 - หากโครงการไม่มีการเวนคืน ชาวบ้านจะไม่สามารถรับผลกระทบกับการพัฒนา อยากสอบถามว่าจะขยายขอบข่ายอย่างไรบ้าง
15	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 13.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองเหียง		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมหมู่ที่ 8, 11, 15, 3, 12, 7, 16 - อยากสอบถามว่าบริเวณแยกเนินหินจะออกแบบเป็นรูปแบบใด ขอให้การออกแบบไม่กระทบกับชาวบ้าน
16	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 14.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมหมู่ที่ 8,9,10 - ในการพัฒนาเส้น 331 จะทำเพื่อระบายรถขนาดใหญ่ ในการแก้ปัญหาขอไม่ให้กระทบกับชาวบ้าน 2 ข้างทาง
17	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 15.00 น. ณ เทศบาลตำบลหัวถนน		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุม หมู่ที่ 9 - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ขอให้เร่งรัดเรื่องท่อต่างๆ ที่อยู่ด้านใต้พื้นดิน

ตารางที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ที่	วัน เวลา สถานที่	ภาพกิจกรรม	ประเด็นข้อคิดเห็น
18	วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 16.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลสระ สี่เหลี่ยม		- พื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร ครอบคลุม หมู่ที่ 1,10,11,4 - หากพัฒนาขยายช่องจราจรจะต้องศึกษาพื้นที่แนว เขตทาง กังวลเรื่องท่อแก๊สและระบบสาธารณูปโภค ใต้ดินสองข้างเขตทาง - เสนอให้การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางหากไม่มีการ เวนคืนที่ดินเพิ่ม
19	วันอังคารที่ 28 เมษายน 2569 เวลา 10.00 ณ แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1		-

ตารางที่ 5.3-3 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ลำดับที่	หน่วยงานที่เข้าพบ	ประเด็นข้อเสนอนะ/ข้อห่วงกังวล
1	นายอดิเรก อุ่นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี วันจันทร์ที่ 11 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.30 น. ณ ศาลากลางจังหวัดชลบุรี	- ในการออกแบบจะต้องพิจารณารูปแบบที่ลดผลกระทบต่อ ประชาชนมากที่สุด และฟังเสียงประชาชนในพื้นที่ว่าต้องการ อย่างไร - พื้นที่ศึกษาของโครงการใต้ดินจะมีระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำมันทางท่อ ในการออกแบบหรือการขุดเจาะควรหลีกเลี่ยง ไม่ให้เกิดความเสียหาย หรือออกแบบเพื่อในการรื้อย้าย



รูปที่ 5.3-2 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

6. ระยะเวลาในการดำเนินงาน

เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ วันที่ 4 เมษายน 2569 ถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 450 (สี่ร้อยห้าสิบ) วัน

7. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

7.1 งานศึกษาด้านการจราจร

ทำการสำรวจข้อมูลด้านจราจร โดยแบ่งการสำรวจเป็นข้อมูลด้านกายภาพของถนน (Geometric of Road) ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ข้อมูลปริมาณจราจร (Traffic Volume) ข้อมูลจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey) ความเร็วในการขับขี่ (Operating Speed) เวลาในการเดินทาง (Travel Time) ความยาวแถวคอย (Queue Length) และสำรวจแนวโน้มการเติบโตของแหล่งที่อยู่อาศัย การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม

7.2 งานสำรวจแนวทางและระดับ

ทำการสำรวจแนวทาง (Survey Line) จัดทำหมุดหลักฐานระดับ (Bench Mark) จัดทำรูปตัดตามยาว (Profile) และรูปตัดตามขวาง (Cross Section) โดยจะสำรวจทุกๆ ระยะ 25 เมตร ทั้งนี้ งานสำรวจแนวทางและระดับจะเป็นไปตามหลักวิศวกรรมสำรวจ และข้อกำหนดงานสำรวจทางของกรมทางหลวง

7.3 งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

ทำการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดิน สภาพใต้พื้นผิวดิน และสภาพธรณีวิทยาต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่างๆ ศึกษาการทรุดตัวของคันทางที่จะเกิดขึ้น เสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสม และตรวจสอบหาแหล่งวัสดุที่เหมาะสมและเพียงพอต่องานก่อสร้างทางหลวงและโครงสร้างทางแยกต่างระดับ พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุ

