



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา  
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

# บนทางหลวง หมายเลข 3086

ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง  
ส่งเสริมความสะดวกและปลอดภัย  
ในการเดินทางและขนส่ง  
ให้แก่ชาวหนองปรือและชาวบ่อพลอย

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3  
ตุลาคม 2568

# ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 3086 เป็นทางหลวงสายสำคัญ เชื่อมระหว่างจังหวัดกาญจนบุรีกับจังหวัดสุพรรณบุรี ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าว มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงอำเภอบ่อพลอยไปอำเภอนองปรีอ ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกคล่องตัวมากขึ้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตรจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบแหล่งโบราณคดีเขามูติ (กม.59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 194 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้าน

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

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

# วัตถุประสงค์ของโครงการ

1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรีอ - อ.บ่อพลอย ระยะทางประมาณ 34.3 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน ลดอุบัติเหตุทางจราจร เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร

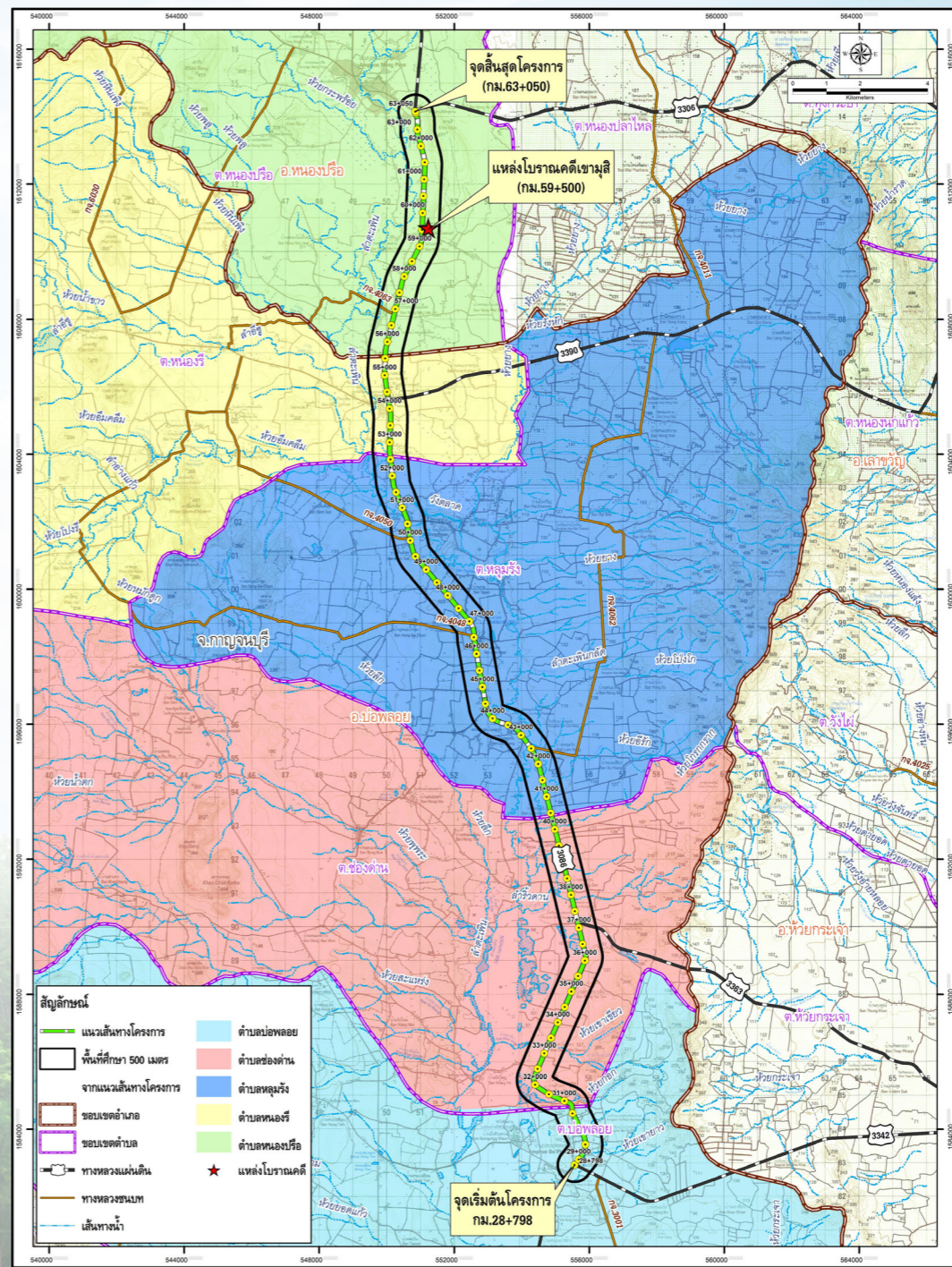
3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจรและการดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

