



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง



การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ
วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่

สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี

จัดทำโดย



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 3

ตุลาคม 2569



สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	3
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	3
2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม	3
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	3
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
5. สภาพภูมิประเทศ และข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่	6
6. การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ	15
6.1 จุดเริ่มต้นโครงการ	16
6.2 จุดสิ้นสุดโครงการ	17
7. แนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ	18
8. หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ	27
9. รูปแบบถนนของโครงการเบื้องต้น	31
10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	33
10.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	36
11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	45
11.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	45
12. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	53
13. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ	53
14. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	54



สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ
รูปที่ 5-1	ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดกาญจนบุรี
รูปที่ 5-2	แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวง
รูปที่ 5-3	ภาพแสดงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
รูปที่ 5-4	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 323
รูปที่ 5-5	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 324
รูปที่ 5-6	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 367
รูปที่ 5-7	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3199
รูปที่ 5-8	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3229
รูปที่ 5-9	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3398
รูปที่ 5-10	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3500
รูปที่ 5-11	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3570
รูปที่ 5-12	ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3086
รูปที่ 5-13	ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.4023
รูปที่ 5-14	ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.6067
รูปที่ 5-15	ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.3036
รูปที่ 6-1	แสดงสภาพพื้นที่ปัจจุบัน จุดเริ่มต้นโครงการ
รูปที่ 6-2	แสดงสภาพพื้นที่ปัจจุบัน จุดสิ้นสุดโครงการ
รูปที่ 7-1	แสดงแนวเส้นทางเลือกของโครงการ
รูปที่ 7-2	แนวเส้นทางเลือกที่ 1
รูปที่ 7-3	แนวเส้นทางเลือกที่ 2
รูปที่ 7-4	แนวเส้นทางเลือกที่ 3
รูปที่ 8-1	แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด
รูปที่ 9-1	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างเส้นทางของโครงการ
รูปที่ 9-1	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างเส้นทางของโครงการ (ต่อ)
รูปที่ 10-1	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
รูปที่ 10-2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่ป่าไม้ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
รูปที่ 10-3	ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 10-4 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี บริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	40
รูปที่ 10-5 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	43
รูปที่ 10-6 พื้นที่สำคัญทางการทหารและที่ราชพัสดุ	44
รูปที่ 11-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	46

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	4
ตารางที่ 7-1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละแนวเส้นทางเลือก	26
ตารางที่ 8-1 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ	27
ตารางที่ 8-2 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ	29
ตารางที่ 10-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและประเด็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	34
ตารางที่ 10-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและประเด็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)	35
ตารางที่ 10-2 สรุปผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	37
ตารางที่ 10-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	42
ตารางที่ 10-4 พื้นที่สำคัญทางการทหารและที่ราชพัสดุ	44
ตารางที่ 11-1 การดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการฯ ที่ผ่านมา	47

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
การศึกษาความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี

1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดกาญจนบุรีเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศเนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีทัศนียภาพที่สวยงาม แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางมรดกวัฒนธรรม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนที่เรียบง่าย มีเอกลักษณ์ โดยมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิ สะพานข้ามแม่น้ำแคว น้ำตกเอราวัณ อุทยานแห่งชาติเขาแหลม อุทยานแห่งชาติทองผาภูมิ สะพานไม้อุตตมานุสรณ์ (สะพานมอญ) หมู่บ้านอีด่อง และเหมืองปิอ็อก จึงทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยมชมในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก เกิดการขยายตัวทางด้านการเศรษฐกิจ สังคม การค้าและการลงทุน โดยเฉพาะสาขาการผลิตภาคบริการด้านการท่องเที่ยวที่ขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนให้เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่และนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ บนพื้นฐานของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่มีความสมดุล และยั่งยืน กรมทางหลวงจึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรีมาโดยตลอด ปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่ - กาญจนบุรี ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว โดยจะเป็นอีกหนึ่งเส้นทางเลือกที่อำนวยความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางสู่จังหวัดกาญจนบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการคมนาคมขนส่ง ดังนั้น เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ประกอบกับโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี เช่น ทางหลวงหมายเลข 323 ทางหลวงหมายเลข 324 และ ทางหลวงหมายเลข 367 ซึ่งใช้เดินทางเข้าสู่ตัวเมืองกาญจนบุรีและแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ มีปริมาณจราจรหนาแน่นขึ้น อีกทั้งเส้นทางเดิมอาจมีข้อจำกัดในการพัฒนาเนื่องจากเขตทางไม่เพียงพอ หรือผ่านชุมชนหนาแน่น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเส้นทางแนวใหม่เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงเดิมในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรีเพิ่มเส้นทางเลือกในการเดินทาง โดยผู้ใช้อย่างที่ไม่ต้องการเดินทางผ่านตัวเมืองกาญจนบุรีสามารถใช้ทางแนวใหม่นี้เพื่อเชื่อมต่อไปยังอำเภอพนมทวน อำเภอไทรโยค และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่ - กาญจนบุรี



กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี เชื่อมโยงจากพื้นที่ ต.หนองขาว อ.ท่าม่วง บริเวณทางหลวงหมายเลข 324 ไปยังโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเดิม บริเวณ ต.ลาดหญ้า อ.เมืองกาญจนบุรี พร้อมทั้งศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาส่วนต่อขยาย จากเส้นทางแนวใหม่นี้ ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเดิมรองรับการเดินทางไปทางด้านตะวันออกของจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อช่วยรองรับและกระจายการคมนาคมขนส่งจากทางหลวงพิเศษ ไปยังพื้นที่โดยรอบจังหวัดกาญจนบุรี รวมถึงเป็นการเสริมความสมบูรณ์ของโครงข่ายทางหลวงในจังหวัด ตลอดจนจัดทำการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษากำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้การคมนาคมขนส่งในจังหวัดกาญจนบุรีมีความสะดวกรวดเร็วลดระยะทางและเวลาในการเดินทาง รองรับการพัฒนาตัวทางด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัดกาญจนบุรี

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1 เพื่อศึกษาโครงข่ายและแนวเส้นทางที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี ตลอดจนศึกษาส่วนต่อขยาย ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเดิมและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต เพื่อรองรับการเดินทางไปทางด่านตะวันออกของจังหวัดกาญจนบุรี และคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมในการก่อสร้าง

2.2 เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ และวิศวกรรม โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ที่จะมีผลต่อการวิเคราะห์สภาพจราจร และความต้องการด้านวิศวกรรม วิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ ตลอดจนศึกษาแนวเส้นทางและรูปแบบเบื้องต้นของถนนโครงการให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่ตามหลักวิศวกรรม ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมเสนอแผนดำเนินโครงการ

2.3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2.4 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ เป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

2.2.1 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ปัจจัยสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องรับทราบ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบที่เหมาะสม

2.2.3 เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่ที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น ลดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจากการเดินทาง อันเนื่องจากการจราจรที่หนาแน่นมากขึ้นจากการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคม

2. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมในจังหวัดกาญจนบุรี และพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและขยายตัวของพื้นที่ ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า และด้านการลงทุนทั้งในภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย

3. สนับสนุนพัฒนาศักยภาพการเติบโตเศรษฐกิจด้านต่างๆ ตามศักยภาพของพื้นที่ เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า โดยสอดคล้องกับการดำเนินชีวิตและการประกอบกิจกรรมของประชาชนในพื้นที่

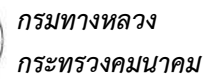


4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี
ครอบคลุมพื้นที่ 16 ตำบล 4 อำเภอ ในจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-1 และ
รูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง
กาญจนบุรี	ท่าม่วง	ท่าล้อ	เทศบาลตำบลท่าล้อ
		หนองขาว	เทศบาลตำบลหนองขาว
	บ่อพลอย	หนองกุ่ม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกุ่ม
	พนมทวน	ดอนเจดีย์	เทศบาลตำบลดอนเจดีย์
		ดอนตาเพชร	องค์การบริหารส่วนตำบลดอนตาเพชร
		ทุ่งสมอ	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งสมอ
		พนมทวน	องค์การบริหารส่วนตำบลพนมทวน
		หนองโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง
	เมืองกาญจนบุรี	แก่งเสี้ยน	เทศบาลตำบลแก่งเสี้ยน
			องค์การบริหารส่วนตำบลแก่งเสี้ยน
		ท่ามะขาม	เทศบาลตำบลท่ามะขาม
		บ้านใต้	เทศบาลเมืองกาญจนบุรี
		บ้านเหนือ	เทศบาลเมืองกาญจนบุรี
		ปากแพรก	เทศบาลเมืองปากแพรก
		ลาดหญ้า	เทศบาลตำบลลาดหญ้า
		วังดัง	องค์การบริหารส่วนตำบลวังดัง
		หนองบัว	เทศบาลตำบลหนองบัว
			องค์การบริหารส่วนตำบลหนองบัว
1 จังหวัด	4 อำเภอ	16 ตำบล	2 เทศบาลเมือง 7 เทศบาลตำบล 8 องค์การบริหารส่วนตำบล



การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จ.กาญจนบุรี



TEC / TL

5. สภาพภูมิประเทศ และข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่

จากการศึกษารวบรวมข้อมูล และการเดินทางตรวจสอบสภาพภูมิประเทศของโครงการ พบว่ามีผลต่อการกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่แตกต่างกันสำหรับแต่ละพื้นที่ในระดับหนึ่งในขั้นตอนนี้จะขอกล่าวถึงสภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปของพื้นที่ซึ่งสามารถแบ่งเป็น 2 พื้นที่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกันระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ดังนี้

สภาพภูมิประเทศ พื้นที่ทางด้านทิศเหนือ

จะประกอบด้วยพื้นที่ภูเขาทั้งที่เป็นลูกเดี่ยว และกลุ่มเขาสลับกับบริเวณที่เป็นพื้นที่ราบ มีสภาพเป็นพื้นที่ที่พัฒนาแล้ว ที่สำคัญคือที่ตั้งของพื้นที่กองพลทหารราบที่ 9 ค่ายสุรสีห์ที่ประกอบด้วยหน่วยทหารระดับกองพันต่างๆ กระจายอยู่ในพื้นที่ประมาณ 80 ตารางกิโลเมตร ในบริเวณค่ายยังมีโรงเรียน โรงพยาบาล ตลาดสด และระบบสาธารณูปโภคทุกอย่าง รวมทั้งสนามบินความยาวทางวิ่ง 1,500 เมตร ซึ่งหากจะขยายเป็นสนามบินพาณิชย์ในอนาคต จะสามารถก่อสร้างทางวิ่งได้ถึง 4,000 เมตร ภายในพื้นที่ของกองทัพบกแห่งนี้และทางด้านเหนือนี้บริเวณริมแม่น้ำแควน้อย และแม่น้ำแควใหญ่ ยังมีรีสอร์ท โรงแรมริมน้ำกระจายอยู่ทั่วไป รวมทั้งชุมชนเดิมของพื้นที่ ทำให้การกำหนดแนวทางพื้นที่ทางด้านเหนือมีข้อพิจารณาด้านกายภาพของพื้นที่ดังนี้