7.4 งานศึกษาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา

กำหนดและศึกษาการปรับปรุงแก้ไขปัญหาระบบจราจรที่ทางแยกอย่างน้อย จำนวน 2 ทางแยก และมีรูปแบบทางเลือกอย่างน้อย 3 รูปแบบทางเลือก โดยเป็นรูปแบบที่สอดคล้องรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ตามผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และมีผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ปัจจุบันให้น้อยที่สุด

- การวิเคราะห์และพิจารณารูปแบบทางเลือก จะพิจารณาถึงความจุ ความสะดวกสบาย ในการขับขี่ ความสามารถในการปรับเปลี่ยนการใช้งาน ตลอดจนความสามารถในการตอบโต้ภัยแก้ไข้ปัญหา หรือบรรลุปเป้าหมายในขั้นตอนการก่อสร้าง และการลงทุน

- การประเมินผลและเปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกรูปแบบถนนทางหลวง โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้ประเมิน

- การคัดเลือกรูปแบบถนนทางหลวง ที่เหมาะสมกับแต่ละรูปแบบทางเลือกของรูปแบบถนนทางหลวง โดยทั่วไป จะทำการเปรียบเทียบถึงข้อดีข้อเสีย และความเหมาะสมของรูปแบบถนนทางหลวง

7.5 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

งานออกแบบรายละเอียดโดยทั่วไปจะยึดถือตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามมาตรฐานของ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) รวมไปถึงมาตรฐานอาเซียน (ASIAN Highway Design Standard)

7.6 งานออกแบบรายละเอียดงานทางแยก

จะทบทวนรูปแบบทางแยกที่กรมทางหลวงได้ศึกษาหรือออกแบบไว้แล้ว (ถ้ามี) พร้อมทั้งเสนอรูปแบบการขยายทางแยกในอนาคต และในกรณีที่ศึกษาและวิเคราะห์แล้วมีความจำเป็นที่ต้องปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ (Grade Separation Intersection) จะเสนอรูปแบบทางด้านวิศวกรรมที่แตกต่างกันไม่น้อยกว่า 3 รูปแบบในแต่ละทางแยก

7.7 งานดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค

จะดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอทราบถึงสภาพปัจจุบันและแผนงานการขยายบริการในอนาคต เพื่อจัดทำแผนงานและเสนอรูปแบบ ตำแหน่ง ที่ตั้งสำหรับการโยกย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ในเขตทางหลวงให้สอดคล้องกับงานก่อสร้างโครงสร้างทางและสะพานตามโครงการนี้

7.8 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการประสานขอข้อมูลและความเห็นต่อการพัฒนาโครงการ รวมถึงข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อโครงการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental checklist) ในแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ เพื่อจะได้ประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ ซึ่งจะนำมากำหนดเป็นเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาคัดเลือก รูปแบบทางเลือกของโครงการที่เหมาะสมที่สุด และดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดโดยพิจารณา ร่วมกับเกณฑ์ด้านวิศวกรรมและเกณฑ์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

7.9 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ, ไลน์โครงการและติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น

2) ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสมโดยเฉพาะความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด

3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ, ไลน์โครงการ รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่างๆ

8. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด

เลขที่ 99/41 ซอยนวมินทร์ 45 ถนนนวมินทร์

แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240

โทรศัพท์ : 09 5675 3736



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

เลขที่ 9/120 หมู่บ้านธัญชา หมู่ที่ 4

ตำบลบางหลวง อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี 12000

โทรศัพท์ : 0 2101 0124



บริษัท ไฮบริด เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 9/112 ซอยสุขาภิบาล 5 ซอย 70 (ซุ้กดี๊))

แขวงออเงิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ : 0 2066 6595



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

เลขที่ 428/139-140 หมู่บ้านเดอะรีเจนต์สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

เลขที่ 77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่

อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ : 0 2060 0101

ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม

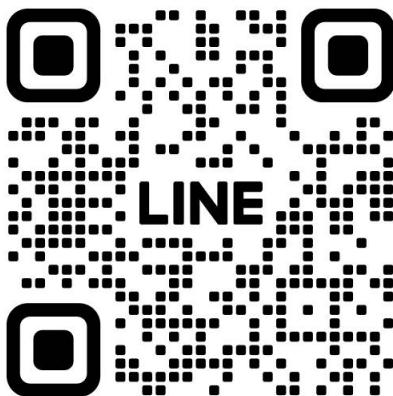
Website : www.hw331-nongprue-to-srasiliam.com



Facebook : www.facebook.com/ทล.311แยกหนองปรือ-สระสี่เหลี่ยม



ID Line : ทล.331แยกหนองปรือ (@835diupz)





**สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง**