



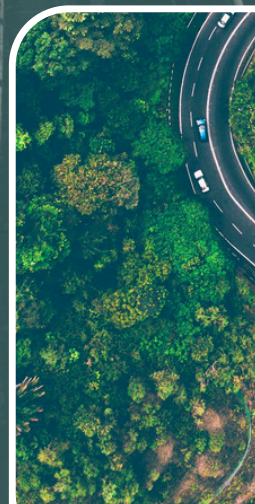
กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร บน

ทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เขาสก
ถึง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648
(แยกเลียงเมืองเกลง)



เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

สิงหาคม - กันยายน 2569



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	5
5.1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน.....	5
5.2	โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง	7
5.3	ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายในพื้นที่โครงการ.....	11
6.	รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	14
6.1	รูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการเบื้องต้น	14
6.2	รูปแบบการพัฒนาทางแยกของโครงการเบื้องต้น	18
6.2.1	ทางแยกชุมแสง กม.79+133 (สี่แยก)	19
6.2.2	ทางแยกสหกรณ์ชะแวง กม.83+350 (สี่แยก)	22
6.2.3	ทางแยกวัดกระแสรักษาสุวรรณค์ กม.94+853 (สี่แยก).....	25
6.2.4	ทางแยกหนองกันเกรา กม.97+617 (สามแยก).....	28
6.3	หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ	31
6.4	แนวคิดในการพัฒนารูปแบบจุดกลับรถของโครงการเบื้องต้น.....	31
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE).....	34
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	34
7.2	แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	35
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	35
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา	35



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

8.	การมีส่วนร่วมของประชาชน	41
8.1	แนวทางการศึกษา	41
8.3	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	41
8.4	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา.....	41
8.4.1	การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม	41
8.4.2	สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	44
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	50
9.1	ด้านวิศวกรรม	50
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	50
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	50
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	51



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 3
5-1	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567 12
6-1	ตำแหน่งจุดกัลบรถต่างระดับเบื้องต้น..... 32
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ..... 34
7-2	ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 36
7-3	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Checklist) และปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ 38
8-1	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา..... 45



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ บริเวณ กม.62+600 ถึง กม.99+150 4
5-1	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน 6
5-2	โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน 8
5-3	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ 10
5-4	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง 11
6-1	รูปแบบเกาะกลางแบบยก 14
6-2	รูปแบบเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง 15
6-3	รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่ 16
6-4	รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว 17
6-5	ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 19
6-6	ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344 20
6-7	ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 21
6-8	ทางแยกสทธรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 22
6-9	ทางแยกสทธรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางสายรอง 23
6-10	ทางแยกสทธรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 24
6-11	ทางแยกวัดกระแสรักษาสวรรค์ รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 25
6-12	ทางแยกวัดกระแสรักษาสวรรค์ รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางสายรอง 26
6-13	ทางแยกวัดกระแสรักษาสวรรค์ รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 27
6-14	ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344 28
6-15	ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344 29
6-16	ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวง หมายเลข 344 30
6-17	จุดกลับรถของโครงการเบื้องต้น 33
7-1	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 35
8-1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ 42
8-2	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ 43
8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 44

เอกสารประกอบการประชุม เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 344 เป็นทางหลวงสายหลักเชื่อมต่อจากจังหวัดชลบุรี ไปอำเภอแกลง จังหวัดระยอง เพื่อเชื่อมต่อไปยังจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด จึงเป็นแนวเส้นทางที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และขนส่งระดับภูมิภาค ทั้งการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นในบริเวณจุดตัดทางแยก และบริเวณจุดกลับรถระดับพื้น อีกทั้งในบริเวณสองข้างทางมีพื้นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้นต่อไป

สำหรับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 แต่อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดการศึกษาของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เขาชก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเลี้ยวเมืองแกลง) บริเวณช่วง กม. 62+600 ถึง กม. 99+150 ระยะทางประมาณ 36.55 กิโลเมตร เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 ให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เขาชก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเลี้ยวเมืองแกลง) ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อการคมนาคมและขนส่งต่อไป
- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการข้อดี-ข้อเสียของแต่ละรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ที่มีต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 344 ช่วง บ.เขาชก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเลี้ยวเมืองแกลง) จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรและขนส่ง

- สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงหมายเลข 344 ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มีแนวโน้มการเพิ่มตัวสูงขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม
- สามารถเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางทั้งในระดับพื้นที่และระดับภูมิภาค

ด้านความปลอดภัย

- สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้า
- ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

- สามารถเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ
- ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภูมิภาค
- สามารถสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ให้แก่พื้นที่ จังหวัด และภูมิภาค

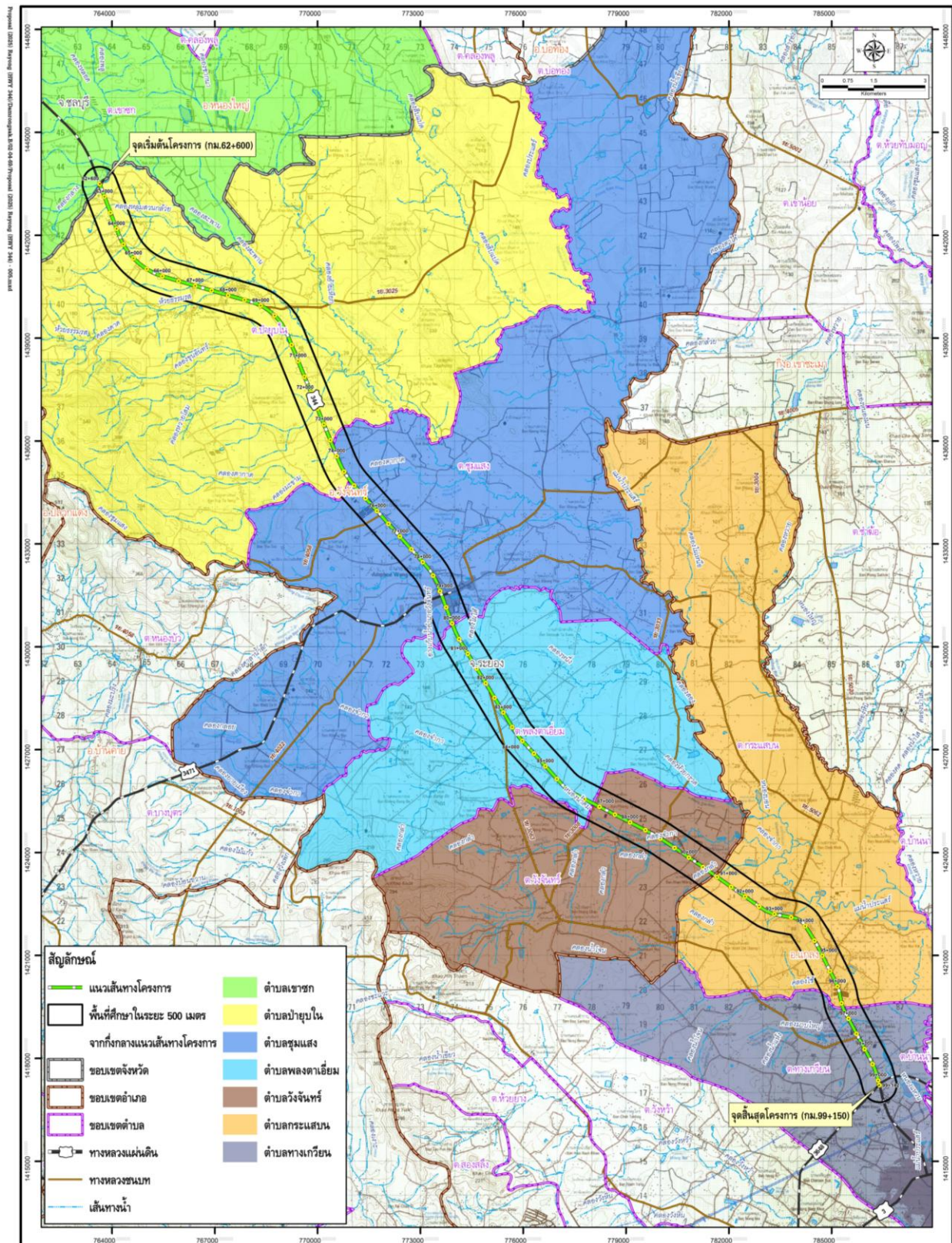
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จุดเริ่มต้นของโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 344 บริเวณ กม.62+600 ซึ่งเป็นจุดแบ่งเขตควบคุมของหมวดทางหลวงหนองใหญ่และหมวดทางหลวงวังจันทร์ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลป่ายุบใน อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง และจุดสิ้นสุดบริเวณจุดตัดทางแยกเลี้ยวเมือง ทล.3648 บริเวณ กม.99+150 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง มีระยะทางรวมประมาณ 36.55 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลเขาชก อำเภอหนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี ตำบลป่ายุบใน ตำบลชุมแสง ตำบลพลองตาเอี่ยม ตำบลวังจันทร์ อำเภอวังจันทร์ ตำบลกระแสน ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง รวม 17 หมู่บ้าน/ชุมชน (ดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1)

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
ชลบุรี	ระยอง	หนองใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาชก	หมู่ที่ 3 บ้านบึงสามงาม
			องค์การบริหารส่วนตำบลป่ายุบใน	หมู่ที่ 2 บ้านป่ายุบใน หมู่ที่ 5 บ้านคลองหวายโสม หมู่ที่ 6 บ้านคลองเขต
		ชุมแสง	องค์การบริหารส่วนตำบลชุมแสง	หมู่ที่ 1 บ้านชุมแสง หมู่ที่ 2 บ้านสันติสุข
			เทศบาลตำบลชุมแสง	ชุมชนบ้านบึงตากาด
		พลองตาเอี่ยม	เทศบาลตำบลชุมแสง	ชุมชนบ้านพลองตาเอี่ยม
			องค์การบริหารส่วนตำบลพลองตาเอี่ยม	หมู่ที่ 1 บ้านเขาตลาด
		วังจันทร์	องค์การบริหารส่วนตำบลวังจันทร์	หมู่ที่ 3 บ้านชงโค หมู่ที่ 4 บ้านชุมชนใน หมู่ที่ 6 บ้านตะเคียนทอง
			องค์การบริหารส่วนตำบลกระแสน	หมู่ที่ 3 บ้านกระแสน
		ทางเกวียน	องค์การบริหารส่วนตำบลทางเกวียน	หมู่ที่ 1 บ้านหนองน้ำขาว หมู่ที่ 2 บ้านหนองกันเกรา หมู่ที่ 5 บ้านหนองแซะเรือ
			เทศบาลตำบลเมืองแกลง	ชุมชนหนองแวน
2 จังหวัด	3 อำเภอ	7 ตำบล	9 ปกครอง	17 หมู่บ้าน/ชุมชน

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์



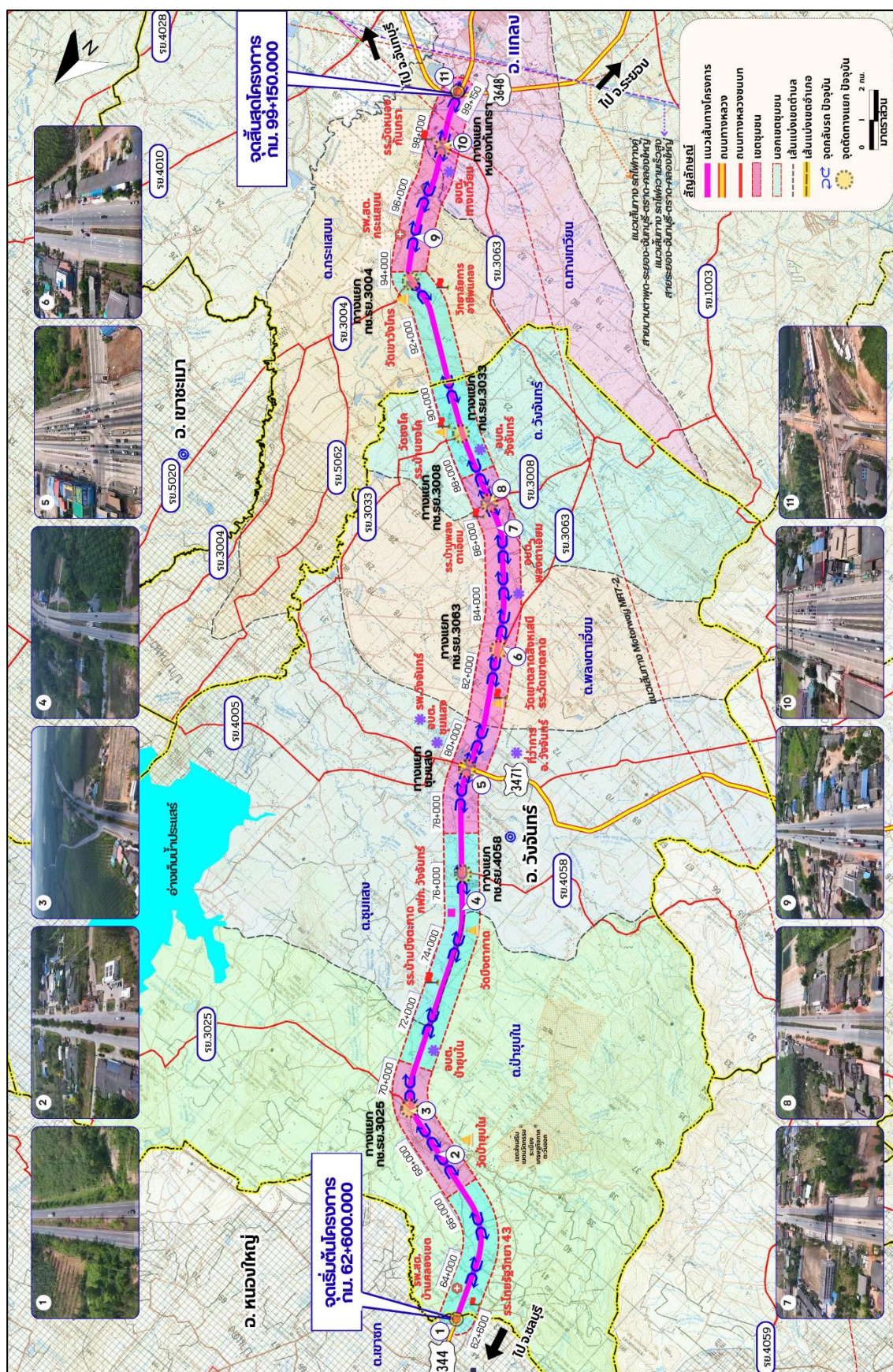
ที่มา : ทรัพยากร, 2569

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ บริเวณ กม.62+600 ถึง กม.99+150

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นของโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 344 ประมาณ กม.62+600 ซึ่งเป็นจุดแบ่งเขตควบคุมของหมวดทางหลวงหนองใหญ่และหมวดทางหลวงวังจันทร์ อยู่ในพื้นที่ตำบลป่ายุบใน อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดระยอง สภาพปัจจุบันของทางหลวงโครงการส่วนใหญ่เป็นผิวทางลาดยาง ขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งทางหลวงก่อสร้างอยู่กึ่งกลางของเขตทางหลวง โดยเขตทางหลวงส่วนใหญ่มีความกว้าง 60 เมตร สภาพพื้นที่สองฝั่งทางหลวงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านคลองตากาด ประมาณ กม.75+056 ผ่านคลองชุมแสง ประมาณ กม.78+005 และผ่านจุดตัดทางแยกชุมแสง ทางหลวงหมายเลข 3471 ประมาณ กม.79+133 จากนั้นแนวเส้นทางได้ผ่านคลองยุบขงโค ประมาณ กม.89+261 และมุ่งหน้าเข้าสู่ ตำบลกระแสบน อำเภอกเลียง จากนั้นผ่านแยกวัดกระแสบนคูหาสวรรค์ ประมาณ กม.94+853 และผ่านแยกจุดตัดทางหลวงชนบท รย.3063 ประมาณ กม.97+617 จากนั้นแนวเส้นทางไปสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม.99+150 บริเวณจุดตัดทางแยกเลี้ยวเมือง 3648 ในพื้นที่ตำบลทางเกวียน อำเภอกเลียง จังหวัดระยอง ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ 36.55 กิโลเมตร โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการผ่านจุดตัดทางแยกที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ แยกชุมแสง และแยกหนองกันเกรา รวมทั้งยังมีทางแยกเชื่อมถนนท้องถิ่น 6 แห่ง ได้แก่ ทางแยก ทช.รย.3025 ทางแยก ทช.รย.4058 ทางแยก ทช.รย.3063 ทางแยก ทช.รย.3008 ทางแยก ทช.รย.3033 และทางแยก ทช.รย.3004 นอกจากนั้นตลอดแนวเส้นทางจะมีจุดกลับรถรูปแบบเปิดเกาะกลางทางหลวง และจุดกลับรถบริเวณทางแยก ซึ่งมีทั้งหมด 23 แห่ง โดยมีระยะห่างของจุดกลับรถประมาณ 850 – 3,000 เมตร ซึ่งรายละเอียดแนวเส้นทางของโครงการฯ ตำแหน่งทางแยก และจุดกลับรถ ดังแสดงในรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่มา : ปรึกษา, 2569

5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นของโครงข่ายทางหลวงโดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการรวบรวมพบว่าทางหลวงโดยรอบพื้นที่ประกอบไปด้วย ทางหลวงหมายเลข 3, ทางหลวงหมายเลข 344, ทางหลวงหมายเลข 3648, ทางหลวงหมายเลข 3471, ทางหลวงหมายเลข 3245 และทางหลวงหมายเลข 331 ดังแสดงในรูปที่ 5-2 และทางหลวงชนบท รย.3025, ทางหลวงชนบท รย.4058, ทางหลวงชนบท รย.3033, ทางหลวงชนบท รย.3063, ทางหลวงชนบท รย.3008 และทางหลวงชนบท รย.3004 ดังแสดงในรูปที่ 5-3 มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ทางหลวงหมายเลข 3 สายบางนา - หาดเล็ก (เขตแดนไทย/กัมพูชา) หรือถนนสุขุมวิท เป็นหนึ่งในทางหลวงแผ่นดินสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทยโดยมีแนวต่อเนื่องจากถนนเพลินจิต แนวเส้นทางเริ่มต้นที่แยกควนเพลินจิต บริเวณขอบทางรถไฟสายแม่น้ำปากตะวันออก ในกรุงเทพมหานคร เลียบตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนในอำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางยาวทั้งสิ้นประมาณ 488.387 กิโลเมตร ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy) ขนาด 4 - 8 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 344 สายชลบุรี - แกลง เป็นทางหลวงที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อลดระยะทางจากจังหวัดชลบุรีไปสู่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด โดยไม่ผ่านตัวเมืองระยอง เป็นทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร แนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนสุขุมวิท อำเภอมะขามชลบุรี ผ่านถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี ถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี ทางแยกบ้านบึงพัฒนา อำเภอบ้านบึง ทางแยกหนองปรือ และอำเภอนองใหญ่ เข้าเขตจังหวัดระยองผ่านอำเภอดีงจันทร สิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิทบริเวณทางแยกภิบาลพัฒนา (แยกแกลง) อำเภอแกลง จังหวัดระยอง รวมระยะทาง 102.181 กิโลเมตร ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy) ขนาด 4 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 3648 หรือ ทางเลี้ยวเมืองแกลง ก่อสร้างขึ้นเพื่อแบ่งเบาภาระการจราจรบนถนนสุขุมวิท ช่วงผ่านตัวอำเภอแกลง จังหวัดระยอง เป็นทางหลวงขนาด 2 - 4 ช่องจราจร แนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนสุขุมวิท กิโลเมตรที่ 264+757 ตำบลวังหว้า อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ผ่านทางหลวงหมายเลข 344 ก่อนไปสิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิท ประมาณกิโลเมตรที่ 271+900 ที่ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy) ขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 3471 สายบางบุตร - ชุมแสง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3574 (สี่แยกบางบุตร) ที่ตำบลบางบุตร อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าสู่อำเภอดีงจันทร จังหวัดระยอง และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลชุมแสง อำเภอดีงจันทร จังหวัดระยอง รวมระยะทาง 30.416 กิโลเมตร เป็นทางหลวงขนาด 2 - 4 ช่องจราจร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy) ขนาด 4 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 3245 สายอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล - ลาดกระบัง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3191 ที่ตำบลแม่น้ำคู้ อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศเหนือผ่านอำเภอนองใหญ่ และตัดกับทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลหนองใหญ่ อำเภอนองใหญ่

จังหวัดชลบุรี จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงชนบท ฉช.4012 ตำบลลาดกระโทง อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นทางหลวงขนาด 2 - 4 ช่องจราจร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy) ขนาด 4 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 331 สายสัตหีบ - เขาหินซ้อน แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ที่ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี แนวเส้นทางมุ่งทางทิศเหนือตัดกับทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลหนองไผ่แก้ว อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี (แยกหนองปรือ) และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอนมสารฉะเชิงเทรา เป็นทางหลวงขนาด 4 - 8 ช่องจราจร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 1 (Road Hierarchy) ขนาด 6 ช่องจราจร



ทางหลวงหมายเลข 3



ทางหลวงหมายเลข 344



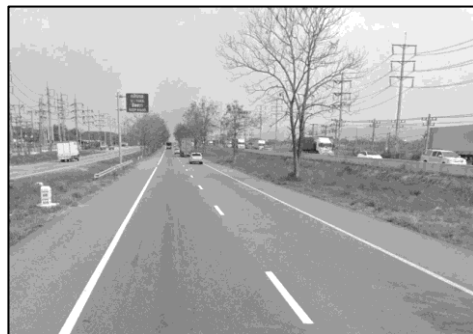
ทางหลวงหมายเลข 3648



ทางหลวงหมายเลข 3471



ทางหลวงหมายเลข 3245



ทางหลวงหมายเลข 331

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-2 โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

ทางหลวงชนบท รย.3025 แยก ทล.344 – ถ้าเขาลอย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลเขาชก อำเภอนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันออกผ่านอำเภอวังจันทร์ และอำเภอลาดชะเมา จังหวัดระยอง สิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงชนบท รย.3025 ตำบลเขาน้อย อำเภอลาดชะเมา จังหวัดระยอง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท รย.4058 แยกทางหลวงหมายเลข 3574 - ทางหลวงหมายเลข 344 แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 3574 ที่ตำบลหนองบัว อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 344 ตำบลชุมแสง อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง รวมระยะทาง 32.8 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท รย.3033 แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 344 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3471 ที่ตำบลชุมแสง อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ สิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 344 ตำบลพลองตาเอี่ยม อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท รย.3063 แยก ทล.344 – บ้านเขาตลาด แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลพลองตาเอี่ยม อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ สิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 344 ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท รย.3008 ถนนเขาหินแท่น-วังจันทร์ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 344 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3471 ที่ตำบลพลองตาเอี่ยม อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ สิ้นสุดที่บริเวณแยกทางหลวงชนบท รย.1003 ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท รย.3004 แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 344 ที่ตำบลกระแสน อำเภอลาดชะเมา จังหวัดระยอง แนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ สิ้นสุดที่บริเวณแยกทางหลวงชนบท รย.4005 ตำบลชำซ้อ อำเภอลาดชะเมา จังหวัดระยอง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร



ทางหลวงชนบท รย.3025



ทางหลวงชนบท รย.4058



ทางหลวงชนบท รย.3033



ทางหลวงชนบท รย.3063



ทางหลวงชนบท รย.3008



ทางหลวงชนบท รย.3004

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

5.3 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สํารวจโดยสำนักอํานวย
ความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งบันทึกสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทุกปี และจัดทำเป็นข้อมูล
สถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) จากข้อมูลปริมาณจราจร
เฉลี่ยต่อปี (AADT) บนโครงข่ายหลักในการเดินทางตามแนวเส้นทางที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ จุดสำรวจ
ต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงทั้ง 10 ตำแหน่ง ดังแสดงในรูปที่ 5-4

ข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่
ปี พ.ศ. 2563 – 2567 แสดงในตารางที่ 5-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-4 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง

ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567

ลำดับ	หมายเลข ทางหลวง	ตอนควบคุม	กม. จุดสำรวจ	ปริมาณจราจร* (คันต่อวันต่อ 2 ทิศทาง) (ร้อยละรถขนาดใหญ่)				
				2563	2564	2565	2566	2567
1	344	103	48+725	21,480	20,494	21,049	27,651	28,159
				(33.96)	(34.62)	(25.07)	(26.9)	(27.47)
2	344	202	98+000	33,031	29,291	30,337	33,881	31,179
				(10.68)	(11.21)	(8.69)	(7.97)	(7.66)
3	3648	100	8+450	-	18,833	19,044	23,672	22,834
				-	(17.81)	(15.56)	(16.81)	(17.10)
4	3	504	272+500	27,294	22,891	24,300	26,717	21,618
				(13.54)	(15.39)	(10.09)	(8.07)	(8.84)
5	3	503	246+000	18,248	17,095	21,454	20,548	21,356
				(7.12)	(10.99)	(9.70)	(10.03)	(9.47)
6	3471	100	0+500	5,151	4,312	4,230	4,654	4,951
				(9.24)	(8.74)	(6.81)	(5.84)	(5.94)
7	3245	201	32+917	12,164	9,559	10,756	11,334	12,470
				(22.07)	(26.15)	(28.58)	(31.47)	(35.08)
8	3245	201	50+817	5,581	5,538	7,181	7,883	8,341
				(44.56)	(48.86)	(47.22)	(47.22)	(48.74)
9	331	201	68+900	21,219	19,212	20,430	20,666	21,424
				(40.83)	(40.58)	(41.15)	(41.12)	(40.6)
10	3574	201	33+818	16,962	16,262	15,747	17,643	18,887
				(26.73)	(28.63)	(18.86)	(15.42)	(40.05)

หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

จากตารางที่ 5-1 ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ทางหลวงหมายเลข 344 กม. ที่ 48+725 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,480 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 33.96 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 28,159 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 27.47 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 344 กม. ที่ 98+000 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 33,031 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 10.68 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 31,179 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 7.66 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)

- ทางหลวงหมายเลข 3648 กม. ที่ 8+450 ในปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 18,833 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 17.81 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 22,834 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 17.10 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3 กม. ที่ 272+500 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 27,294 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 13.54 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,618 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 8.84 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3 กม. ที่ 246+000 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 18,248 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 7.12 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,356 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 9.47 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3471 กม. ที่ 0+500 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 5,151 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 9.24 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 4,951 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 5.94 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3245 กม. ที่ 32+917 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 12,164 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 22.07 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 12,470 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 35.08 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3245 กม. ที่ 50+817 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 5,581 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 44.56 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 8,341 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 48.74 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 331 กม. ที่ 68+900 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,219 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 40.83 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,424 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 40.60 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)
- ทางหลวงหมายเลข 3574 กม. ที่ 33+818 ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 16,962 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 26.73 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 18,887 คันต่อวัน มีรถบรรทุกร้อยละ 40.05 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)

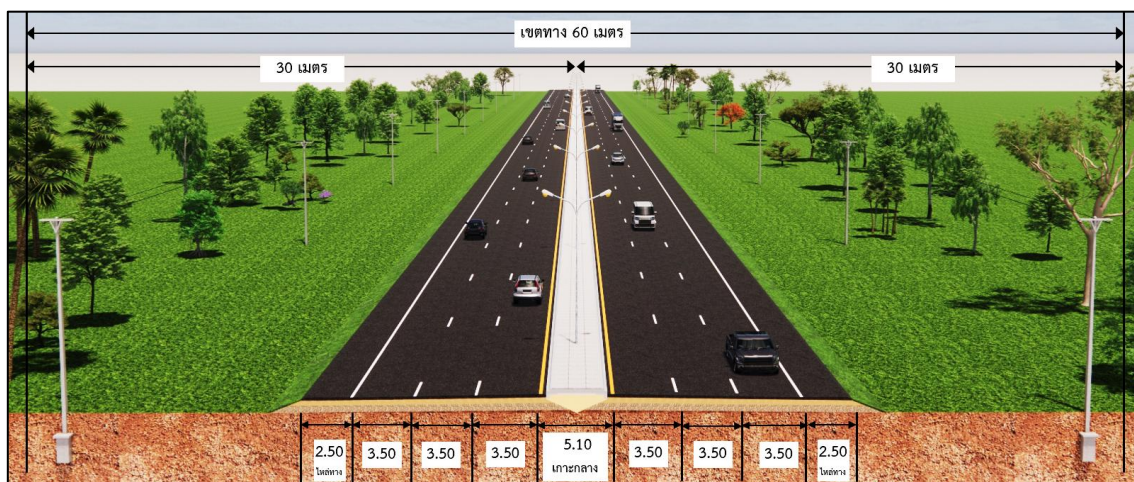
6. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

6.1 รูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษามีแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 344 ให้เป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทั้งพิจารณารูปแบบของหน้าตัดทางหลวงของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ให้สามารถสัญจรไปมาภายในชุมชนและระหว่างชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัย โดยได้พิจารณารูปแบบของหน้าตัดทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชนที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจร 4 รูปแบบ ดังนี้

1) เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เกาะกลางแบบยกเหมาะกับทางหลวงในเมืองหรือชุมชน ที่มีการเดินทางของรถด้วยความเร็วต่ำ ซึ่งรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลาง ข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบเกาะยก ผิวด้วยคอนกรีต แสดงในรูปที่ 6-1



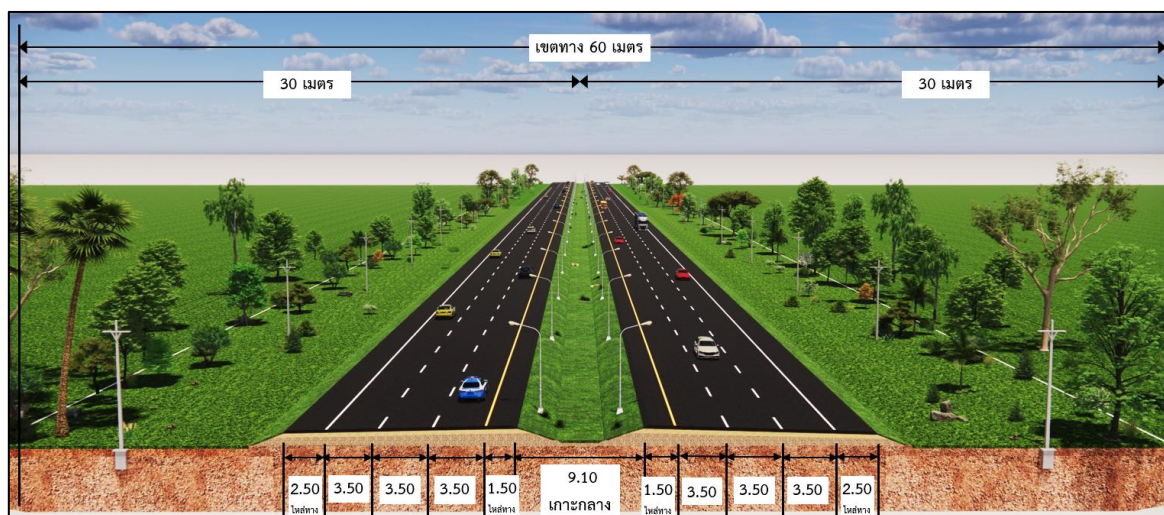
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 รูปแบบเกาะกลางแบบยก

ข้อดี	ข้อด้อย
○ สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต ○ ค่าก่อสร้างไม่สูง ○ สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ ○ การบำรุงรักษาเกาะกลางไม่ยุ่งยาก	○ ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน ○ อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน ○ มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ ○ มีปัญหาเรื่องแสงไฟหน้ารถ (Antiglare) ของการจราจรของรถที่แล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน

2) เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

เกาะกลางแบบกดเป็นร่องนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมือง โดยร่องของเกาะกลางสามารถช่วยระบายน้ำได้ดี ซึ่งรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมออกด้านนอกของทางหลวงข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง แสดงในรูปที่ 6-2



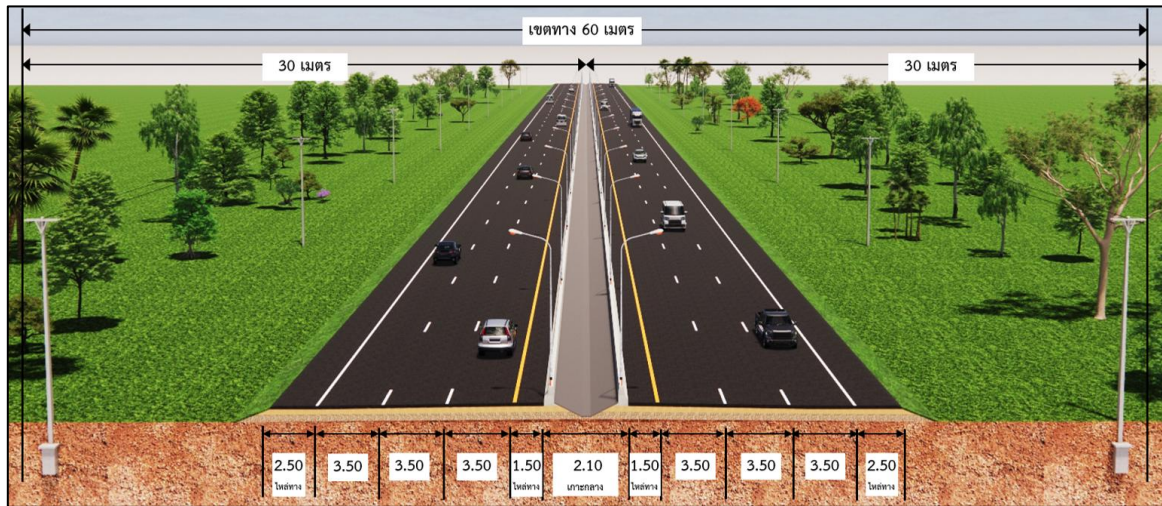
ที่มา : ทีวีปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-2 รูปแบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง

ข้อดี	ข้อด้อย
○ ความกว้างของเกาะกลางสามารถจัดเป็นช่องจราจรรถเลี้ยวหรือรถบรรทุกได้ดีมาก ○ ลดปัญหาแสงไฟหน้ารถ (Antiglare) ของการจราจรของรถที่แล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน ○ การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี ○ ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก ○ ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไป	○ รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้ ○ การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ ○ ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต

3) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่ (Double Barrier Median)

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตมกันิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลาง กำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานกันได้ โดยรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลางข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีตพร้อมรางระบายน้ำตรงกลาง แสดงในรูปที่ 6-3