ข้อดี

- เป็นทางราบและลูกเนินเล็กน้อยไม่ต้องขึ้นเขาสูงมาก
- ไม่ต้องมีการก่อสร้างด้วยวิธีพิเศษ เช่น เจาะอุโมงค์ หรือสะพานหรือทางยกระดับ
- เลาะตามเขตพื้นที่ของทหารเป็นส่วนมาก ไม่แบ่งพื้นที่ทหาร ไม่ต้องเสียค่าชดเชยที่ดิน
- ค่าก่อสร้างต่ำ
- ส่งเสริมต่อโครงข่ายเส้นทางด้านเหนือเพราะจุดปลายทางเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีโครงข่ายสำคัญที่สามารถต่อเชื่อมได้

ข้อด้อย

- แนวทางต้องอ้อมพื้นที่ทางทหาร ทำให้ระยะทางยาวมากขึ้น
- ไม่สามารถวางแนวทางตรงยาวได้ เพราะต้องหลบหลีกภูเขาซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำสำคัญ

สภาพภูมิประเทศ พื้นที่ตอนกลาง

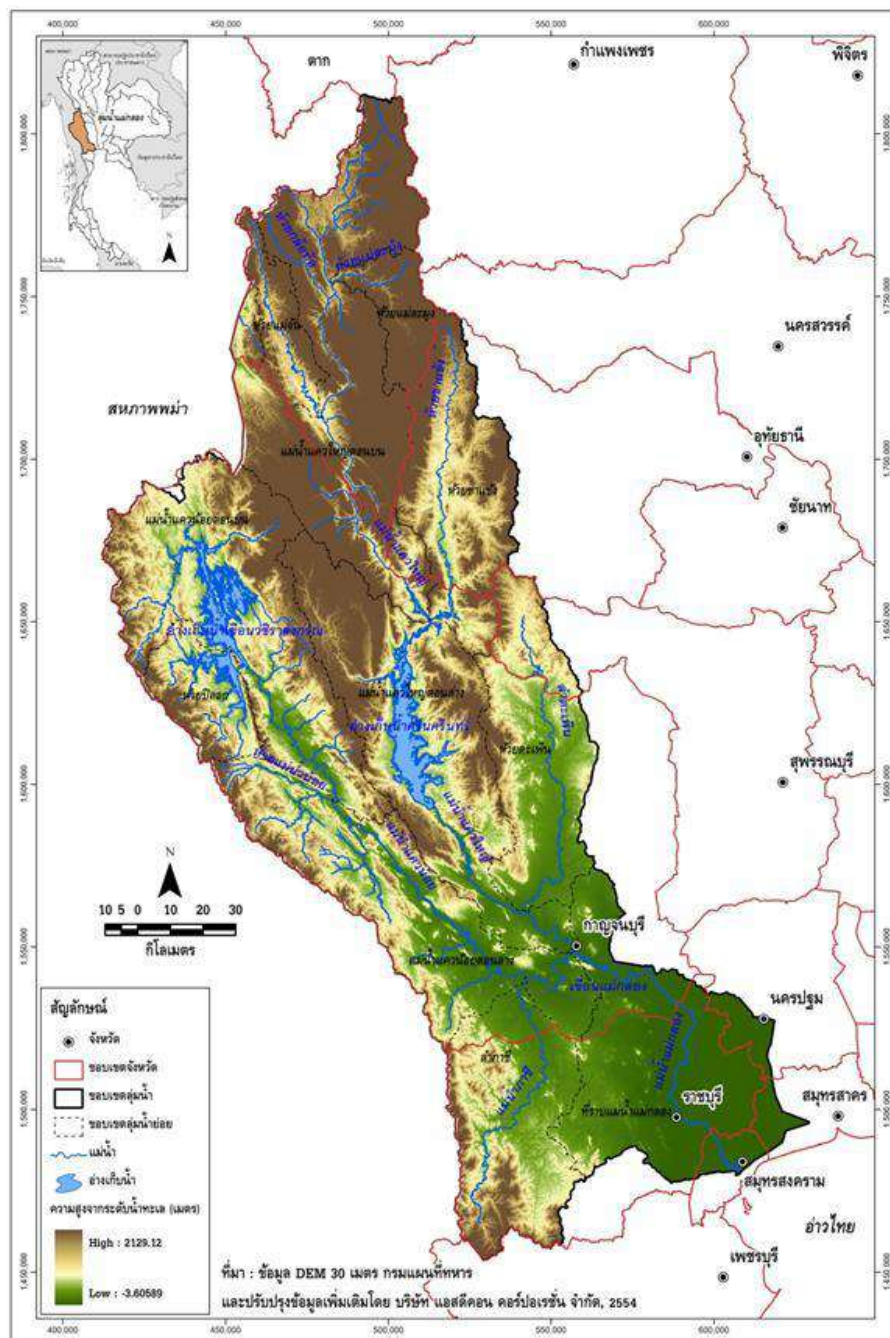
ประกอบด้วยพื้นที่ของตัวเมืองกาญจนบุรี ซึ่งมีความเจริญและค่อนข้างแออัด เนื่องจากสภาพทางธรรมชาติบีบให้การขยายตัวเมืองทำได้ยาก อีกทั้งยังมีทิวเขาสูง แหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น แม่น้ำแควน้อย แม่น้ำแควใหญ่ และแม่น้ำแม่กลองผ่านพื้นที่อำเภอเมือง มีสถานที่สำคัญทางศาสนา เช่น วัดโบราณสถาน แหล่งประวัติศาสตร์รวมตัวกันมากในเขตอำเภอเมือง ดังนั้น ในการที่จะกำหนดแนวทางจากจุดเริ่มต้นโครงการผ่านมาทางกลางเมือง จึงทำได้ยาก โดยเฉพาะภายในเขตผังเมืองรวมของอำเภอเมืองกาญจนบุรี สำหรับทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี ซึ่งมีเขตทางรวม 40-60 เมตร ซึ่งมีความกว้างเขตทางมากพอที่จะก่อสร้างทางยกระดับได้ อีกทั้งทางเลี่ยงเมืองอยู่ห่างจากตัวเมืองประมาณ 1-2 กิโลเมตรเท่านั้น โดยเมื่อสุดทางเลี่ยงเมืองบริเวณแยกแกลงเส้นเขตทางจะเหลือเพียง 30 เมตร จึงไม่แนะนำที่จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับบนเขตทางเดิม นอกจากนี้เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ ซึ่งอยู่ทางตะวันออกของตัวเมือง มีพื้นที่กว้างครอบคลุมเขาพุเลียบ เขาใหญ่ เขาแมงลัก เขาวังตะเคียน และยังเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ชั้นที่ 1B ทำให้พื้นที่ตอนกลางมีจำกัด รวมถึงมีชุมชนบ้านเก่า ซึ่งเป็นชุมชนเดิมของพื้นที่ที่อยู่ริมแม่น้ำแควน้อย และเป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติบ้านเก่า นอกจากนี้ยังมีสถานีรถไฟบ้านเก่าของเส้นทางรถไฟสายกาญจนบุรี - น้ำตกวังผ่าน การกำหนดแนวทางในพื้นที่ตอนกลางจึงมีข้อพิจารณาด้านกายภาพพื้นที่ดังนี้

ข้อดี

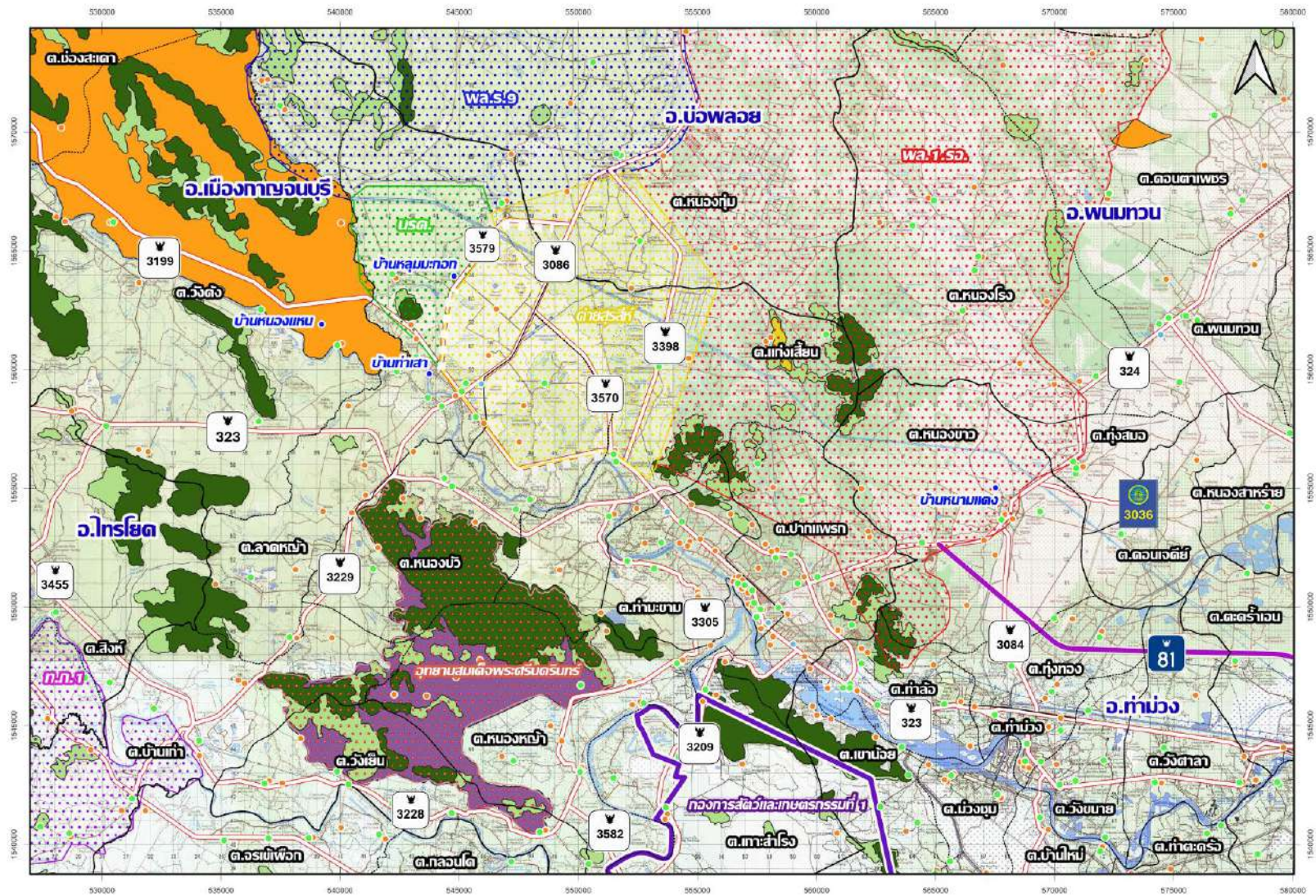
- ระยะทางสั้นกว่าแนวทางด้านเหนือ
- ผ่านพื้นที่ที่ทหารบางส่วน แต่เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากชาวบ้านต้องจ่ายค่ารื้อถอน