# ประโยชน์ของโครงการ

**ด้านการจราจรขนส่ง**  
เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

**ด้านความปลอดภัย**  
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

**ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ**  
เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ



34.3  
กิโลเมตร

1  
จังหวัด

5  
ตำบล

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

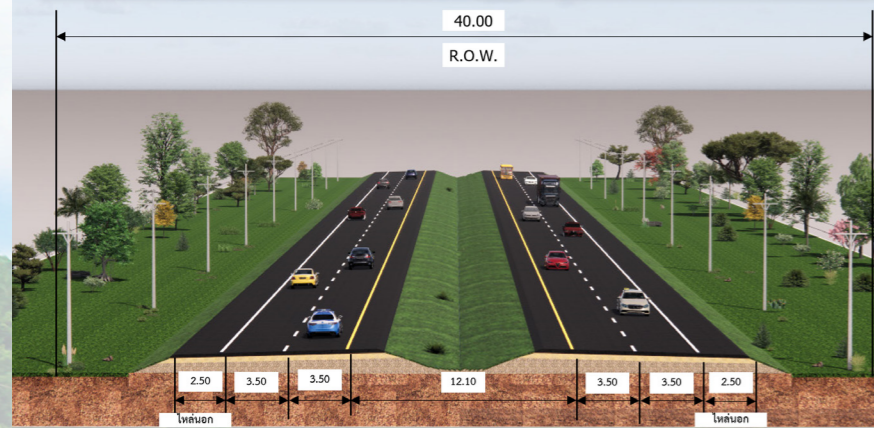
แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ ต.บ่อพลอย อ.บ่อพลอย บนทางหลวงหมายเลข 3086 ประมาณ กม.28+798 บริเวณทางแยกบ่อพลอย (ตัดทางหลวงหมายเลข 3342) และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ ต.หนองปรีอ อ.หนองปรีอ จังหวัดกาญจนบุรี ประมาณ กม.63+050 เป็นแนวเส้นทาง แนวเหนือใต้ ระยะทางรวมโดยประมาณ 34.3 กิโลเมตร

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

# ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการช่วงนอกชุมชน

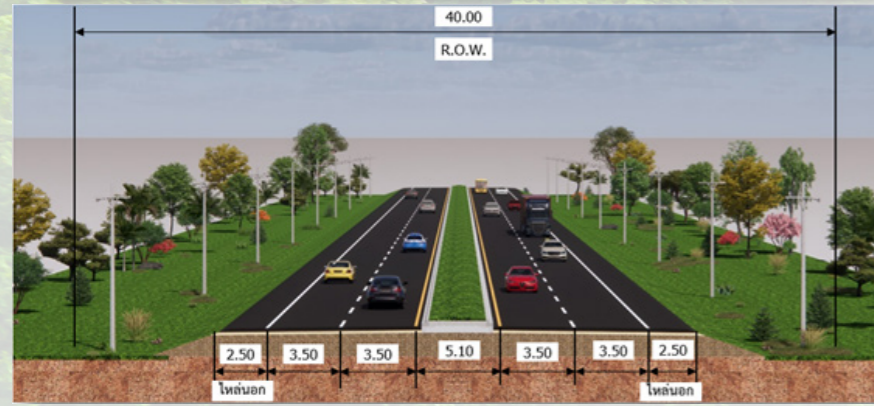
โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและรูปแบบการพัฒนาในอนาคต ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดสำหรับพื้นที่ช่วงนอกชุมชนเป็น 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 40 เมตร ดังนี้

## รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median)



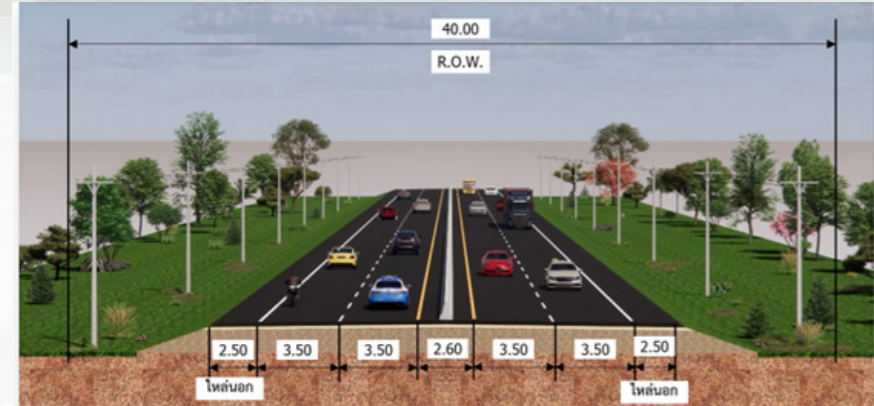
รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องกว้าง 9.10 เมตร

## รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



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

## รูปแบบที่ 3 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



รูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.0 เมตร มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 0.6 เมตร

- ข้อดี**
- สามารถป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
  - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเขียวสำหรับจุดกลับรถได้มากที่สุด
  - ระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี

- ข้อด้อย**
- มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะข้ามฝั่งได้ง่ายกว่าเกาะกลางแบบยก
  - ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้ต้องรื้อผิวถนนเพื่อสร้างถนนใหม่ ค่าก่อสร้างสูง
  - ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้มากกว่าเกาะยก
  - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้ แต่มีความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะยก
  - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงที่สุด
  - สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนมากที่สุด

- ข้อดี**
- สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเขียวสำหรับจุดกลับรถได้
  - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างไม่มาก ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
  - สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย

- ข้อด้อย**
- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
  - มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้
  - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
  - ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้
  - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกึ่งร่อง
  - สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนค่อนข้างมากแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกึ่งร่อง

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

- ข้อด้อย**
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรอกลับรถหรือรอเขียวได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรอเขียว-กลับรถ
  - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
  - เกาะกลางถูกกันด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่พักรถของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย
  - บดบังทัศนวิสัยในการขับที่ระดับบดบังทัศนียภาพความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง

# สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงนอกชุมชน

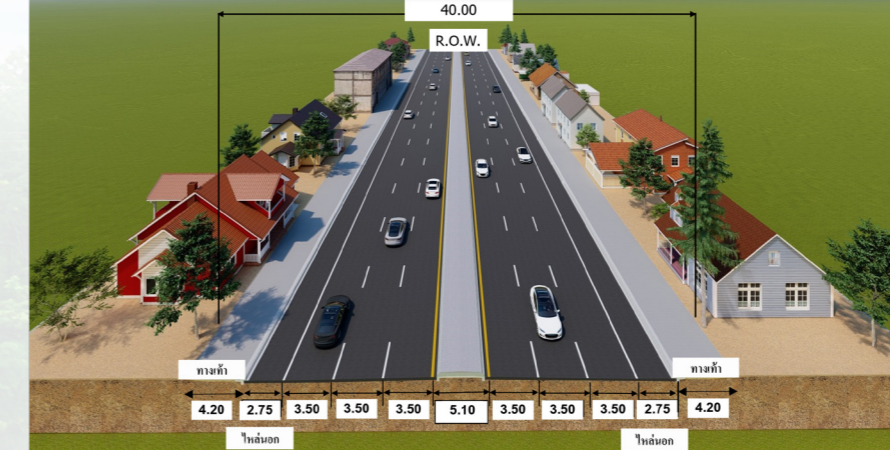
รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากรูปแบบนี้มีความปลอดภัยป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้ดีกว่าเกาะแบบร่องและเกาะแบบยก ป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุดและสูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนน้อยที่สุด

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1 (เกาะกลางแบบกึ่งร่อง)	รูปแบบทางเลือกที่ 2 (เกาะกลางแบบยก)	รูปแบบทางเลือกที่ 3 (เกาะกลางกำแพงคอนกรีต)
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	40.00	34	26	29
2. ด้านการลงทุน	30.00	12	18	28
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30.00	15	21	20
รวมคะแนน	100.00	61	65	77
อันดับ		3	2	1

# ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

โดยจะพิจารณารูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและรูปแบบการพัฒนาในอนาคต ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิด สำหรับพื้นที่ในช่วงชุมชน เป็น 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิม 40 เมตร ดังนี้

## รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

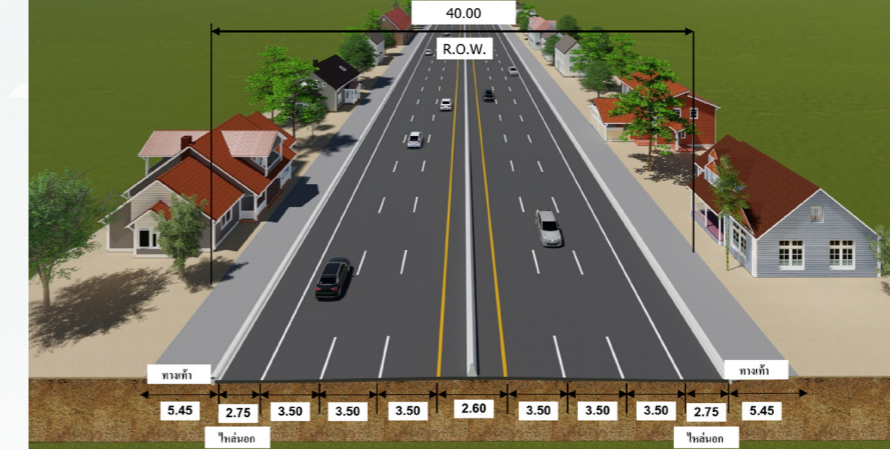


รูปแบบนี้เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.20 เมตร และมีเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร

- ข้อดี**
- พื้นที่และลักษณะเกาะกลางมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด
  - เหมาะกับช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูงมาก ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้และคนเดินเท้าได้ดีมาก
  - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเขียวสำหรับจุดกลับรถได้อย่างปลอดภัย
  - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วนแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต
  - ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
  - สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตและเกาะกึ่ง
  - สามารถออกแบบตกแต่งให้มีทัศนียภาพที่สวยงามและเป็นระเบียบ
  - ไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

- ข้อด้อย**
- มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้
  - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
  - ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้
  - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

## รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

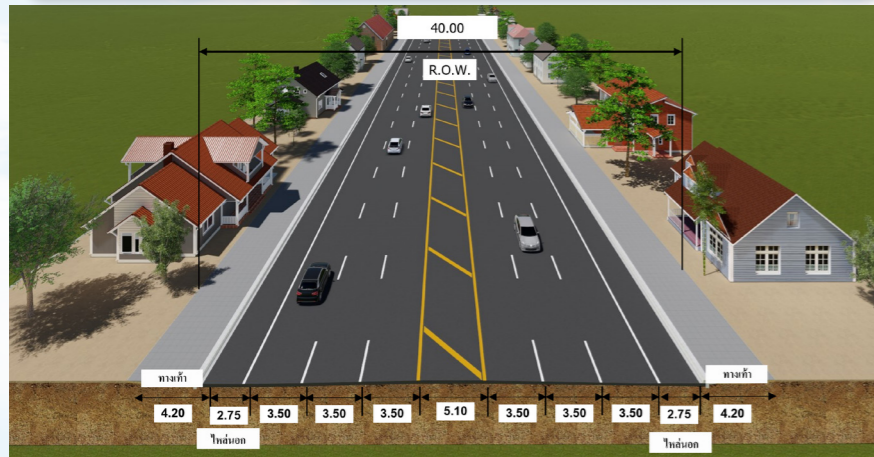


รูปแบบนี้เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร และมีเกาะกลางกำแพงคอนกรีตกว้าง 0.60 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 5.45 เมตร

- ข้อดี**
- ป้องกันการเสียดสีหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานกันได้
  - รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับข้ามฝั่งได้
  - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ค่าก่อสร้างไม่สูง
  - มีการซ่อมบำรุงน้อย ซ่อมเฉพาะในส่วนของกำแพงคอนกรีตหากเกิดความเสียหาย
  - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อย

- ข้อด้อย**
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรอกลับรถหรือรอเขียวได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรอเขียว-กลับรถ
  - อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
  - เกาะกลางถูกกันด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่พักรถของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย
  - บดบังทัศนวิสัยในการขับที่ระดับบดบังทัศนียภาพความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง

### รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median)



รูปแบบนี้เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.20 เมตร และมีเกาะกลางแบบสีกว้าง 5.10 เมตร

- ข้อดี**
- พื้นที่เกาะกลางถนนมีความกว้างความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต แต่ต้องปรับรูปแบบ เกาะกลาง
  - สามารถระบายน้ำบนผิวจราจรได้ดี
  - ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้ ค่าก่อสร้างไม่สูง
  - มีการซ่อมบำรุงน้อย
  - ไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่และบดบังทัศนียภาพความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง

- ข้อด้อย**
- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนทางกันได้
  - รถจักรยานยนต์ขับข้ามฝั่งได้ง่าย
  - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ แต่ไม่ปลอดภัย
  - เกาะเป็นที่พักรอของคนเดินข้ามถนนได้แต่ไม่ปลอดภัย

## สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

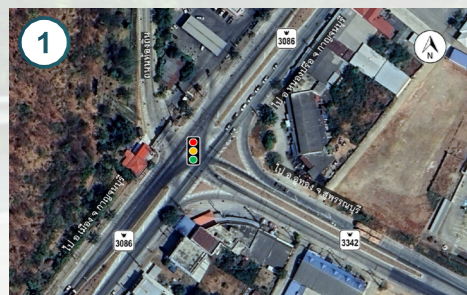
รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากรูปแบบนี้มีพื้นที่และลักษณะเกาะกลางถนนมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด เหมาะกับช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูงมากในช่วงชุมชน ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าได้ดีมาก สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ สามารถใช้เกาะเป็นที่พากรของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย และไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1 (เกาะกลางแบบยก)	รูปแบบทางเลือกที่ 2 (เกาะกลางกำแพงคอนกรีต)	รูปแบบทางเลือกที่ 3 (เกาะกลางแบบเกาะสี)
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	40.00	34	26	20
2. ด้านการลงทุน	30.00	18	24	30
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30.00	24	15	11
รวมคะแนน	100.00	76	65	61
อันดับ		1	2	3

## ทางแยกบริเวณทางแยกพื้นที่โครงการ

จุดตัดทางแยกที่สำคัญของโครงการมี 3 แห่ง คือ

### 1. ทางแยกบ่อพลอย



### 2. ทางแยกช่องด่าน



### 3. ทางแยกหนองรี



โดยจากการวิเคราะห์ปริมาณจราจร พบว่า ทางแยกทั้ง 3 แห่ง จะควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรและปรับปรุงบริเวณทางแยกให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA) สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาคือครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 29 ปัจจัย โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบระดับปานกลางขึ้นไปจะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA)



แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500)

## ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดกรองปัจจัยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการที่มีนัยสำคัญ และจะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) ได้จำนวน 21 ปัจจัย



### ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ✓ ทรัพยากรดิน
- ✓ ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- ✓ น้ำผิวดิน
- ✓ อากาศและบรรยากาศ
- ✓ เสียง
- ✓ ความสั่นสะเทือน

### ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ

### คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภค
- ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- ✓ การใช้ที่ดิน

### คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- ✓ เศรษฐกิจ-สังคม
- ✓ การสาธารณสุข
- ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัยในสังคม
- ✓ สุขภาพ
- ✓ ผู้ใช้ทาง
- ✓ โบราณสถานแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม
- ✓ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

# การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนร่วมปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

## การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 12 -13 พฤษภาคม 2568 และวันที่ 4 กรกฎาคม 2568



## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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



## การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม 2568  
จำนวน 5 กลุ่ม มีผู้ร่วมประชุม จำนวน 232 คน



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

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

อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์: 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินีนาง ใจจรัสพิทย์) โทรสาร: 0 2519 5734

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้าน  
การมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

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



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

59/99 หมู่ที่ 3 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จ.นนทบุรี 11120

โทรศัพท์: 08 8088 0025 (นางสาวกนิการ์ คลายานาท)



Website

www.3086หนองบ่อพลอย.com



Facebook

ทล.3086 ช่าง หนองบ่อ-บ่อพลอย



Line Official

ทล.3086 ช่าง หนองบ่อ-บ่อพลอย