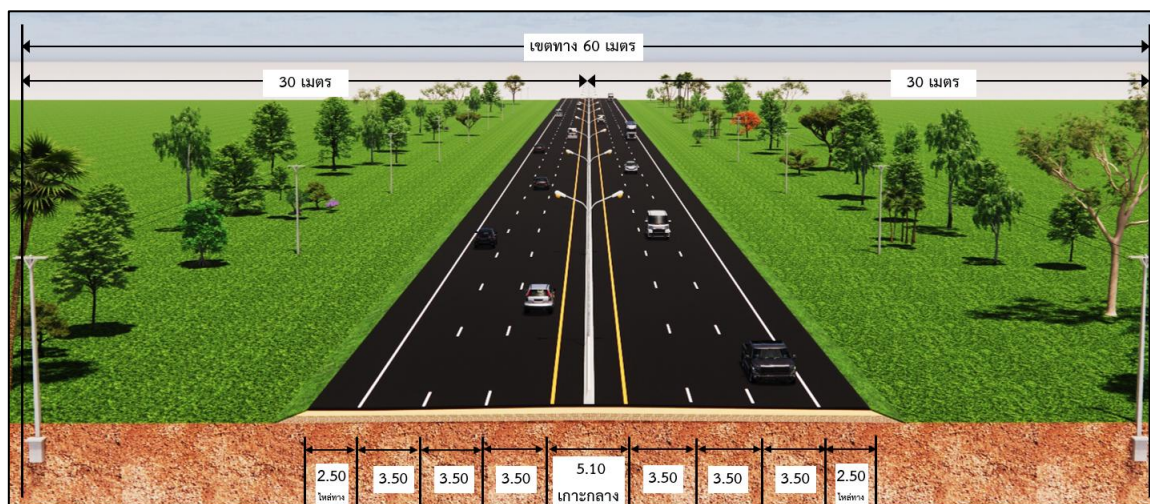
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-3 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตคู่

ข้อดี	ข้อด้อย
○ สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต ○ ช่วยป้องกันไม่ให้อารถที่เสียหลักเข้ามาชนประสานกันได้ดีมาก ○ สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้ ○ สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับซัดเข้ามาฝั่งได้ดี ○ การบำรุงรักษาเกาะกลางไม่ยุ่งยากมาก ○ มีร่องเกาะกลางสามารถระบายน้ำได้	○ อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำของกำแพงคอนกรีตจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน ○ ค่าก่อสร้างสูง ○ เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตมีความสูงกว่าผิวทางมากที่สุดและมีลักษณะทึบ จึงบดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

4) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว (Single Barrier Median)

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตมกนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลางกำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้จะเป็นการขยายช่องจราจรจากโครงสร้างทางหลวงเดิมเข้าด้านในเกาะกลางข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว แสดงในรูปที่ 6-4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-4 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเดี่ยว

ข้อดี	ข้อด้อย
○ ช่วยป้องกันไม่ให้อรถที่เสียหลักเข้ามาชนประสานงาได้ดีมาก ○ สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับซัดเข้ามาฝั่งได้ดี ○ การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด ○ สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต	○ อาจมีปัญหการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน ○ การจัดการช่องรอยเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ค่อยดี ○ ค่าก่อสร้างสูง ○ เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตมีความสูงกว่าผิวทางมากที่สุดและมีลักษณะที่บึงบดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง

หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางหลวง

1) ปัจจัยการพิจารณา

การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือกรูปแบบ แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยกำหนดให้ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน ปัจจัยด้านการลงทุน 30 คะแนน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน ส่วนการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

- **ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน** เช่น ความสอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต ความปลอดภัยของรถทางตรง การกลับรถและการเลี้ยว การละเมิดการใช้เกาะกลาง และปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร เป็นต้น

- **ด้านการลงทุน 30 คะแนน** เช่น ด้านราคาค่าก่อสร้าง และด้านการบำรุงรักษา เป็นต้น

- **ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน** เช่น ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้ และผลกระทบด้านสุนทรียภาพ เป็นต้น

6.2 รูปแบบการพัฒนาทางแยกของโครงการเบื้องต้น

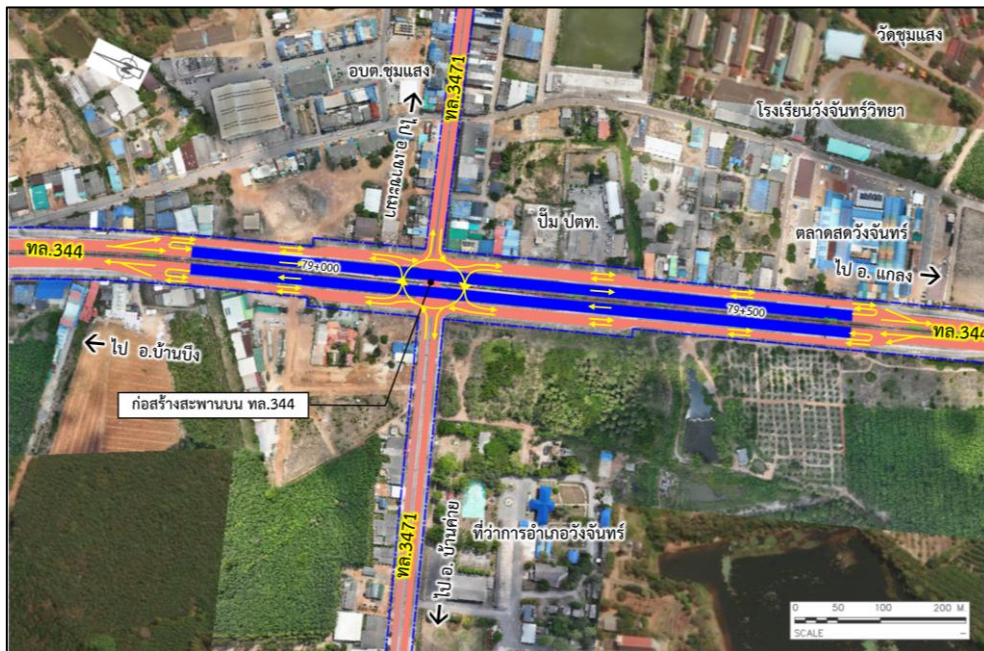
ทางแยกที่สำคัญของโครงการที่จะนำมาศึกษาและพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับ มีทั้งหมด 4 แห่ง เนื่องจากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในปีที่ 20 (พ.ศ. 2594) ภายหลังการเปิดให้บริการพบว่า ทางแยกทั้ง 4 แห่งของโครงการ มีค่าความล่าช้า และระดับการให้บริการของทางแยก (Level of Service: LOS ต่ำกว่าเกณฑ์การพิจารณาของกรมทางหลวงกำหนด สะท้อนให้เห็นถึงสภาพการจราจรที่มีความหนาแน่นและประสิทธิภาพการให้บริการของทางแยกที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรในอนาคต ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบทางแยก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรลดความล่าช้า และยกระดับการให้บริการของทางแยกให้มีความเหมาะสมและเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 ทางแยกชุมแสง กม.79+133 (สี่แยก)

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกชุมแสงในปีที่ 20 (พ.ศ. 2594) ภายหลังจากเปิดให้บริการ พบว่า ทางแยกมีค่าความล่าช้าเฉลี่ยเท่ากับ 121.26 วินาทีต่อคัน และมีระดับการให้บริการของทางแยก (Level of Service: LOS) อยู่ที่ ระดับ F ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงทางแยก โดยรูปแบบเบื้องต้นของทางแยกชุมแสงได้มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้งหมด 3 รูปแบบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ยกระดับข้ามทางสายรอง นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้นพร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-5



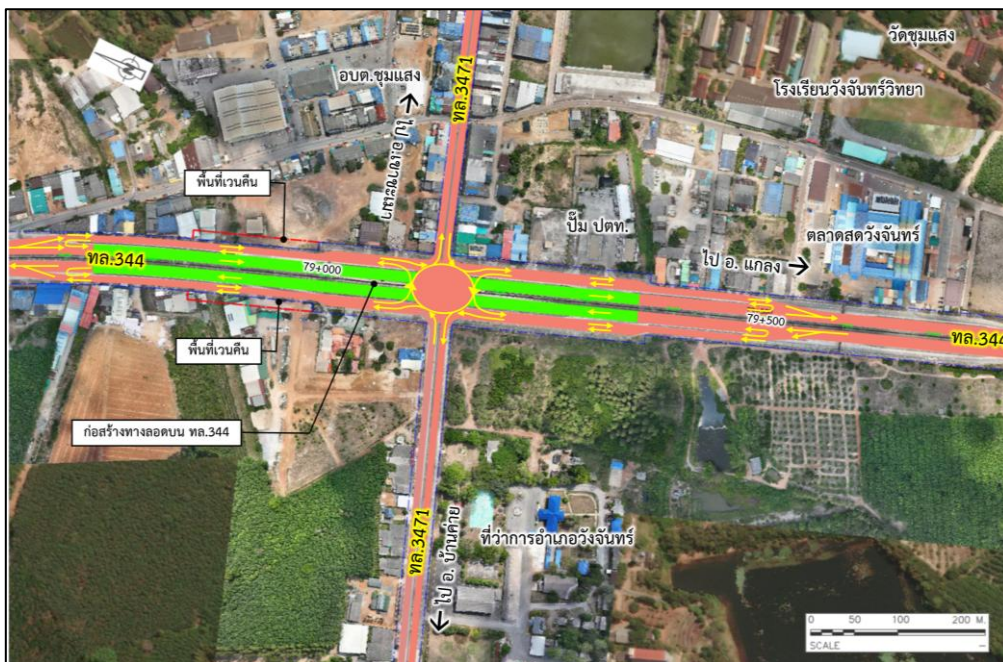
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-5 ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ระบบระบายน้ำซับซ้อนน้อยกว่าทางลอด	○ ราคาค่าก่อสร้างสูง ○ สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกมากที่สุดเนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก ○ มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) นอกจากนี้ จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้น พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก เนื่องจากการก่อสร้างทางลอดในบริเวณดังกล่าว จะต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติมจากเขตทางหลวงเดิม ดังแสดงในรูปที่ 6-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-6 ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ รูปแบบทางลอดไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก	○ ราคาค่าก่อสร้างสูง ○ มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ระบบระบายน้ำซับซ้อนกว่ารูปแบบสะพาน ○ การก่อสร้างและการบำรุงรักษายากที่สุด ○ มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 1 ช่องจราจร บริเวณหัวและท้ายของทางแยกชุมแสง โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลักมีความต่อเนื่องและคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกให้ใช้สะพานกลับรถ พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานบกในทางสายหลักเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมในบริเวณดังกล่าว โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-7



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-7 ทางแยกชุมแสง รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพช่วงนอกชุมชนซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด ○ ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก	○ การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

6.2.2 ทางแยกสหกรณ์ชะแวง กม.83+350 (สี่แยก)

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกสหกรณ์ชะแวงในปีที่ 20 (พ.ศ. 2594) ภายหลังจากการเปิดให้บริการ พบว่า ทางแยกมีค่าความล่าช้าเฉลี่ยเท่ากับ 96.78 วินาทีต่อคัน และมีระดับการให้บริการของทางแยก (Level of Service: LOS) อยู่ที่ ระดับ F ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงทางแยก โดยรูปแบบเบื้องต้นของทางแยกสหกรณ์ชะแวงได้มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้งหมด 3 รูปแบบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ยกยกระดับข้ามทางสายรอง นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้นพร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-8 ทางแยกสหกรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ. แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	○ ราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด ○ การก่อสร้างและการบำรุงรักษายากที่สุด ○ สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูงในทางหลักเนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวสายรอง

ก่อสร้างทางลอดในแนวถนนท้องถิ่น ขนาด 2 ช่องจราจร (แบบ 2 ทิศทางจาก บ้านมะจั่ว ไป บ้านคลองบางบ่อ และทิศทางจาก บ้านคลองบางบ่อ ไป บ้านมะจั่ว) โดยจะทำการปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางสายหลักมีความต่อเนื่องและคล่องตัว โดยรถทางสายรองที่ต้องการเลี้ยวขวาไปใช้จุดกลับรถบนทางสายรอง ซึ่งรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยกบนทางสายรอง ดังแสดงในรูปที่ 6-9



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-9 ทางแยกสหกรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางสายรอง

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีทั้งบนทางสายหลัก และบนทางสายรองทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจากบ้านมะจั่ว ไป บ้านคลองบางบ่อ และทิศทางจากบ้านคลองบางบ่อ ไป บ้านมะจั่ว) ○ รูปแบบทางลอดไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ○ ราคาค่าก่อสร้างไม่สูงมาก	○ ทิศทางเลี้ยวขวามบนทางรองต้องไปกลับรถบนทางรอง ○ มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่าสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ○ จำกัดความสูงของยานพาหนะที่ใช้ทางลอด (เฉพาะรถขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 3.5 เมตร) ○ ค่าบำรุงรักษาในระยะยาวสูง

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 1 ช่องจราจร บริเวณหัวและท้ายของทางแยกสทธรณ์ชะแวง โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยกเพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลักมีความต่อเนื่องและคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกให้ใช้สะพานกลับรถ โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-10



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-10 ทางแยกสทธรณ์ชะแวง รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

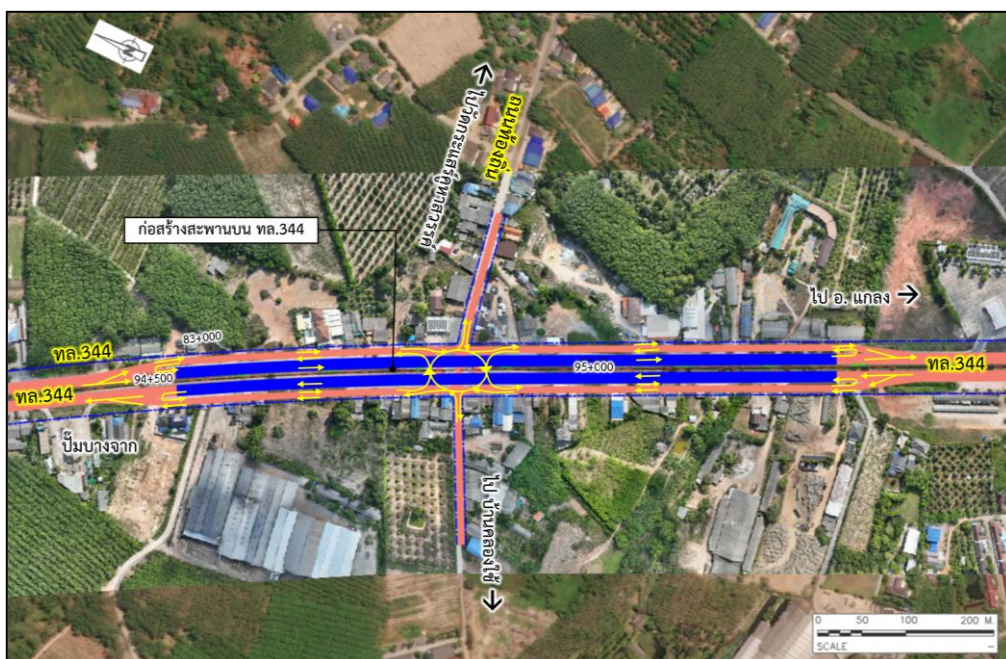
ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้บนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพช่วงนอกชุมชนซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด ○ ราคาต่ำก่อสร้างต่ำที่สุด	○ การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

6.2.3 ทางแยกวัดกระแสรักษ์สุวรรณค์ กม.94+853 (สี่แยก)

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกวัดกระแสรักษ์สุวรรณค์ในปีที่ 20 (พ.ศ. 2594) ภายหลังการเปิดให้บริการ พบว่า ทางแยกมีค่าความล่าช้าเฉลี่ยมากกว่า 200 วินาทีต่อคัน และมีระดับการให้บริการของทางแยก (Level of Service: LOS) อยู่ที่ ระดับ F ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงทางแยก โดยรูปแบบเบื้องต้นของทางแยกวัดกระแสรักษ์สุวรรณค์ได้มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้งหมด 3 รูปแบบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ยกระดับข้ามทางสายรอง นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้น พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-11



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-11 ทางแยกวัดกระแสรักษ์สุวรรณค์ รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดี บนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	○ ราคาค่าก่อสร้างสูงที่สุด ○ การก่อสร้างและการบำรุงรักษาที่ยากที่สุด ○ สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกสูงในทางหลัก เนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก ○ มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางสายรอง

ก่อสร้างทางลอดในแนวถนนท้องถิ่น ขนาด 2 ช่องจราจร (แบบ 2 ทิศทางจาก วัดกระแสรักษา สวรรค์ ไป บ้านคลองใช้ และทิศทางจาก บ้านคลองใช้ ไป วัดกระแสรักษา สวรรค์) โดยจะทำการปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสดำเนินการของทางหลักมีความต่อเนื่อง และคล่องตัว โดยรถทางสายรองที่ต้องการเลี้ยว ขวาไปใช้จุดกลับรถบนทางสายรอง ซึ่งรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยกบนทาง สายรอง ดังแสดงในรูปที่ 6-12



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-12 ทางแยกวัดกระแสรักษา สวรรค์ รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางสายรอง

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีทั้งบนทางสายหลัก และบนทางสายรอง ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจากวัดกระแสรักษา สวรรค์ ไปบ้านคลองใช้ และทิศทางจากบ้านคลองใช้ ไปวัดกระแสรักษา สวรรค์) ○ รูปแบบทางลอดไม่ขัดขวางทัศนียภาพบริเวณทางแยก ○ ราคาค่าก่อสร้างไม่สูงมาก	○ ทิศทางเลี้ยวขวามบนทางสายรองต้องไปกลับรถบนทางสายรอง ○ มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่าสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ○ จำกัดความสูงของยานพาหนะที่ใช้ทางลอด (เฉพาะรถขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 3.5 เมตร) ○ ค่าบำรุงรักษาในระยะยาวสูง

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 บริเวณหัว และท้ายของทางแยกวัดกระแสรัก
คูหาสวรรค์ โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยก เพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลักมีความต่อเนื่อง
และคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกให้ใช้สะพานกลับรถ โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดิน
และสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-13



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-13 ทางแยกวัดกระแสรักคูหาสวรรค์ รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

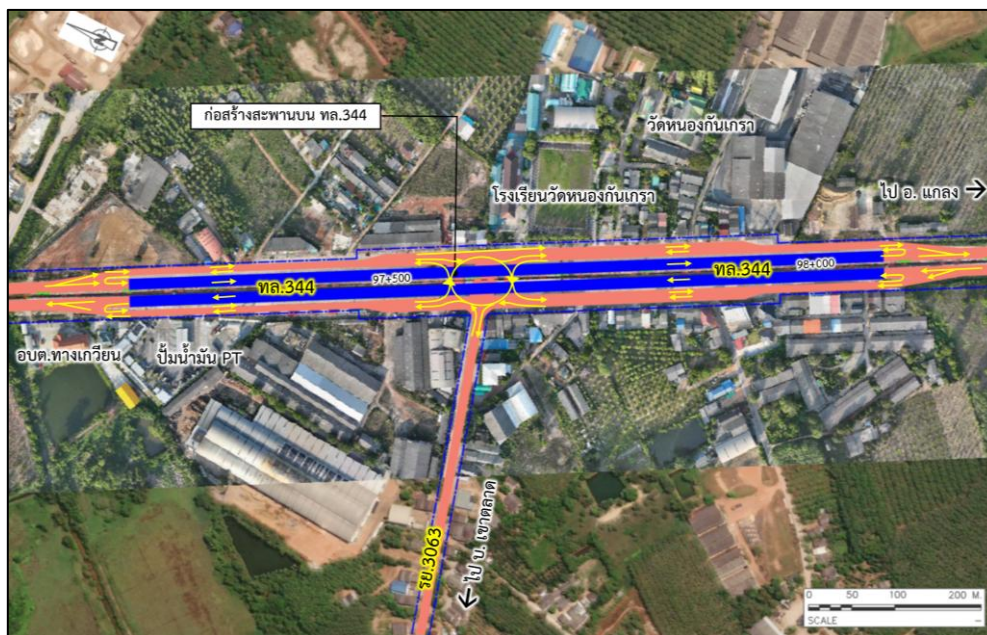
ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพช่วงนอกชุมชนซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด ○ ราคาค่าก่อสร้างไม่สูงมาก	○ การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

6.2.4 ทางแยกหนองกันเกรา กม.97+617 (สามแยก)

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกหนองกันเกราในปีที่ 20 ภายหลังการเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2594) พบว่า ทางแยกมีค่าความล่าช้าเฉลี่ยเท่ากับ 46.57 วินาทีต่อคัน และมีระดับการให้บริการของทางแยก (Level of Service: LOS) อยู่ที่ ระดับ D ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงทางแยก โดยรูปแบบเบื้องต้นของทางแยกหนองกันเกราได้มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้งหมด 3 รูปแบบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้น พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-14



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-14 ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 1 : สะพานบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ระบบระบายน้ำซับซ้อนน้อยกว่ารูปแบบทางลอด ○ การก่อสร้างและการบำรุงรักษาง่ายกว่ารูปแบบทางลอด	○ ราคาค่าก่อสร้างสูง ○ มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง ○ สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกมากที่สุด เนื่องจากมีสะพานในทิศทางสายหลัก

รูปแบบที่ 2 : ทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงขยายทางหลวงระดับพื้น พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-15



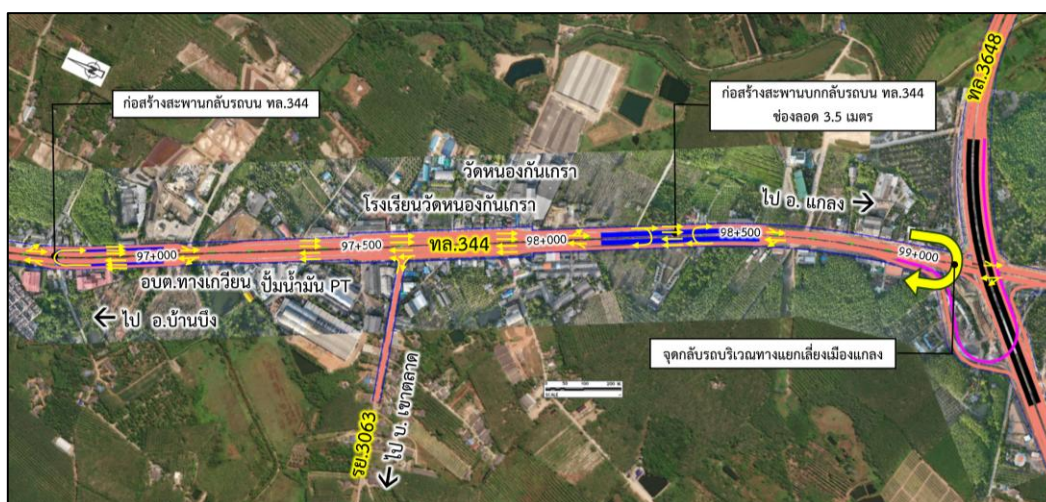
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-15 ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 2 : ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ รูปแบบทางลอดไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	○ ราคาค่าก่อสร้างสูง ○ ระบบระบายน้ำซับซ้อนกว่ารูปแบบสะพาน ○ การก่อสร้างและการบำรุงรักษายากที่สุด ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344 ขนาด 1 ช่องจราจร สำหรับทิศทางจาก อ.แกลง เพื่อกลับรถ และก่อสร้างสะพานบกสำหรับกลับรถได้สะพาน ช่องลอด 3.5 เมตร สำหรับทิศทางจาก อ.บ้านบึง โดยบริเวณทางแยกจะปิดทางแยกเพื่อให้การไหลของกระแสจราจรของทางหลักมีความต่อเนื่องและคล่องตัว ซึ่งรถที่ต้องการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกให้ใช้สะพานกลับรถ ส่วนรถขนาดใหญ่ให้ไปกลับรถที่ทางแยกต่างระดับเลี้ยวเมืองแกลง โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-16