ข้อด้อย

- แนวทางอยู่นอกเขตผังเมืองรวม และผ่านบริเวณที่เป็นรีสอร์ทและโรงแรมริมน้ำ
- ต้องก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 323
- ผ่านพื้นที่ที่พัฒนาแล้วสองข้างเส้นทางเดิมกาญจนบุรี
- แนวทางมีโค้งมากเพื่อหลีกเลี่ยงชุมชน โบราณสถาน สนามกอล์ฟ รีสอร์ท



รูปที่ 5-1 ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดกาญจนบุรี



รูปที่ 5-2 แนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในประเทศไทย มีเส้นทางเชื่อมต่อจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดทางภาคตะวันตก มีขนาด 4-6 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางกว้าง 3.00 เมตร เขตทางกว้าง 70.00-90.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-3



ที่มา : กรมทางหลวง, 2569

รูปที่ 5-3 ภาพแสดงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

ทางหลวงหมายเลข 323

ทางหลวงหมายเลข 323 สายหนองตะเภา-เจดีย์สามองค์ บ้างก็เรียก 323 ทางเลี่ยงเมืองบ้านโป่ง เป็นทางหลวงที่ใช้เดินทางระหว่างจังหวัดในภาคตะวันตกของประเทศไทย มีขนาด 4-8 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.50 เมตรไหล่ทางกว้าง 1.00-2.5 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ระยะทางรวม 287.167 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-4 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 323

ทางหลวงหมายเลข 324

ถนนอุทอง หรือ ทางหลวงหมายเลข 324 สายกาญจนบุรี-จรเข้สามพัน มีขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร มีระยะทางประมาณ 48.635 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-5



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-5 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 324

ทางหลวงหมายเลข 367

ทางหลวงหมายเลข 367 หรือ ทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี มีขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร รวมระยะทางทั้งหมด 13.154 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-6 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 367

ทางหลวงหมายเลข 3199

ทางหลวงหมายเลข 3199 สาย แก่งเสี้ยน-ศรีสวัสดิ์ มีขนาด 2-4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร รวมระยะทาง 117.251 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-7



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-7 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3199

ทางหลวงหมายเลข 3229

ทางหลวงหมายเลข 3229 คือ สาย หนองบัว – ด่านพุน้ำร้อน มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-8 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3229

ทางหลวงหมายเลข 3398

ทางหลวงหมายเลข 3398 สาย ท่าพะเนียด – หุ่นมะสังข์ มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร มีระยะทางประมาณ 13.804 กิโลเมตร แสดงในรูปที่ 5-9



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-9 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3398

ทางหลวงหมายเลข 3500

ทางหลวงหมายเลข 3500 เป็นเส้นทางสายสั้นๆ ในจังหวัดกาญจนบุรีที่มักถูกระบุร่วมกับทางหลวงหมายเลข 3199 (สายแก่งเสี้ยน-ศรีสวัสดิ์) มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร มีระยะทางประมาณ 4.196 กิโลเมตรดังแสดงในรูปที่ 5-10



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-10 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3500

ทางหลวงหมายเลข 3570

ทางหลวงหมายเลข 3570 สายท่าพะเนียด – ค่ายสุรสีห์ มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร มีระยะทางประมาณ 7.806 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-11



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-11 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3570

ทางหลวงหมายเลข 3086

ทางหลวงหมายเลข 3086 (สายด่านช้าง-หนองปรือ) มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-12



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-12 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3086

ทางหลวงชนบท กจ.4023

ทางหลวงชนบท กจ.4023 เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่าง แยกทางหลวงหมายเลข 3229 กับ บ้านวังลาน มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตรเขตทางกว้าง 20.00 เมตร มีระยะทางประมาณ 8.300 กิโลเมตรดังแสดงในรูปที่ 5-13



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-13 ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.4023

ทางหลวงชนบท กจ.6067

ทางหลวงชนบท กจ.6067 เป็นเส้นทางที่รู้จักกันในชื่อ สาย บ้านถ้ำ - บ้านไผ่สามเกาะ หรือ บ้านถ้ำ - บ้านหนองตะโก มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 10.00 เมตร มีระยะทาง 10.30 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-14



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-14 ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.6067

ทางหลวงชนบท กจ.3036

ทางหลวงชนบท กจ.3036 ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอดำม่วง เป็นถนนเชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 324 ไปยังพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระนเรศวรมหาราชมีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.0 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 15.00 เมตร มีระยะทาง 4.00 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-15



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-15 ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.3036

6. การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

การกำหนดจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ เป็นขั้นตอนแรกของการศึกษาแนวทางเลือก ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการกำหนดแนวเส้นทางที่เป็นไปได้ของโครงการและต่อเนื่องไปจนถึงการศึกษาวิเคราะห์โครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ดังนั้นเพื่อให้ผลการศึกษาโครงการก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยรวมสูงสุดโดยใช้ต้นทุนต่ำสุด จำเป็นต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาแนวทางเลือกของโครงการนำมากำหนดจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดดังนี้

- (1) จะต้องสามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน
- (2) เอื้อต่อการกำหนดแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งจะช่วยให้แนวเส้นทางโครงการมีความปลอดภัย มูลค่าลงทุนต่ำที่สุด และเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- (3) ห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองในปัจจุบัน และรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต เพื่อให้เส้นทางโครงการสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เต็มประสิทธิภาพ
- (4) มีพื้นที่เพียงพอต่อการพัฒนาทางแยกหรือทางแยกต่างระดับ และสอดคล้องกับถนนโครงข่ายที่มาเชื่อมต่อ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อการก่อสร้างทางแยกหรือทางแยกต่างระดับหรือการก่อสร้างถนนโครงข่ายที่จะต่อเชื่อมในอนาคต

- (5) พิจารณาสภาพภูมิประเทศ และผลกระทบจากภัยธรรมชาติที่อาจเคยเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา
- (6) หลีกเลี่ยงสถานที่อ่อนไหวต่างๆ เช่น วัด โรงเรียน สถานพยาบาล พื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ
- (7) หลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนที่อยู่อย่างหนาแน่น โดยพิจารณาพื้นที่ว่างเป็นหลัก หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ ต้องพิจารณาพื้นที่ที่ส่งผลกระทบกับชุมชนให้น้อยที่สุด

เมื่อพิจารณาจากกรอบพื้นที่ศึกษาและความเหมาะสมของพื้นที่ จึงสามารถกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ได้ดังนี้

6.1 จุดเริ่มต้นโครงการ

เชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 324 กม.ที่ 18+000 บริเวณตำบล หนองโรง อำเภอ พนมทวน กาญจนบุรี เป็นตำแหน่งที่เบี่ยงออกจากทางโค้งตรงไปพื้นที่ทางการเกษตร และบริเวณข้างเคียงจะเป็นพื้นที่ชุมชนทางด้านเหนือ โดยจะมีระยะห่างจากจุดสิ้นสุดทางหลวงพิเศษ M81 ประมาณ 10.00 กิโลเมตร และห่างจากตัวอำเภอหนองขาวประมาณ 7.00 กิโลเมตร ดังรูปที่ 6-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 แสดงสภาพพื้นที่ปัจจุบัน จุดเริ่มต้นโครงการ

6.2 จุดสิ้นสุดโครงการ

บนทางหลวงหมายเลข 323 กม.ที่ 80+640 ตำบล ลาดหญ้า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่โล่งไม่กระทบกับพื้นที่ชุมชน อยู่ใกล้แพล้นท์ยางเขมราข ประมาณ 300 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-2



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-2 แสดงสภาพพื้นที่ปัจจุบัน จุดสิ้นสุดโครงการ

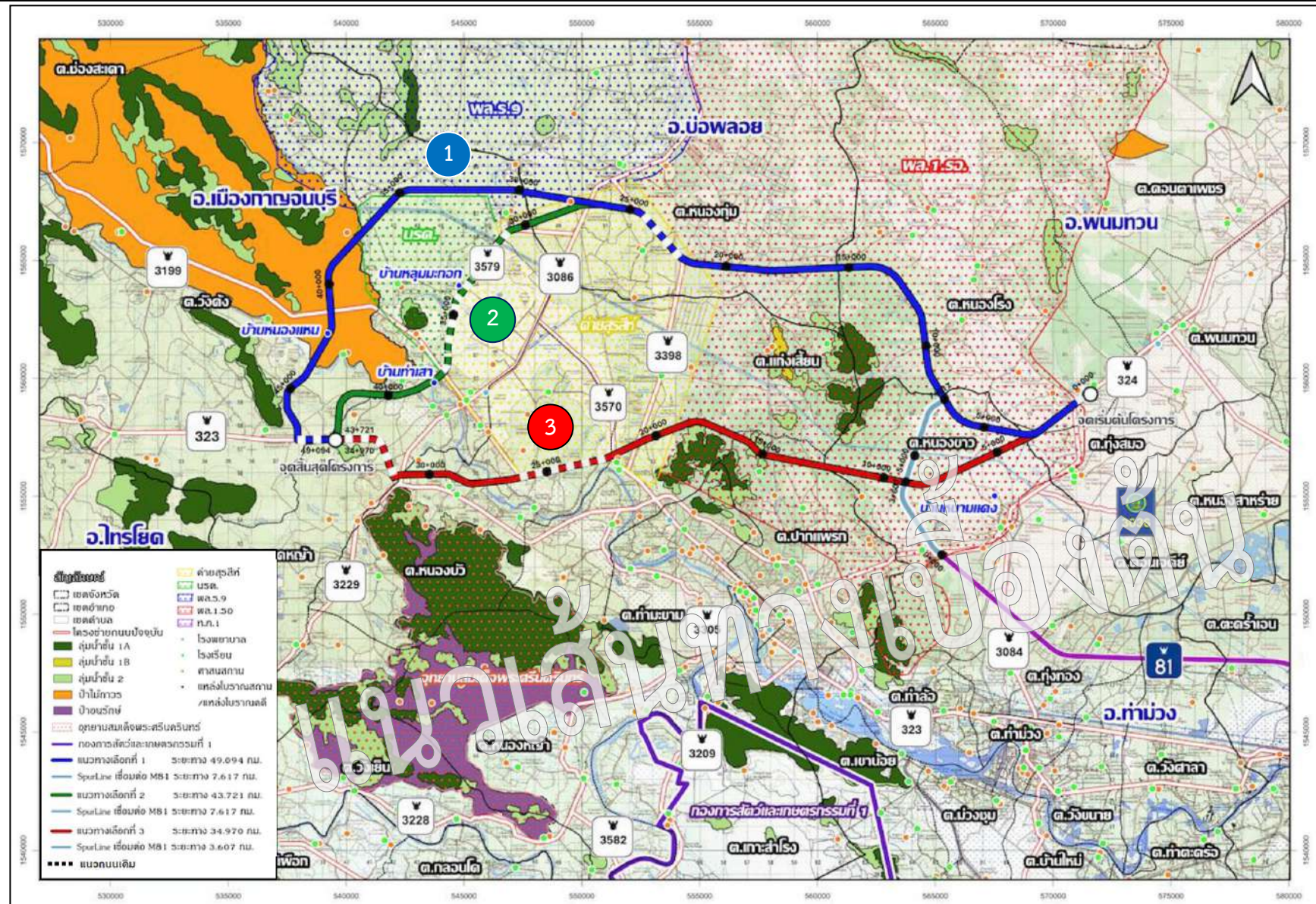


7. แนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ

เมื่อพิจารณาจากกรอบพื้นที่ศึกษาทางเลือกได้ประเมินเบื้องต้นในแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ 3 แนวทางเลือก โดยอ้างอิงเกณฑ์การจัดวางเส้นทาง ดังนี้

- สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนเชื่อมโยงกับทางหลวงท้องถิ่น เพื่อเชื่อมแนวปิดล้อมของโครงข่ายตามแนวเขตแดน
- สามารถรองรับกับการพัฒนาด้านอื่นๆได้อย่างสอดคล้องเหมาะสม เช่น การผลิตสินค้าแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น พร้อมทั้งสนับสนุนส่วนราชการอื่นในพื้นที่ เพื่อการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนของประเทศ
- เป็นเส้นทางที่มีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมน้อยที่สุดโดยอย่างน้อยต้องสามารถออกแบบได้ตามมาตรฐานทางหลวงและมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงผลกระทบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ แหล่งโบราณสถานโบราณคดี เป็นต้น
- มีระยะทางที่ค่อนข้างสั้นเพื่อความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ดังนั้น ได้วางแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ไว้ 3 แนวเส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 7-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้



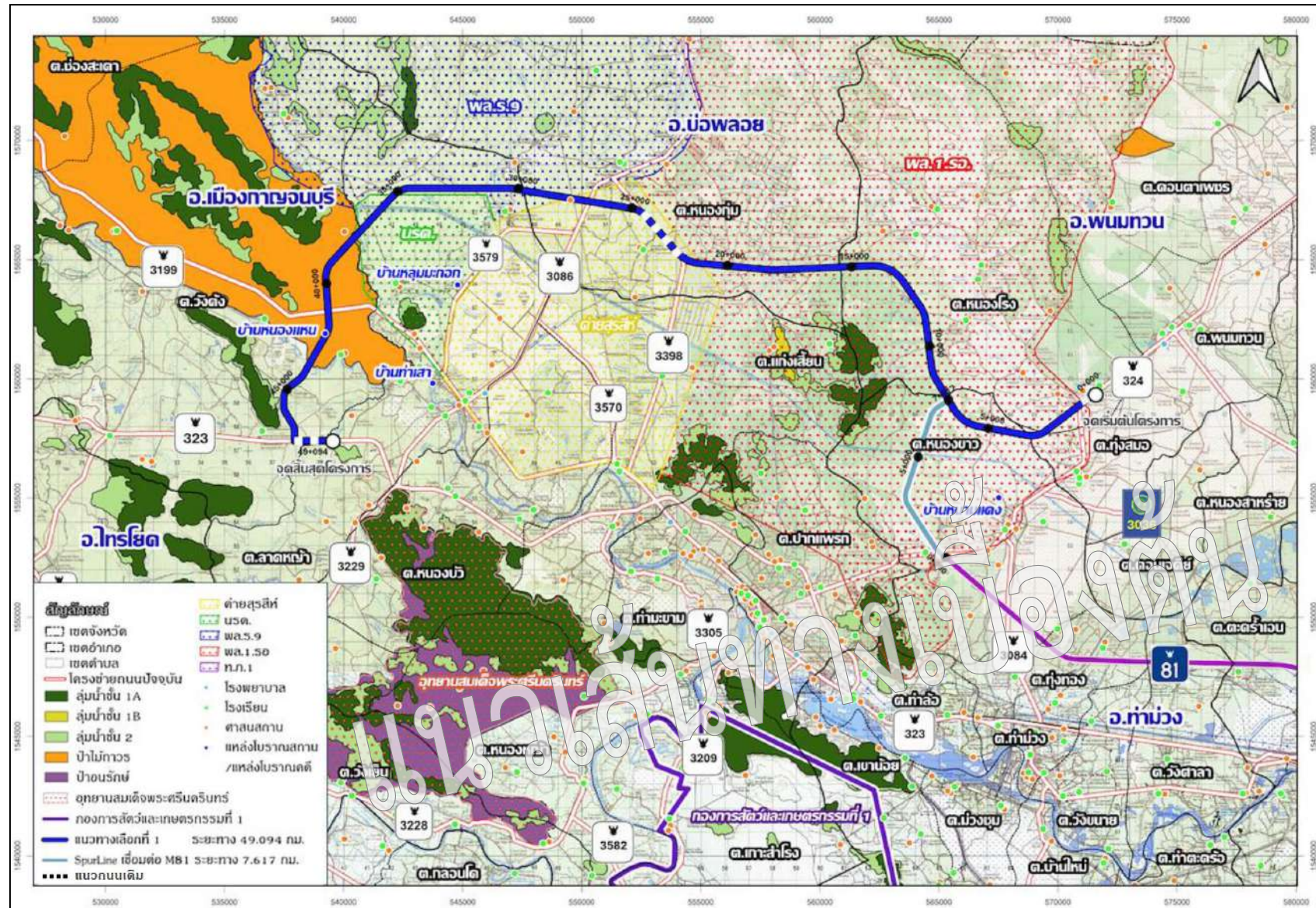
รูปที่ 7-1 แสดงแนวเส้นทางเลือกของโครงการ



แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทาง 49.094 กิโลเมตร

จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 324 ที่กม.18+000 ในตำบลหนองโรง อำเภอนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี เป็นตำแหน่งที่เบี่ยงออกจากทางโค้งมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ก่อนวกขึ้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ราบของพื้นที่ตำบลหนองโรงไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3398 ใกล้บริเวณลานมันชัยเรืองกิจ จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 3398 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือระยะทางประมาณ 2.50 กิโลเมตร ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทิศตะวันตกเฉียงเหนือเพื่ออ้อมพื้นที่ของค่ายสุรสีห์ กองพลทหารราบที่ 9 กาญจนบุรี ก่อนจะวกลงทางตะวันตกเฉียงใต้อยู่ทางเหนือของเขานกไก่อ ตัดทางหลวงหมายเลข 3199 แล้วข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณบ้านวังดั่ง และเส้นทางผ่านช่องเขาโดยใช้ถนนท้องถิ่นเดิม จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 323 ไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 1.670 กิโลเมตร ถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณ กม.79+200 ของทางหลวงหมายเลข 323 ในตำบลลาดหญ้า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี

แนวเส้นทางเลือกที่ 1 เป็นแนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 44.924 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 4.170 กิโลเมตร Spur Line เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ M81 มีระยะทาง 7.617 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7-2



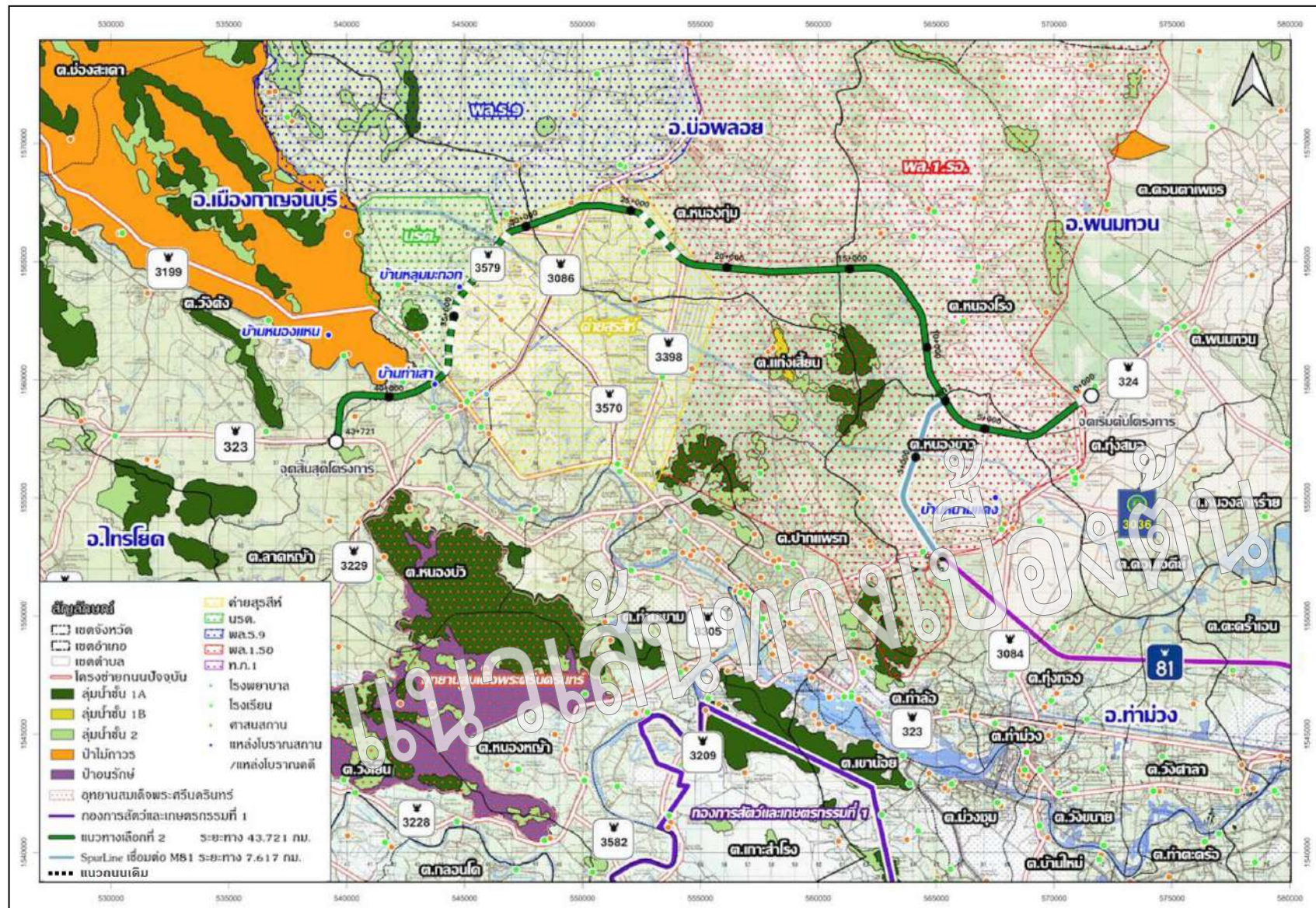
รูปที่ 7-2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1



แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทาง 43.721 กิโลเมตร

มีจุดเริ่มต้นโครงการเช่นเดียวกับเส้นทางเลือกที่ 1 เป็นตำแหน่งที่เบี่ยงออกจากทางโค้งมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ก่อนวกขึ้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ราบของพื้นที่ตำบลหนองโรงไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3398 ใกล้บริเวณลานมันชัยเรืองกิจ และใช้ทางหลวงหมายเลข 3398 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือระยะทางประมาณ 2.50 กิโลเมตร ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทิศตะวันตกเฉียงใต้เพื่อไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3579 และใช้ทางหลวงหมายเลข 3579 ไปทางทิศใต้ระยะทางประมาณ 6.50 กิโลเมตร ไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 3199 ลากผ่านพื้นที่ใกล้กับสถานีตำรวจภูธรลาดหญ้า แล้วข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณตำบลลาดหญ้า จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 323 และสิ้นสุดโครงการที่บริเวณ กม.79+200 ของทางหลวงหมายเลข 323 เช่นเดียวกับเส้นทางเลือกที่ 1

แนวเส้นทางเลือกที่ 2 เป็นแนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 34.721 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 9.00 กิโลเมตร Spur Line เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ M81 มีระยะทาง 7.617 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7-3



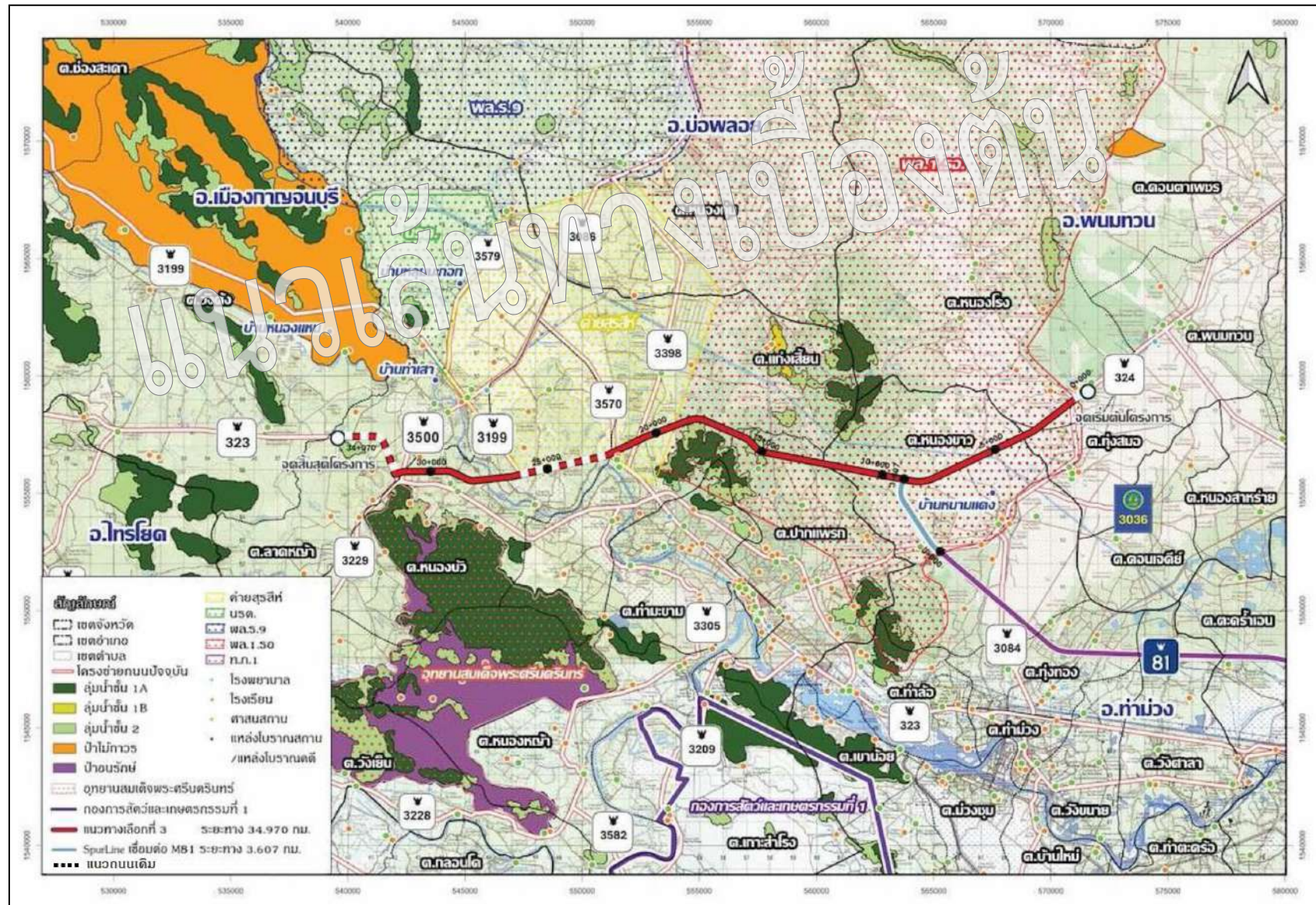
รูปที่ 7-3 แนวเส้นทางเลือกที่ 2



แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ระยะทางประมาณ 34.970 กิโลเมตร

มีจุดเริ่มต้นโครงการเช่นเดียวกับเส้นทางเลือกที่ 1 และ 2 เป็นตำแหน่งที่เบี่ยงออกจากทางโค้งมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่ราบ จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันตกบริเวณที่ราบเชิงเขาทองและลัดเลาะไปตามแนวช่องเขา ก่อนตัดผ่านพื้นที่ป่าต้นน้ำเสีย บริษัท ทีเอสเอ็ม ไบโอ เอนเนอร์ยี (2012) จำกัด แนวเส้นทางวกกลับไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ และตัดทางหลวงหมายเลข 3398 และ ทางหลวงหมายเลข 3570 โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3199 ระยะทางประมาณ 3.800 กิโลเมตร แล้วข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณตำบลหนองบัว ไปทางตะวันตกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3500 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 323 และใช้ทางหลวงหมายเลข 323 ไปทางด้านทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 3.470 กม. จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการเช่นเดียวกับเส้นทางเลือกที่ 1 และ 2

แนวเส้นทางเลือกที่ 3 เป็นแนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 27.700 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 7.270 กิโลเมตร Spur Line เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ M81 มีระยะทาง 3.607 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-4 แนวเส้นทางเลือกที่ 3



ตารางที่ 7-1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละแนวเส้นทางเลือก

แนวเส้นทางเลือก	ข้อดี	ข้อด้อย
แนวเส้นทางเลือกที่ 1 รายละเอียดทางกายภาพ ทางตัดใหม่ 44.924 กิโลเมตร, ใช้แนวถนนเดิม 4.170 กิโลเมตร, สายทางเชื่อมต่อ (Spur Line) เข้าสู่ทางหลวงพิเศษ M81 ระยะทาง 7.617 กิโลเมตร	• หลีกเลี่ยงเขตพื้นที่ความมั่นคงทางทหาร แนวเส้นทางได้รับการวางเพื่อเบี่ยงอ้อมพื้นที่ค่ายสุรสีห์ (กองพลทหารราบที่ 9) และพื้นที่ฝึกซ้อมทางทหารอย่างชัดเจน จึงไม่กระทบต่อภารกิจและความมั่นคงของหน่วยทหารในพื้นที่ • หลีกเลี่ยงชุมชนหนาแน่นช่วงกลาง การตัดผ่านทางด้านทิศเหนือของเขาคันโทและตำบลวังดัง ช่วยลดผลกระทบการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในบริเวณชุมชนตลาดลาดหญ้า	• ระยะทางรวมยาวที่สุด มีระยะทางโครงการรวมยาวที่สุด (49.094 กิโลเมตร) ส่งผลให้อัตราค่าก่อสร้างและงบประมาณภาพรวมของโครงการสูงขึ้น • สัดส่วนทางตัดใหม่สูง มีระยะทางที่เป็นทางตัดใหม่มากถึง 44.924 กิโลเมตร ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระเวนคืนที่ดินของประชาชนในเขตพื้นที่เกษตรกรรมและที่ดินเอกชนในปริมาณมาก • ตัดผ่านภูมิประเทศความสูงสูง (ช่วงช่องเขาและแม่น้ำ) การข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณบ้านวังดังและการตัดผ่านช่วงช่องเขาโดยใช้ทางเดิม อาจมีความซับซ้อนในเชิงวิศวกรรมและการจัดการสิ่งแวดล้อม
แนวเส้นทางเลือกที่ 2 รายละเอียดทางกายภาพ: ทางตัดใหม่ 34.721 กิโลเมตร, ใช้แนวถนนเดิม 9.00 กิโลเมตร, สายทางเชื่อมต่อ (Spur Line) เข้าสู่ทางหลวงพิเศษ M81 ระยะทาง 7.617 กิโลเมตร	• ประหยัดงบประมาณและใช้เขตทางเดิมได้มากกว่า ใช้ประโยชน์จากแนวถนนเดิม (ทางหลวงหมายเลข 3398 และ 3579) รวมระยะทาง 9.00 กิโลเมตร ซึ่งช่วยลดระยะทางก่อสร้างทางตัดใหม่และลดงบประมาณการเวนคืนที่ดินลงเมื่อเทียบกับแนวทางเลือกที่ 1 • เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงเดิมได้ดี แนวเส้นทางตัดผ่านและเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3086, 3579 และ 3199 ได้อย่างเป็นระบบ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการกระจายจราจร	• แนวเส้นทางเฉียดใกล้พื้นที่ชุมชนและสถานที่ราชการ มีแนวเส้นทางลากผ่านใกล้กับสถานีตำรวจภูธรลาดหญ้า และชุมชนตำบลลาดหญ้า ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านมลพิษทางเสียง ฝุ่นละออง และการจราจรติดขัดในระหว่างการก่อสร้างและการเปิดให้บริการ • ระยะทางสายเชื่อมต่อ (Spur Line) ยังคงยาว สายทางเชื่อมต่อ M81 มีระยะทางเท่ากับทางเลือกที่ 1 (7.617 กิโลเมตร) ซึ่งยังใช้โครงข่ายเชื่อมต่อค่อนข้างยาว
แนวเส้นทางเลือกที่ 3 รายละเอียดทางกายภาพ: ทางตัดใหม่ 27.700 กิโลเมตร, ใช้แนวถนนเดิม 7.270 กิโลเมตร, สายทางเชื่อมต่อ (Spur Line) เข้าสู่ทางหลวงพิเศษ M81 ระยะทาง 3.607 กิโลเมตร	• ระยะทางรวมและสายเชื่อมต่อสั้นที่สุด มีระยะทางโครงการรวมเพียง 37.970 กิโลเมตร และมีสายทางเชื่อมต่อ (Spur Line) สั้นที่สุดเพียง 3.607 กิโลเมตร ช่วยประหยัดเวลาและระยะทางในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ • ส่งผลกระทบการเวนคืนน้อยที่สุด เป็นทางตัดใหม่เพียง 27.700 กิโลเมตร (น้อยที่สุดในทุกทางเลือก) จึงลดผลกระทบต่อที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน • ประหยัดงบประมาณโครงการ เนื่องจากระยะทางรวมสั้นที่สุด จึงคาดว่าจะใช้วงเงินงบประมาณในการก่อสร้างและการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด	• กระบพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมและสถานประกอบการ แนวเส้นทางต้องลัดเลาะตามแนวช่องเขาเขาทอง และตัดผ่านพื้นที่บ่าบัดน้ำเสียของ บริษัท ทีเอสเอ็ม ไบโอ เอนเนอร์ยี (2012) จำกัด ซึ่งมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมและอาจมีมูลค่าการชดเชยอาคาร/สิ่งปลูกสร้างเฉพาะทางที่สูง • ใกล้เคียงเขตอุทยานและแหล่งอนุรักษ์ จากแผนที่แนวเส้นทางอยู่ใกล้เขตอุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ และพื้นที่ลุ่มน้ำความสำคัญสูง (ลุ่มน้ำชั้น 1A,1B) มากกว่าทางเลือกอื่น ซึ่งอาจต้องมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่เข้มงวดเป็นพิเศษ



สรุปเปรียบเทียบในภาพรวม

- แนวทางเลือกที่ 1 เด่นเรื่องการหลีกเลี่ยงชุมชนและเขตทหาร แต่ใช้ระยะทางและงบประมาณสูงสุด
- แนวทางเลือกที่ 2 มีความสมดุลในการใช้ถนนเดิม แต่กระทบพื้นที่ชุมชนลาดหญ้า
- แนวทางเลือกที่ 3 ประหยัดระยะทางและงบประมาณสูงสุด แต่ต้องเฝ้าระวังผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสถานประกอบการในแนวเส้นทาง

8. หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

เพื่อให้ได้แนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสมที่สุด จะพิจารณาข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวเส้นทางเลือก โดยใช้วิธีการให้คะแนนกับผลกระทบด้านต่างๆ โดยให้คะแนนมากน้อยตามลำดับความสำคัญ โดยการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

ลำดับ	ปัจจัย	คะแนน
1	ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00
	1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง	5.00
	1.2 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางราบ	4.00
	1.3 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางโค้ง	4.00
	1.4 ขั้นตอนความยาก-ง่ายในการก่อสร้าง	5.00
	1.5 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ว่าจะเข้ามาใช้เส้นทาง	6.00
	1.6 การระบายน้ำและพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม	5.00
	1.7 การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบถนนและการพัฒนาพื้นที่	6.00
2	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00
	2.1 ค่าก่อสร้าง	9.00
	2.2 ค่าบำรุงรักษา	9.00
	2.3 ค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	12.00
3	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	35.00
	3.1 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	
	- ปริมาณดินชุดที่ต้องสูญเสีย/เคลื่อนย้ายออกนอกพื้นที่โครงการ (ลูกบาศก์เมตร) ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน	4.00
	3.2 ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	- จำนวนบ้านเรือนที่อยู่ในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (หลัง)	5.00
	3.3 ผลกระทบต่อด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ	
	- จำนวนจุดตัดลำน้ำ (จุด)	3.00
	3.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (นิเวศวิทยาทางบก/พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ)	
	- การสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ถาวร (ไร่)	4.00
	- การสูญเสียพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 (ไร่)	5.00
	3.5 ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	
	- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อย้าย (หลัง)	6.00
	- จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน (ไร่)	5.00
	3.6 ผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	
	- ระยะห่างระหว่างแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ที่ใกล้ที่สุดกับแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)	3.00
รวมคะแนนทั้งหมด		100.00

จากการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนนทั้ง 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม สามารถแสดงดังตารางที่ 8-2

- **ด้านวิศวกรรมและจราจร**

จากการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและจราจรในภาพรวมทุกปัจจัยย่อยแล้วพบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 2** เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยได้คะแนนมากที่สุดคือ **31.82 คะแนน** ซึ่งแนวทางเลือกนี้มีลักษณะทางด้านวิศวกรรมและจราจรอยู่ในเกณฑ์ดีในทุกปัจจัยย่อยที่ใช้พิจารณา กล่าวคือ มีปริมาณจราจรที่จะมาใช้นี้ในแนวเส้นทางมาก สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนค่อนข้างมากทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนทำได้ง่ายช่วยกระจายการจราจรระหว่างชุมชนในพื้นที่โครงข่าย และการก่อสร้างที่ง่ายไม่ซับซ้อน สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรองลงมา คือ 29.43 คะแนน ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 1 จะมีคะแนนน้อยที่สุด คือ 28.63 คะแนน เนื่องจากมีแนวเส้นทางที่ยาวกว่าเส้นทางอื่น อีกทั้งเป็นแนวเส้นทางที่ตัดใหม่ผ่านพื้นที่ชุมชนน้อย ทำให้ปริมาณจราจรที่จะเข้ามาใช้ในแนวเส้นทางน้อยลงเช่นกัน

- **ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน**

จากการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุนพบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 3** เป็นแนวเส้นทางที่ได้คะแนนมากที่สุดคือ **27.15 คะแนน** โดยแนวเส้นทางมีค่าก่อสร้างและค่าการบำรุงรักษาน้อยกว่าแนวเส้นทางอื่นๆ เนื่องจากแนวเส้นทางที่สั้น สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรองลงมา คือ 26.31 คะแนน แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีค่าลงทุนน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่นๆ เนื่องจากมีระยะทางยาวและมีภาระเวนคืนสูงที่สุด

- **ด้านสิ่งแวดล้อม**

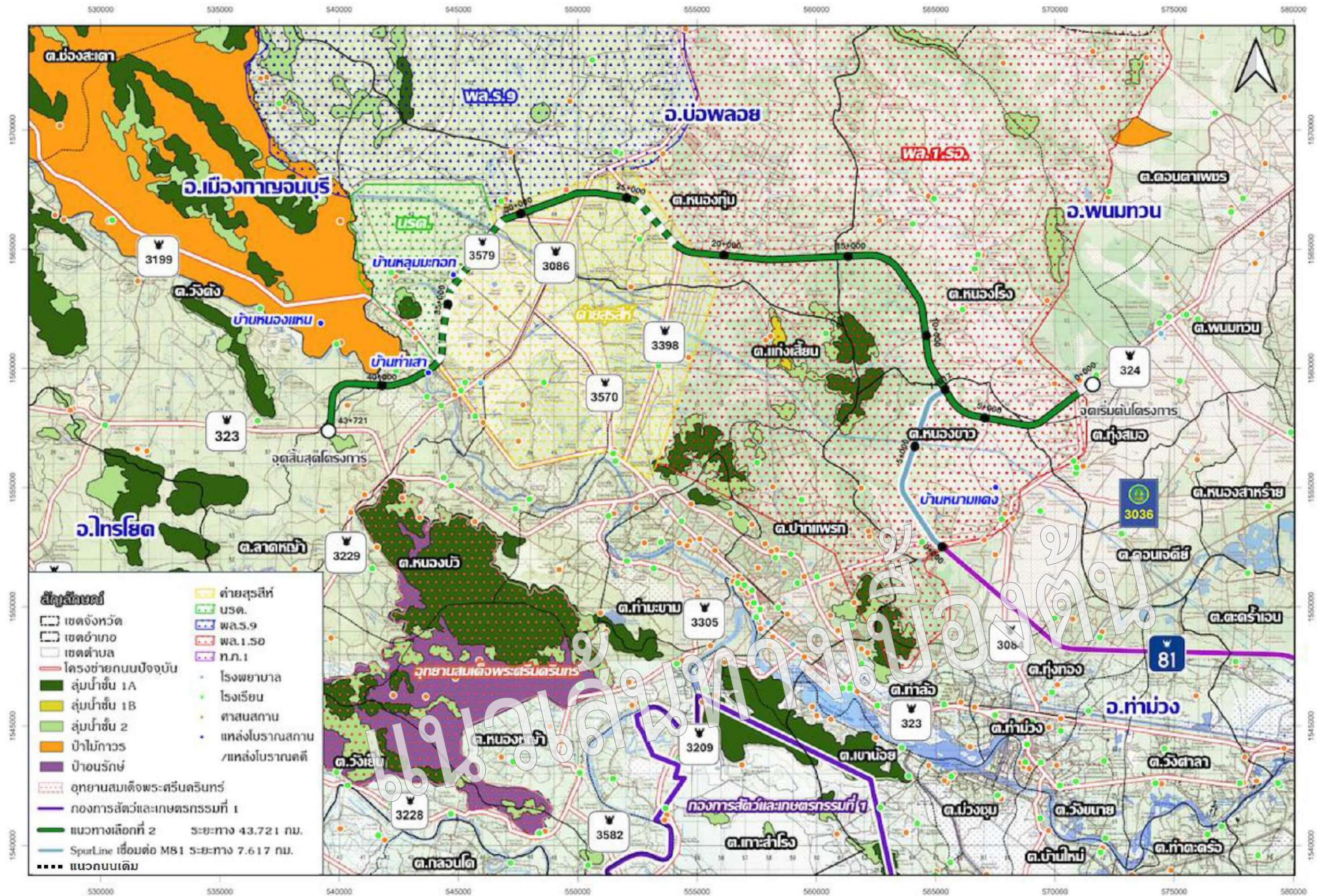
จากการให้คะแนนเปรียบเทียบความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 2** มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอันดับ 1 ซึ่งมีคะแนนรวมในทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คือ **20.40 คะแนน** เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวรรวมถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าทุกแนวเส้นทาง

เมื่อพิจารณาครอบคลุมปัจจัยรวมทั้ง 3 ด้าน พบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนมากที่สุดคือ 79.19 คะแนน** รองลงมาคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ได้คะแนน 74.98 คะแนน และสุดท้ายคือแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนน 73.94 คะแนน ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ และลดปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีความเหมาะสมที่สุด** ดังแสดงในรูปที่ 8-1 ซึ่งจะได้ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นและศึกษาความเหมาะสมด้านต่างๆตามแนวเส้นทางดังกล่าวนี้ ต่อไป