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-16 ทางแยกต่างระดับสามแยกหนองกันเกรา รูปแบบที่ 3 : สะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 344

ข้อดี	ข้อด้อย
○ มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.344) ทั้งสองทิศทาง (ทิศทางจาก อ.บ้านบึง ไป อ.แกลง และทิศทางจาก อ.แกลง ไป อ.บ้านบึง) ○ ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ○ ไม่บดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก โดยสะพานกลับรถจะบดบังทัศนียภาพช่วงนอกชุมชนซึ่งจะไม่ค่อยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ○ มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด ○ ค่าก่อสร้างไม่สูง	○ การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องใช้สะพานกลับรถ ซึ่งจะต้องใช้ระยะทางและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

6.3 หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมจะพิจารณาครอบคลุม ประกอบด้วย ปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือก แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย มีดังนี้

- **ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)** เช่น ระยะทางที่รถวิ่งผ่านทางแยกทั้งระบบ (VKT) ความปลอดภัยในการขับขี่ การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา และรูปทรงทางเรขาคณิต เป็นต้น

- **ด้านการลงทุน (30 คะแนน)** เช่น ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น และราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น เป็นต้น

- **ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)** เช่น จำนวนบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ และผลกระทบด้านการระบายน้ำ เป็นต้น

6.4 แนวคิดในการพัฒนารูปแบบจุดกัลบรถของโครงการเบื้องต้น

การออกแบบจุดกัลบรถของโครงการจะเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก ซึ่งจุดกัลบรถเดิมในปัจจุบัน เป็นจุดกัลบรถระดับพื้นแบบเปิดเกาะกลางถนน จำนวน 23 จุด มีระยะห่างตั้งแต่ 850 – 3,000 เมตร ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเมื่อโครงการมีการพัฒนาเพิ่มช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร รวมทั้งปริมาณจราจรที่คาดการณ์ว่าจะสูงขึ้นในอนาคต จะทำจุดกัลบรถเดิมในบริเวณดังกล่าวมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โครงการจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบจุดกัลบรถจากจุดกัลบรถระดับพื้นแบบเปิดเกาะกลางถนนเป็นรูปแบบจุดกัลบรถต่างระดับทั้งหมด โดยจะกำหนดในตำแหน่งที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจร ตำแหน่งการเชื่อมทางแยก การไหลของการจราจรของโครงข่าย สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และลักษณะทางกายภาพของทางหลวง โดยมี 2 รูปแบบ ดังนี้

- จุดกัลบรถต่างระดับสำหรับรถใหญ่ (รถบรรทุก 10 ล้อหรือรถพ่วง) มีขนาดช่องลอด 5.50 เมตร
- จุดกัลบรถต่างระดับสำหรับเล็ก (รถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถบรรทุก 6 ล้อ) มีขนาดช่องลอด 2.50-3.50 เมตร

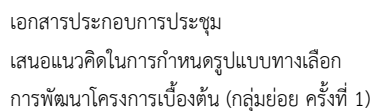
โดยตำแหน่งจุดกัลบรถต่างระดับเบื้องต้นของโครงการ แสดงดัง ตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-17 ดังนี้



ตารางที่ 6-1
ตำแหน่งจุดกลับรถต่างระดับเบื้องต้น

ลำดับที่	พื้นที่	รูปแบบจุดกลับรถเบื้องต้น
1	บริเวณบ้านคลองเขต	สะพานบกหรือทางลอดเหลี่ยม ช่องลอด 2.50-3.50 เมตร
2	จุดตัดทางแยกถนนท้องถื่น (หน้าเซเว่นปายูบโน)	สะพานข้ามทางแยก ช่องลอด 5.50 เมตร
3	บริเวณ อบต.ปายูบโน	สะพานบกหรือทางลอดเหลี่ยม ช่องลอด 2.50-3.50 เมตร
4	บริเวณคลองตากาด	สะพานบกข้ามคลอง ช่องลอด 3.5 เมตร
5	จุดตัดทางแยก ทล.3471	สะพานหรือทางลอดข้ามทางแยก ช่องลอด 5.50 เมตร
6	จุดตัดทางแยกถนนท้องถื่น	สะพานข้ามทางแยก ช่องลอด 5.50 เมตร
7	จุดตัด รย.3008 และถนนท้องถื่น	สะพานบกหรือทางลอดเหลี่ยม ช่องลอด 2.50-3.50 เมตร
8	บริเวณคลองยุบชงโค	สะพานข้ามคลอง ช่องลอด 5.50 เมตร
9	บริเวณบ้านตะเคียนทอง	สะพานบกหรือทางลอดเหลี่ยม ช่องลอด 2.50-3.50 เมตร
10	จุดตัดทางแยกถนนท้องถื่น	สะพานข้ามทางแยก ช่องลอด 5.50 เมตร
11	จุดตัดทางแยก รย. 3063	สะพานหรือทางลอดข้ามทางแยก ช่องลอด 5.50 เมตร

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 344
ก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3648 (แยกเสียงเมืองกลาง)



ที่มา : ปรึกษา, 2569

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 โดยผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ดังตารางที่ 7-1)

แต่อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดการศึกษาของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงฯ	ผลการตรวจสอบ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง	ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 2 (ทส 1912.4/3985 ลงวันที่ 5 พฤษภาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) (ทส 1008.6/10307 ลงวันที่ 28 เมษายน 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	- ข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ (ทส 0609/3710 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. (ทส 1003.2/10702) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
33	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี (วธ 0415/338 ลงวันที่ 30 เมษายน 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว
	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้ เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	- ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. (ทส 1008.6/10307 ลงวันที่ 28 เมษายน 2569) พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

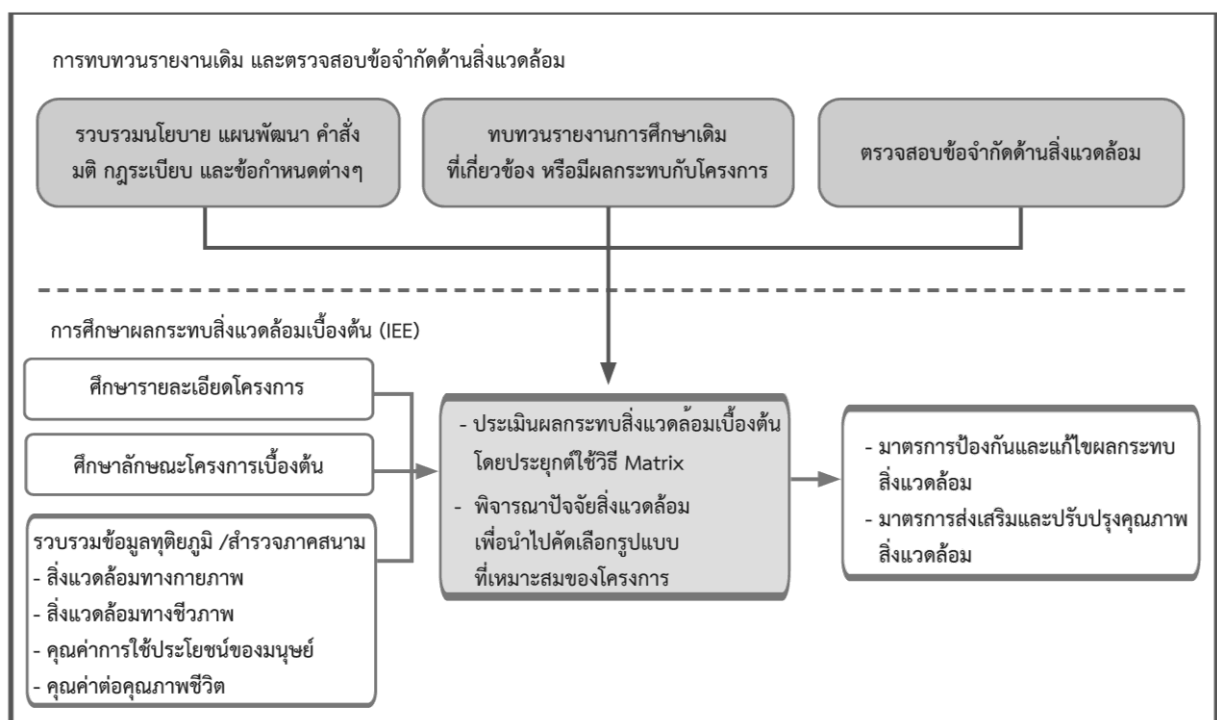
7.2 แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นประกอบด้วย

- แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)

- แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)

ซึ่งมีขั้นตอนสรุปได้ดังรูปที่ 7-1



รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 33 แห่ง ดังตารางที่ 7-2

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Checklist) และปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ สรุปได้ดังตารางที่ 7-3



ตารางที่ 7-2
ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		47P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	ชลบุรี	หนองใหญ่	เขาชก	หมู่ที่ 3 บ้านบึงสามง่าม	ชุมชน		62+600	763771	1443747	150
2	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	วัดคลองเขต	ศาสนสถาน		62+939	763614	1443127	151
3	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	หมู่ที่ 5 บ้านคลองหวายโสม	ชุมชน	62+962		764060	1443269	316
4	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	โรงเรียนไทยรัฐวิทยา43	สถานศึกษา		63+700	763920	1442434	111
5	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	รพ.สต.บ้านคลองเขต	สถานพยาบาล	63+842		764129	1442357	57
6	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	หมู่ที่ 6 บ้านคลองเขต	ชุมชน	64+000		764228	1442222	102
7	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	หมู่ที่ 2 บ้านป่ายูบใน	ชุมชน		67+919	767262	1440106	175
8	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	โรงเรียนบ้านบึงตากาด	สถานศึกษา	73+228		770376	1436319	115
9	ระยอง	วังจันทร์	ชุมแสง	ชุมชนบ้านบึงตากาด	ชุมชน	74+352		770942	1435364	271
10	ระยอง	วังจันทร์	ป่ายูบใน	วัดบึงตากาด	ศาสนสถาน		74+466	770610	1435055	168
11	ระยอง	วังจันทร์	ชุมแสง	หมู่ที่ 2 บ้านสันติสุข	ชุมชน		77+744	772766	1432542	179
12	ระยอง	วังจันทร์	ชุมแสง	โรงเรียนวังจันทร์วิทยา	สถานศึกษา	79+575		774066	1431188	308
13	ระยอง	วังจันทร์	ชุมแสง	หมู่ที่ 1 บ้านชุมแสง	ชุมชน	79+928		774284	1430894	409
14	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	หมู่ที่ 1 บ้านเขาตลาด	ชุมชน	81+450		774681	1429451	74
15	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	วัดเขาตลาด	ศาสนสถาน		81+847	774765	1429041	66
16	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	โรงเรียนบ้านเขาตลาด	สถานศึกษา		81+955	774725	1428888	180
17	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	รพ.สต.บ้านพลตาเอี่ยม	สถานพยาบาล		86+558	777684	1425240	333
18	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	วัดพลตาเอี่ยม	ศาสนสถาน		86+589	777765	1425330	217
19	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	ชุมชนบ้านพลตาเอี่ยม	ชุมชน		86+590	777822	1425439	94
20	ระยอง	วังจันทร์	พลตาเอี่ยม	โรงเรียนบ้านพลตาเอี่ยม	สถานศึกษา	86+772		778064	1425514	83