ตารางที่ 8-2 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	ค่าน้ำหนักคะแนน	แนวเส้นทางเลือกที่ 1		แนวเส้นทางเลือกที่ 2		แนวเส้นทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน
1	ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร							
	1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง	5.00	0.60	3.00	0.75	3.75	1.00	5.00
	1.2 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางราบ	4.00	0.94	3.76	0.88	3.52	0.88	3.52
	1.3 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางโค้ง	4.00	0.99	3.96	1.00	4.00	0.98	3.92
	1.4 ขั้นตอนความยาก-ง่ายในการก่อสร้าง	5.00	0.88	4.20	0.98	4.75	0.70	3.50
	1.5 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ว่าจะเข้ามาใช้เส้นทาง	6.00	0.78	4.68	0.80	4.80	1.00	6.00
	1.6 การระบายน้ำและพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม	5.00	0.81	4.05	1.00	5.00	0.37	1.85
	1.7 การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบถนนและการพัฒนาพื้นที่	6.00	0.83	4.98	1.00	6.00	0.94	5.64
	รวมปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00		28.63		31.82		29.43
2	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
	2.1 ค่าก่อสร้าง	9.00	0.87	7.83	1.00	9.00	0.95	8.55
	2.2 ค่าบำรุงรักษา	9.00	0.72	6.48	0.85	7.65	1.00	9.00
	2.3 ค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	12.00	1.00	12.00	0.86	10.32	0.80	9.60
	รวมปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00		26.31		26.97		27.15
3	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม							
	3.1 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน							
	- ปริมาณดินขุดที่ต้องสูญเสีย/เคลื่อนย้ายออกนอกพื้นที่โครงการ (ลูกบาศก์เมตร)	4.00	0.40	1.60	0.60	2.40	0.80	3.20
	3.2 ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน							
	- จำนวนบ้านเรือนที่อยู่ในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (หลัง)	5.00	0.60	3.00	0.40	2.00	0.20	1.00
	3.3 ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ							
	- จำนวนจุดตัดลำน้ำ (จุด)	3.00	0.80	2.40	0.80	2.40	0.60	1.80
	3.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (นิเวศวิทยาทางบก/พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ							
	- การสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ถาวร (ไร่)	4.00	0.20	0.80	1.00	4.00	1.00	4.00
	- การสูญเสียพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 (ไร่)	5.00	1.00	5.00	1.00	5.00	0.20	1.00
	3.5 ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน							
	- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (หลัง)	6.00	0.60	3.60	0.40	2.40	0.40	2.40
	- จำนวนที่ดินที่ต้องเวนคืน (ไร่)	5.00	0.40	2.00	0.20	1.00	0.40	2.00
	3.6 ผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม							
- ระยะห่างระหว่างแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ที่ใกล้ที่สุดกับแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)	3.00	0.20	0.60	0.40	1.20	0.80	3.00	
	รวมปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35.00		19.00		20.40		18.40
รวมคะแนน (1+2+3)		100.00		73.94		79.19		74.98
ผลการจัดลำดับ			3		1		2	

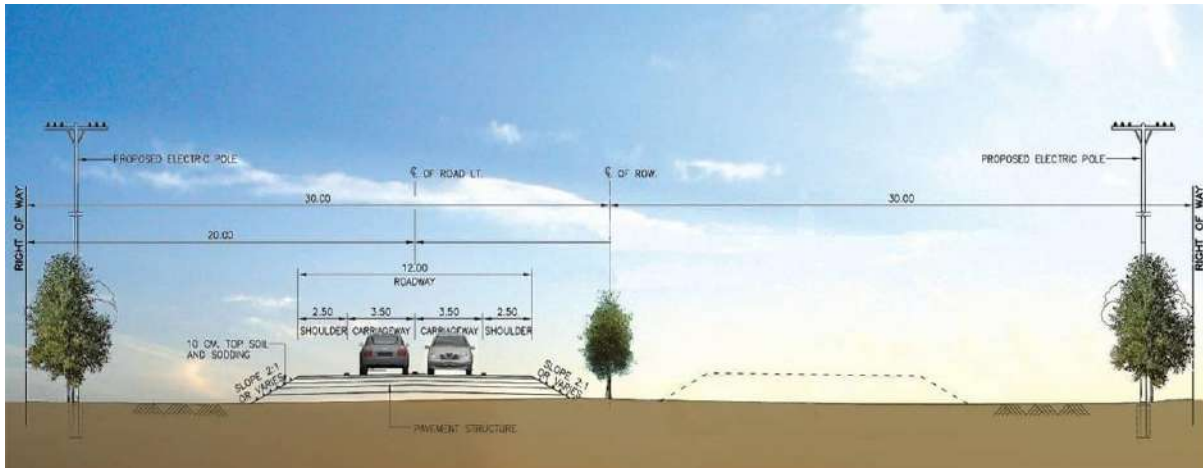


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

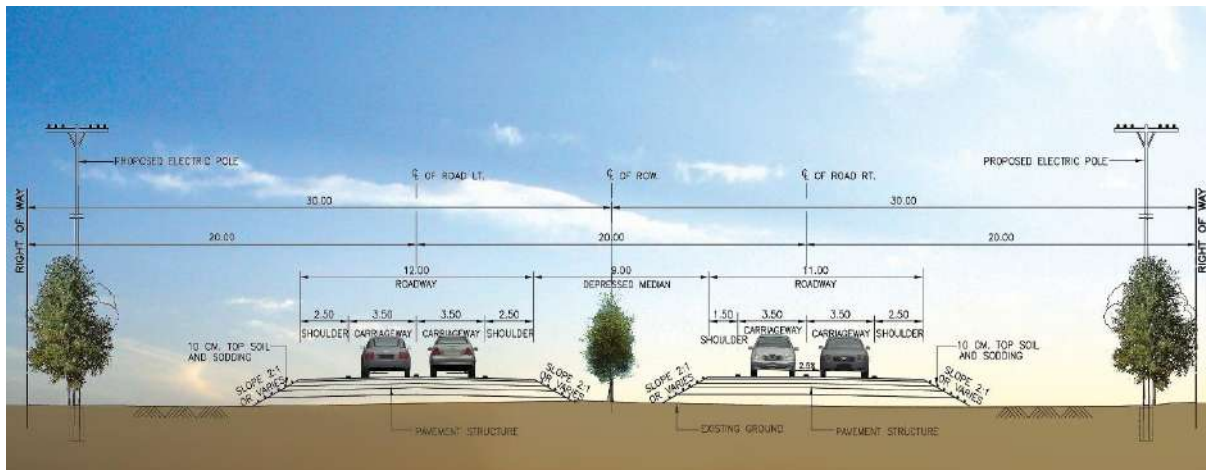
รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด

9. รูปแบบถนนของโครงการเบื้องต้น

เบื้องต้นได้กำหนดรูปแบบถนนเพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคต โดยแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนโครงการรูปแบบที่ 1 จะมีช่องจราจร จำนวน 2 ช่องจราจร (ฝั่งละ 1 ช่องจราจร) และรูปแบบที่ 2 จะมีช่องจราจร จำนวน 4 ช่องจราจร (ฝั่งละ 2 ช่องจราจร) ดังแสดงในรูปที่ 9-1 แต่อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องรอผลการศึกษาด้านปริมาณจราจรและขนส่งเพื่อนำมาพิจารณาเลือกรูปแบบที่เหมาะสมต่อไป

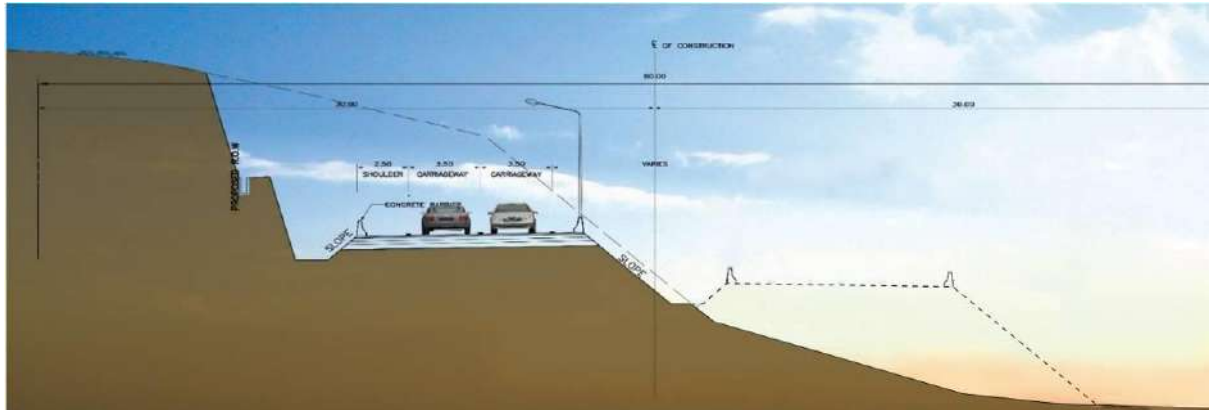


1. รูปตัดช่วงพื้นที่ราบ (รูปแบบที่ 1)

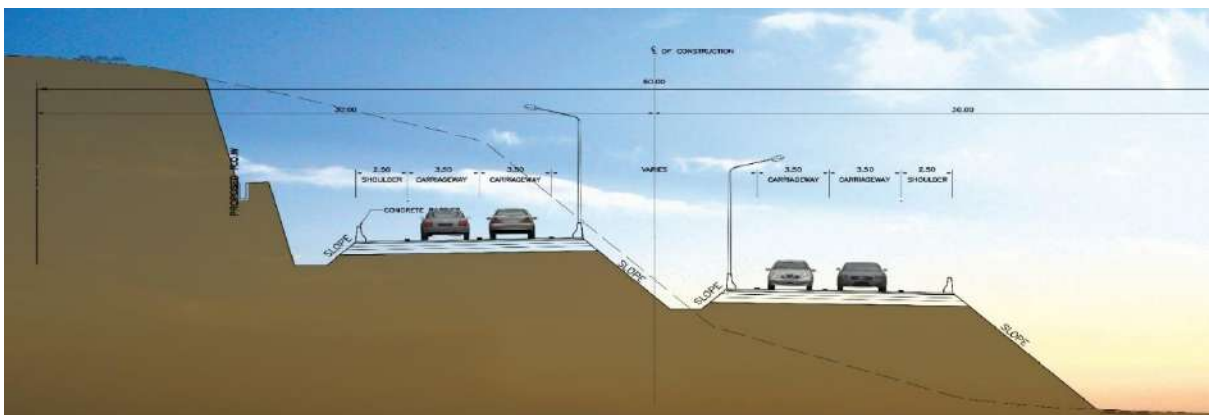


2. รูปตัดช่วงพื้นที่ราบ (รูปแบบที่ 2)

รูปที่ 9-1 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างเส้นทางของโครงการ



3. รูปตัดทางระดับดิน (At-Grade Road) ช่วงพื้นที่ภูเขา (ตัดสูง) (รูปแบบที่ 1)