ตารางที่ 7-2
ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		47P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
21	ระยอง	วังจันทร์	วังจันทร์	หมู่ที่ 3 บ้านขงโค	ชุมชน		87+885	778995	1424888	51
22	ระยอง	วังจันทร์	วังจันทร์	หมู่ที่ 4 บ้านชุมชนโน	ชุมชน	88+952		780118	1424691	300
23	ระยอง	วังจันทร์	วังจันทร์	วัดขงโค	ศาสนสถาน	89+307		780456	1424540	358
24	ระยอง	วังจันทร์	วังจันทร์	โรงเรียนบ้านยุบขงโค	สถานศึกษา	89+376		780445	1424399	234
25	ระยอง	วังจันทร์	วังจันทร์	หมู่ที่ 6 บ้านตะเคียนทอง	ชุมชน		90+496	781199	1423512	81
26	ระยอง	แกลง	กระแสบน	หมู่ที่ 3 บ้านกระแสบน	ชุมชน	94+790		784731	1421227	103
27	ระยอง	แกลง	กระแสบน	รพ.สต.ตำบลกระแสบน	สถานพยาบาล	94+891		784929	1421210	272
28	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกันเกรา	ชุมชน	97+459		785774	1418785	73
29	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	หมู่ที่ 5 บ้านหนองแซ่เรือ	ชุมชน		97+489	785427	1418565	336
30	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	โรงเรียนบ้านหนองตะเกรา	สถานศึกษา	97+696		785889	1418578	78
31	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	วัดหนองกันเกรา	ศาสนสถาน	97+795		786081	1418569	243
32	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	หมู่ที่ 1 บ้านหนองน้ำขาว	ชุมชน		99+140	786379	1416963	258
33	ระยอง	แกลง	ทางเกวียน	ชุมชนหนองแวน	ชุมชน		99-142	786475	1417345	150

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ตารางที่ 7-3

ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Checklist) และปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ	หมายเหตุ
1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 ภูมิสัณฐาน	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการดำเนินการดำเนินกิจกรรมในเขตทางเดิมและไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการขุดนำดินออก อาจทำให้เกิดการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินเดิม แต่จะมีปริมาณดินที่ถูกเคลื่อนย้ายออกเฉพาะดินบริเวณเขตทางเท่านั้น
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากถ้าเกิดเหตุการณ์ธรณีพิบัติภัยขณะก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายได้
1.4 น้ำผิวดิน	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่น ๆ
1.5 น้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำใต้ดิน
1.6 น้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านน้ำทะเล
1.7 อากาศและบรรยากาศ	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการก่อสร้างจะก่อให้เกิดฝุ่นละออง และค่ามลสารต่างๆ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.8 เสียง	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการก่อสร้างจะก่อให้เกิดเสียงดังกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.9 ความสั่นสะเทือน	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการก่อสร้างจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง

ตารางที่ 7-3

ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Checklist) และปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ	หมายเหตุ
2. สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบระดับปานกลางเนื่องจากจะมีต้นไม้ที่ถูกย้ายออก และจะกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ในระบบนิเวศได้เช่นกัน
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่น ๆ และส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ
2.3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5
2.4 พื้นที่ชุ่มน้ำ	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ไม่มีผลกระทบ	-	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ใกล้แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคและบริโภค
3.2 การคมนาคมขนส่ง	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากจะมีการปิดกั้นช่องทางเดินรถขณะก่อสร้าง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค อาจทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้งานได้บางช่วง
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจมีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายและก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ และกีดขวางการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	ผลกระทบต่ำ	-	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจใช้พื้นที่นอกเขตทางเพื่อก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน
3.6 นันทนาการ	ผลกระทบต่ำ	-	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปแหล่งนันทนาการได้แต่สามารถใช้เส้นทางอื่นใดการสัญจรได้
3.10 การใช้ที่ดิน	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจต้องใช้พื้นที่นอกเขตทางเพื่อก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน





ตารางที่ 7-3

ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Checklist) และปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ	หมายเหตุ
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะกระทบต่อการค้าขายของครัวเรือนที่อยู่ 2 ข้างทาง รวมทั้งเศรษฐกิจของชุมชนจากการปิดกั้นทางเข้าออกร้านค้าแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.2 การโยกย้ายและเวนคืน	ผลกระทบสูง	✓	- ผลกระทบสูง ในกรณีที่บางรูปแบบทางเลือกของโครงการที่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม
4.3 การสาธารณสุข	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างและส่งผลกระทบต่อรับบริการด้านสาธารณสุขของพื้นที่เพิ่มขึ้น
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยของแรงงานก่อสร้างถ้าขาดความชำนาญ หรืออุปกรณ์ช่วยเหลือที่เหมาะสม
4.5 การแบ่งแยก	ผลกระทบต่ำ	-	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากเป็นการขยายถนนเดิม ชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการมีการแบ่งแยกมาก่อนแล้ว และกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นได้ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจใช้แรงงานจากต่างพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมในพื้นที่เพิ่มขึ้นแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.8 สุขภาพ	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะมีปริมาณขยะที่เกิดจากการรื้อย้าย หรือของเสียจากบ้านพักคนงานแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.9 ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ใช้งานไม่ได้รับความสะดวกสบาย แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบปานกลาง	-	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อวัดคลองเขตร วัดบึงตากวด วัดเขาดลาด วัดพลองตาเอี่ยม วัดซ่งโค และวัดหนองกันเกรา แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.11 สุนทรียภาพ	ผลกระทบปานกลาง	✓	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาคารกองเศษวัสดุก่อสร้างขณะก่อสร้าง ทำให้การมองเห็นดูไม่เรียบร้อยอีกทั้งบริเวณพื้นที่โครงการมีแหล่งธรรมชาติที่สวยงาม และเมื่อเปิดดำเนินการรูปแบบของการพัฒนาทางแยกที่เป็นสะพานอาจก่อให้เกิดการบดบังทางสายตาได้

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แนวทางการศึกษา

- ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
- แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
- แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)

8.3 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

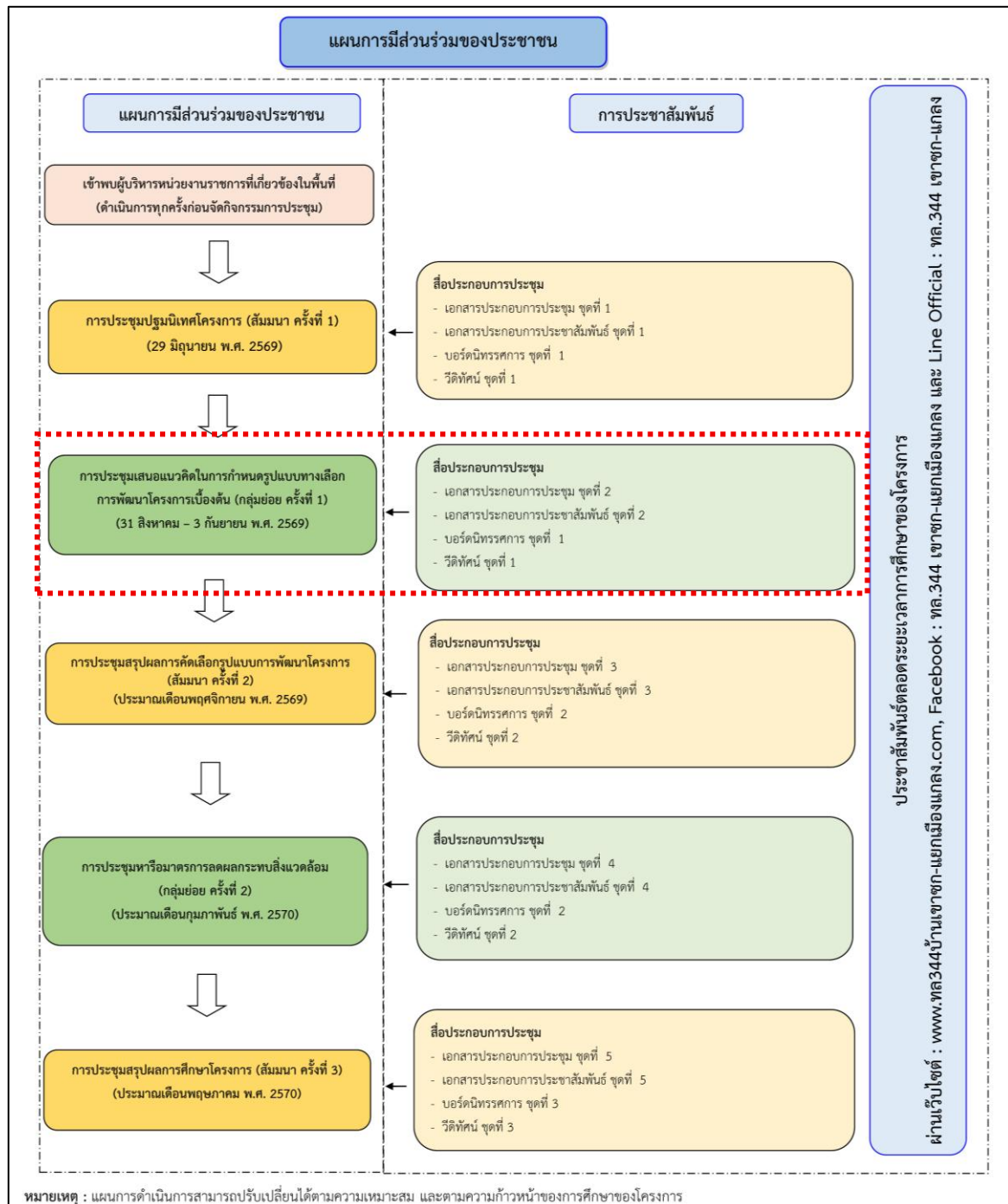
การศึกษาโครงการมีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1

8.4 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

8.4.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 11-29 พฤษภาคม 2569 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และวันที่ 21 สิงหาคม 2569 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-2 โดยมีสรุปประเด็นที่ได้รับจากการเข้าพบดังนี้

- พิจารณาปรับปรุงทางหลวงให้สอดคล้องกับการระบายน้ำในพื้นที่
- พิจารณาปรับปรุงช่องจราจร รูปแบบเกาะกลาง หรือทางคู่ขนาน และการแก้ไขปัญหาจุดตัดถนนให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่
- พิจารณาออกแบบทางเท้าและทางข้ามสำหรับประชาชนในบริเวณชุมชน โรงเรียน สถานที่ราชการ และจุดที่มีประชาชนใช้สัญจรเป็นจำนวนมาก
- พิจารณาออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างโดยเฉพาะบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น
- ขณะการก่อสร้างขอให้พิจารณาผลกระทบ และมีมาตรการที่ลดผลกระทบให้ต่อระบบสาธารณสุขโรค
- หากไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง ขอให้มีการอนุรักษ์ต้นไม้ขนาดใหญ่และพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิม
- ขอให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการ และสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง



รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง



โยธาธิการและผังเมือง
จังหวัดชลบุรี



โยธาธิการและผังเมือง
จังหวัดระยอง



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง



แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี



แขวงทางหลวงชนบทระยอง



นายอำเภอหนองใหญ่



ปลัดอำเภอวังจันทร์



นายอำเภอแก่ง



องค์การบริหารส่วนตำบลชุมแสง



เทศบาลตำบลชุมแสง



องค์การบริหาร
ส่วนตำบลกระแสน



เทศบาลตำบลเมืองแก่ง



องค์การบริหาร
ส่วนตำบลด่านเกวียน



องค์การบริหารส่วนตำบลวังจันทร์



องค์การบริหารส่วนตำบล
พลตาเทียม



องค์การบริหารส่วนตำบลป่ายูบใน



องค์การบริหารส่วนตำบลเขาชก

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.4.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันจันทร์ที่ 29 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมห้องไดมอนด์ฮิลล์ โรงแรมดิเอ็มโพเรียม ตำบลชุมแสง อำเภोजันทร จังหวัดระยอง มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวมทั้งสิ้น 71 หน่วยงาน/ราย (254 คน) ภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 8-3 โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดังตารางที่ 8-1



นายปารมี ม่วงศรี

รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงระยอง ประธานการประชุม



นายวิศิษฐ์ศักดิ์ หนูสุวรรณ

ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม



บรรยากาศการลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมการประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลของโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังบรรยายจากที่ปรึกษา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
รูปแบบการขยายทางหลวง จาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร จะมีการขยายเข้าด้านในบริเวณเกาะกลางทางหลวงเดิมหรือขยายออกทางด้านนอกให้ประชิดเขตทางหลวงมากยิ่งขึ้น	รูปแบบของการขยายทางหลวงที่มีความเหมาะสมนั้นที่ปรึกษาจะกำหนดรูปแบบทางเลือกของหน้าตัดทางหลวงไม่น้อยกว่า 3 รูปแบบ โดยจะใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือก ซึ่งประกอบไปด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบของหน้าตัดทางหลวงที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยที่ปรึกษาจะนำรูปแบบทางเลือกของหน้าตัดทางหลวงมาเสนอในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ขอให้พิจารณาออกแบบทางแยกชุมแสงเป็นรูปแบบของทางลอด แทนการก่อสร้างสะพานยกระดับ เพื่อให้คงอัตลักษณ์ของแยกชุมแสงไว้	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป ทั้งนี้ ในการพิจารณารูปแบบทางแยกของโครงการฯ ที่ปรึกษาจะมีการพิจารณาโดยกำหนดรูปแบบทางเลือกไม่น้อยกว่า 3 รูปแบบ ซึ่งจะใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกประกอบไปด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยที่ปรึกษาจะนำรูปแบบทางเลือกของทางแยกมาเสนอในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ขอให้พิจารณาออกแบบทางแยกหนองกันกราเป็นรูปแบบของทางลอด	
ในบริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรในปัจจุบัน จะมีการพิจารณาออกแบบอย่างไร เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด	
ในบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรในปัจจุบัน จะมีการพิจารณาออกแบบเป็นทางลอดหรือทางข้ามหรือไม่ เพราะต้องการให้รถทางตรงเดินทางได้อย่างต่อเนื่องและมีความปลอดภัยมากขึ้น	
บริเวณทางแยกสหกรณ์ชะแวง ขอให้พิจารณาเพิ่มจำนวนช่องจราจร หรือพิจารณาก่อสร้างทางข้ามทางแยก ซึ่งเป็นจุดที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรใหม่ เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรและลดระยะเวลาการรอสัญญาณไฟของทางสายรอง	

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
ขอให้โครงการศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุ และจุดเสี่ยงบนทางหลวงโครงการ เพื่อนำมาใช้ประกอบการออกแบบให้มีความปลอดภัยต่อการเดินทางมากที่สุด	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป ทั้งนี้ ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างการรวบรวมข้อมูลของสถิติทางด้านต่าง ๆ รวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงโครงการ เพื่อใช้ประกอบการศึกษาและออกแบบทางหลวงโครงการให้มีความเหมาะสมและปลอดภัยมากที่สุดต่อไป
ขอให้คำนึงถึงการรองรับปริมาณจราจรในอนาคตเนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งมีแนวโน้มการเติบโตด้านเศรษฐกิจ และการขนส่งเพิ่มขึ้น	ในขั้นตอนการศึกษาของโครงการฯ ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางด้านการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น แผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาในพื้นที่ แผนพัฒนาของโครงข่ายด้านคมนาคม และขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาวิเคราะห์ และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อให้โครงการสามารถกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับปริมาณจราจรและการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคตต่อไป
ขอให้กรมทางหลวงดูแลรักษาพื้นที่ภายในเขตทางหลวงโดยไม่ให้ต้นไม้หรือวัชพืชบังป้าย เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจร เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในส่วนที่สามารถดำเนินการได้ในปัจจุบัน ที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานงานร่วมกับแขวงทางหลวงในพื้นที่ เพื่อหาแนวทางในการดำเนินการ อันจะเป็นการลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง และประชาชนในพื้นที่ต่อไป
ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบป้ายเตือนทางแยกสัญญาณไฟจราจรในบริเวณแยกสหกรณ์ชะแวง โดยให้ติดตั้งล่วงหน้าในระยะที่ไกลกว่าเดิม เนื่องจากติดตั้งในระยะเดิมนั้นใกล้เกินไป ทำให้รถบางคันไม่สามารถหยุดรถได้ทัน จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้งในปัจจุบัน	

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
ในปัจจุบันรถบรรทุกส่วนใหญ่ของโครงการจะไปจอดพักรถบริเวณใกล้ทางแยกสัญญาณไฟจราจรชะแวง ซึ่งส่งผลให้เกิดการบดบังและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงขอให้โครงการพิจารณาออกแบบจุดจอดพักรถบรรทุกของโครงการ โดยพิจารณาให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานจริงและสภาพพื้นที่ พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและห้องน้ำสำหรับผู้ใช้บริการด้วย	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป โดยในปัจจุบัน กรมทางหลวงมีนโยบายในการพัฒนา และเพิ่มจุดพักรถทั่วประเทศ ในจุดที่มีความเหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ทั้งนี้ การก่อสร้างจุดพักรถอาจมีความจำเป็นจะต้องมีการเวนคืนที่ดินของประชาชนเพิ่มเติม
ขอให้พิจารณาออกแบบสะพานลอยหรือทางม้าลายสำหรับคนเดินข้ามทางหลวงของโครงการ ในจุดที่เหมาะสม เพื่อความปลอดภัยสำหรับคนข้าม เช่น บริเวณหน้าโรงเรียนไทยรัฐวิทยา 43 บ้านคลองเขตรเป็นต้น	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป โดยจะพิจารณากำหนดตำแหน่งในบริเวณที่มีการข้ามของประชาชนหรือรถจักรยานยนต์จำนวนมาก เช่น หน้าโรงเรียน วัด และสถานที่ราชการ เป็นต้น ทั้งนี้ ตำแหน่งก่อสร้างสะพานลอยทั้งสะพานลอยคนเดินข้าม และสะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินในบริเวณนั้นด้วย
ขอให้พิจารณาออกแบบจุดกลับรถให้มีจำนวนที่เพียงพอ รวมทั้งมีตำแหน่งที่มีความเหมาะสมและมีความปลอดภัยสูง	
ขอให้พิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถเดิมบริเวณใกล้โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 43 เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป โดยหลักเกณฑ์ในการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการจะเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยจะมีการพิจารณาเป็นรูปแบบจุดกลับรถแบบต่างระดับในตำแหน่งที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจร ตำแหน่งเชื่อมทางแยก การไหลของการจราจรของโครงข่าย สถิติการเกิดอุบัติเหตุและลักษณะทางกายภาพของทางหลวงต่อไป

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
โครงการจะมีการออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการหรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันทางหลวงค่อนข้างมืด ซึ่งส่งผลกระทบต่อการสัญจรบนทางหลวง	ในการดำเนินการศึกษาของโครงการฯ ที่ปรึกษาจะต้องมีการออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างของโครงการให้สอดคล้องตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งจะมีการอ้างอิงจากปริมาณการจราจรเป็นหลัก โดยถ้าปริมาณจราจรบนทางหลวงมีมากกว่า 25,000 คัน/วัน จะต้องมีการออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างอย่างต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทาง หรือจะมีการพิจารณาติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในบริเวณพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อไป
ขอให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางการเชื่อมต่อและบริหารจัดการท่อระบายน้ำของชุมชนที่จะเชื่อมเข้าสู่ระบบระบายน้ำของกรมทางหลวง เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำและลดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป โดยการออกแบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำที่ 50 ปี พร้อมทั้งคำนึง ถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
ขอให้พิจารณาปรับปรุงขนาดของท่อระบายน้ำบนทางหลวงให้มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการระบายน้ำ	
ขอให้พิจารณาออกแบบระดับของทางหลวงใหม่ให้สอดคล้องกับระดับเดิมและสอดคล้องสภาพพื้นที่โดยรอบ เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่	
ขอให้พิจารณาแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณหน้าปั้มปตท. (ใกล้ทางแยกชุมแสง), บริเวณหน้าปั้ม PT (ตำบลพลตาเฒ่า), บริเวณหน้าบริษัท เอส บี ฟู้ด จำกัด, บริเวณหน้าปั้มบางจาก (ตำบลกระแสน), บริเวณเขาวังจิก และบริเวณหน้าวัดชงโค	
ขอให้พิจารณาออกแบบปรับปรุงโครงสร้างอาคารระบายน้ำบริเวณข้าง อบต.ทางเกวียน จากท่อลอดเหลี่ยมให้เป็นสะพาน เนื่องจากเมื่อปี พ.ศ. 2565 เคยเกิดน้ำท่วมในบริเวณดังกล่าว	

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
ขอให้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจและตรวจสอบแนวเขตทางของกรมทางหลวงให้มีความชัดเจนก่อนดำเนินโครงการ โดยเฉพาะบริเวณช่วงจุดสิ้นสุดโครงการ	ในการดำเนินการศึกษาของโครงการฯ ที่ปรึกษาจะมีการลงสำรวจพื้นที่รวมทั้งตรวจสอบแนวเขตพื้นที่ของกรมทางหลวง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป ซึ่งรูปแบบการพัฒนาโครงการจะดำเนินงานภายในแนวเขตทางหลวงเดิมของโครงการเป็นหลัก
ด้านสิ่งแวดล้อม	
บริเวณพื้นที่เขาสก บ้านป่ายูบใน จะมีช้างป่าเดินข้ามทางหลวงของโครงการเป็นประจำ จึงขอให้ที่ปรึกษานำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง และช้างป่าในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการพิจารณา เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป โดยจะมีการกำหนดรูปแบบทางด้านวิศวกรรม ควบคุมไปกับการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีรูปแบบที่เหมาะสมมากที่สุด เช่น การติดตั้งป้ายระวางช้างป่าข้ามถนน เป็นต้น เพื่อเป็นการเตือนล่วงหน้าให้ผู้ใช้งานทางระมัดระวังช้างป่าข้ามทางหลวง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้งานทางและช้างป่ามีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
เสนอให้โครงการมี Facebook และ Line Official เพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นช่องทางติดตามความคืบหน้าของโครงการ และเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้	- โครงการได้จัดให้มีช่องทางการติดต่อ และประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ เพื่อให้ประชาชนที่มีความสนใจได้ติดตามความคืบหน้าของการศึกษาของโครงการ และเป็นช่องทางให้ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้ บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม : บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ที่อยู่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230 โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายภาสกร จูหมื่นไวย์) อีเมล : phatsakorn_c@team.co.th

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	- บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่อยู่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230 โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง) อีเมล : jedsada_k@team.co.th - Facebook : ทล.344 เขาชก-แยกเลี้ยวเมืองกลาง - Line Official : ทล.344 เขาชก-กลาง - เว็บไซต์ : www.ทล344บ้านเขาชก-แยกเมืองกลาง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเพื่อมาวิเคราะห์ข้อมูลและนำประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ
- สำรวจข้อมูลด้านวิศวกรรมของโครงการ เช่น สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ เจาะสำรวจสภาพชั้นดินเดิม เป็นต้น

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุกมิติ และการสำรวจภาคสนามเพื่อจัดทำร่างรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE)

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอหนองใหญ่ ที่ว่าการอำเภอลำปลายมาศ ที่ว่าการอำเภอลำทะเมนชัย องค์การบริหารส่วนตำบลเขาชก องค์การบริหารส่วนตำบลป่าชุมใน องค์การบริหารส่วนตำบลชุมแสง เทศบาลตำบลชุมแสงองค์การบริหารส่วนตำบลพลองตาเยี่ยม องค์การบริหารส่วนตำบลวังจันทร์ องค์การบริหารส่วนตำบลกระแสบอน องค์การบริหารส่วนตำบลทางเกวียน และเทศบาลตำบลเมืองกลาง
- เตรียมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

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)

อีเมล : phatsakorn_c@team.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

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

โทรสาร : 02-509-9047

อีเมล : jedsada_k@team.co.th



www.ทล344บ้านเขาสก-แยกเมืองแกลง.com



Facebook :

ทล.344 เขาสก-แยกเลี้ยวเมืองแกลง



Line Official :

ทล.344 เขาสก-แกลง