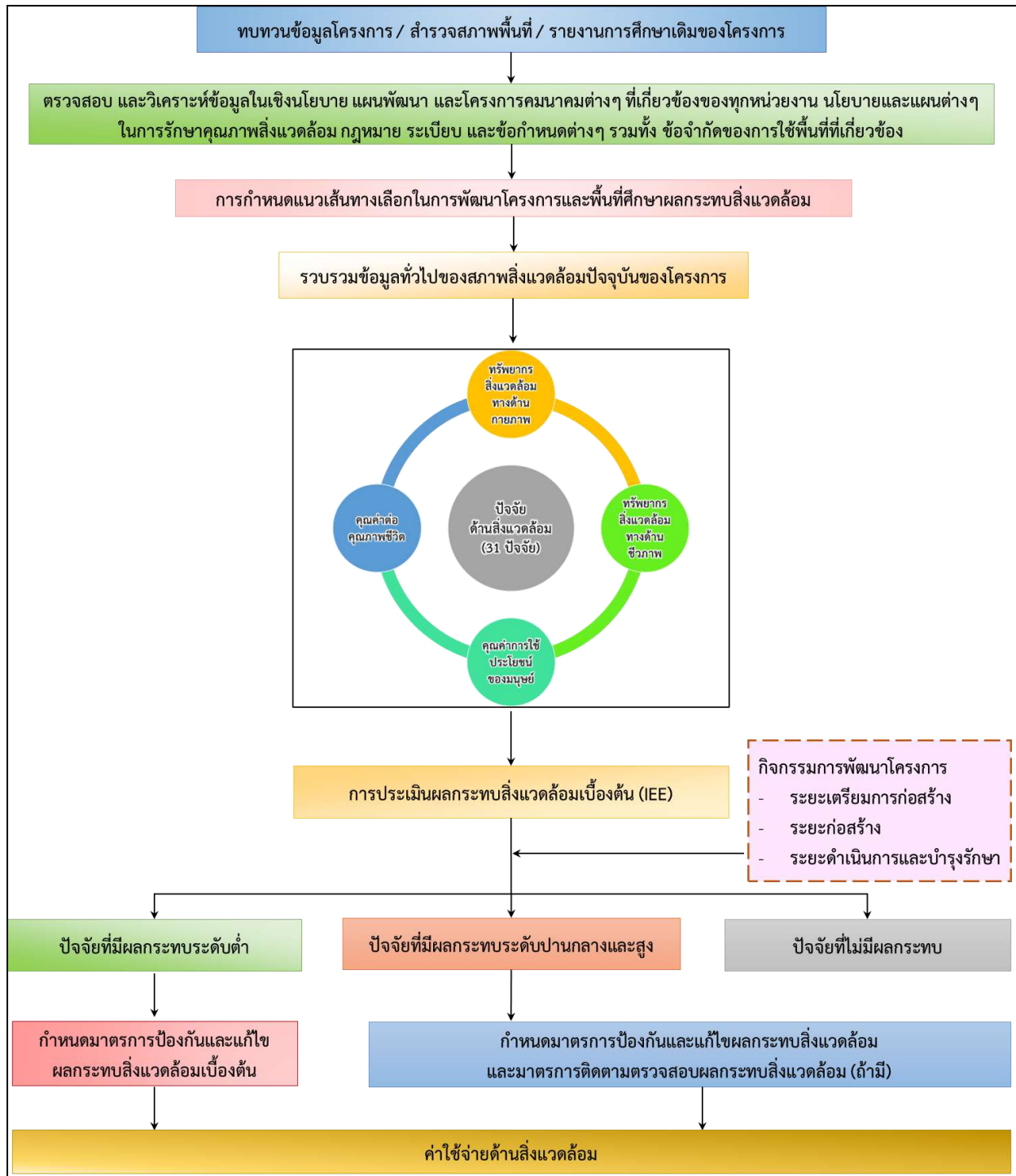
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

4. รูปตัดทางระดับดิน (At-Grade Road) ช่วงพื้นที่ภูเขา (ตัดสูง) (รูปแบบที่ 2)

รูปที่ 9-1 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างเส้นทางของโครงการ (ต่อ)

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาหัวข้อประวัติศาสตร์และโบราณคดีในภาพรวมครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ในการศึกษา มีการรวบรวมข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม/พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน โดยมีขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม แสดงดังรูปที่ 10-1 และมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 31 ปัจจัย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10-1



รูปที่ 10-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ตารางที่ 10-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและประเด็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
1. สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment)	
1.1 ภูมิสัณฐาน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน - การปนเปื้อนของดิน - การชะล้างพังทลายของดิน - การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	- โครงสร้าง ลักษณะทางธรณีวิทยา - ธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น
1.4 น้ำผิวดิน	- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน - คุณภาพน้ำผิวดิน
1.5 น้ำใต้ดิน	- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน - คุณภาพน้ำใต้ดิน
1.6 น้ำทะเล	- ลักษณะทางสมุทรศาสตร์ - คุณภาพน้ำทะเล
1.7 อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสาร - การเพิ่มขึ้นของมลพิษ เช่น CO NO ₂ เป็นต้น
1.8 เสียง	- เสียงรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ
1.9 ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของโครงการ
2. สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (Biological Environment)	
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก - พืชในระบบนิเวศ และการประเมินมวลชีวภาพของไม้ รวมทั้งประเมินค่าความสูญเสียการกักเก็บคาร์บอนในพืช (ถ้ามี) - สัตว์ในระบบนิเวศ
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางน้ำ - พืชในระบบนิเวศ - สัตว์ในระบบนิเวศ
2.3 พื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงศักยภาพของพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ
2.4 พื้นที่ชุ่มน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงศักยภาพ ความสามารถในการให้บริการของระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values)	
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- คุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค - ปริมาณและความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม - ระดับการให้บริการ - การชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางทางไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร
3.6 นันทนาการ	- การใช้ประโยชน์พื้นที่นันทนาการ/แหล่งท่องเที่ยว
3.7 การใช้ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน



ตารางที่ 10-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและประเด็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values)	
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม - เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน - การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย เป็นต้น - สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน
4.5 การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน - การเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม สถานศึกษา เป็นต้น
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ/จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	- การเกิดอาชญากรรม/ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน
4.8 สุขภาพ	- การจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสีย
4.9 ผู้ใช้ทาง	- ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	- ความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ - การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ

หมายเหตุ : คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต อาจถือเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment) และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (Health Impact Assessment)

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 10 : ฉบับเดือนมกราคม 2569

10.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

1) พื้นที่ที่เข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมลำดับที่ 33 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลำดับที่ 20 สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 10-2

2) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ

(1) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อนุรักษ์

(1.1) **เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า** จากการตรวจสอบพื้นที่เบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ร่วมกับข้อมูลจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 3 (บ้านโป่ง) พบว่า แนวเส้นทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการบางส่วนอยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ดังนี้ (รูปที่ 10-2)

- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 : พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการบางส่วนอยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสลักพระ

- แนวเส้นทางเลือกที่ 2 : พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการไม่อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

- แนวเส้นทางเลือกที่ 3 : พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกโครงการบางส่วนอยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าอุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์

(1.2) **ป่าไม้ถาวร** จากการตรวจสอบพื้นที่เบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ร่วมกับข้อมูลจากกรมพัฒนาที่ดินและสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 10 (ราชบุรี) พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 พาดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวรป่าเขาสลักพระ (รูปที่ 10-2) ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และ 3 ไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวรแต่อย่างใด

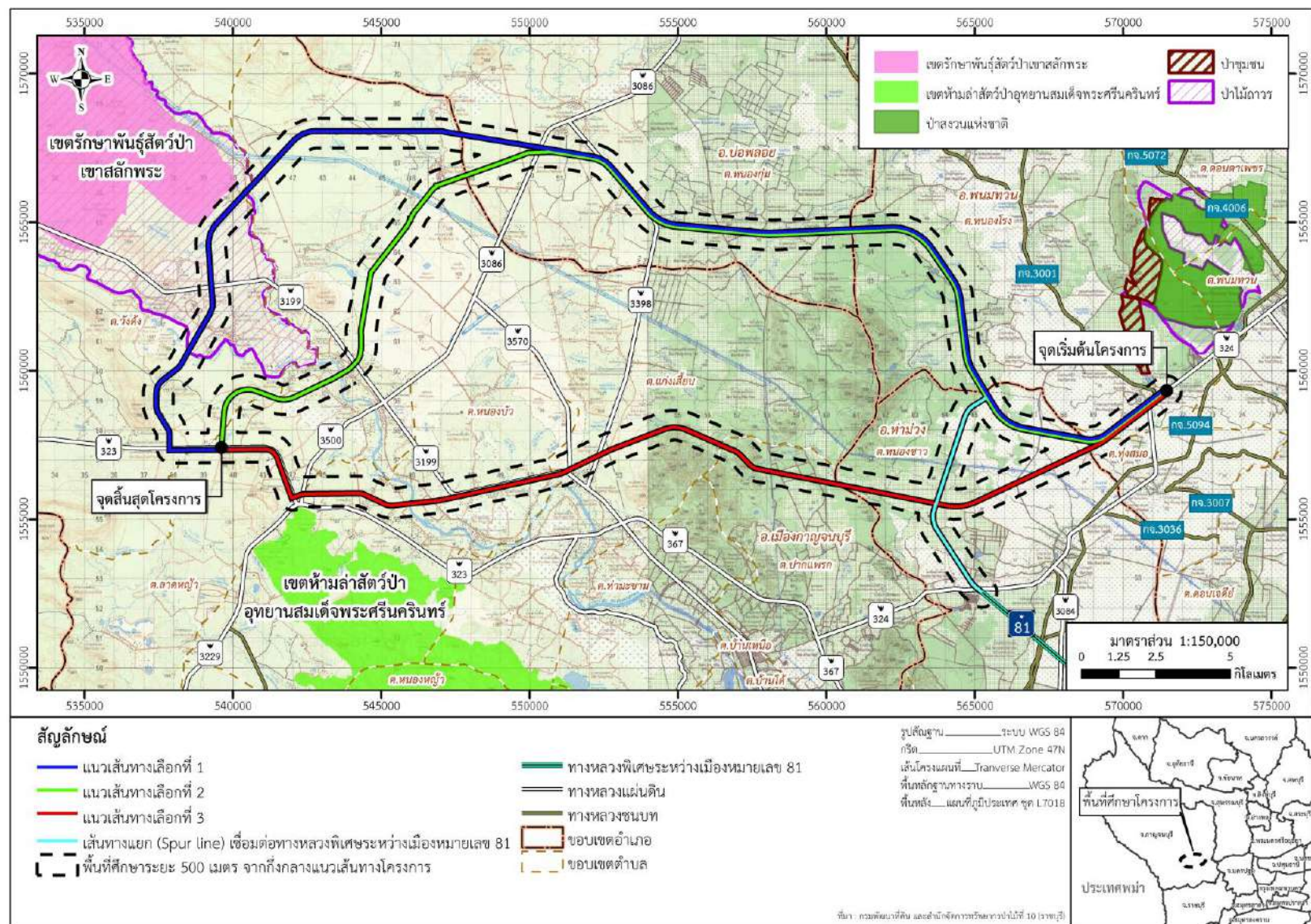


ตารางที่ 10-2 สรุปผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

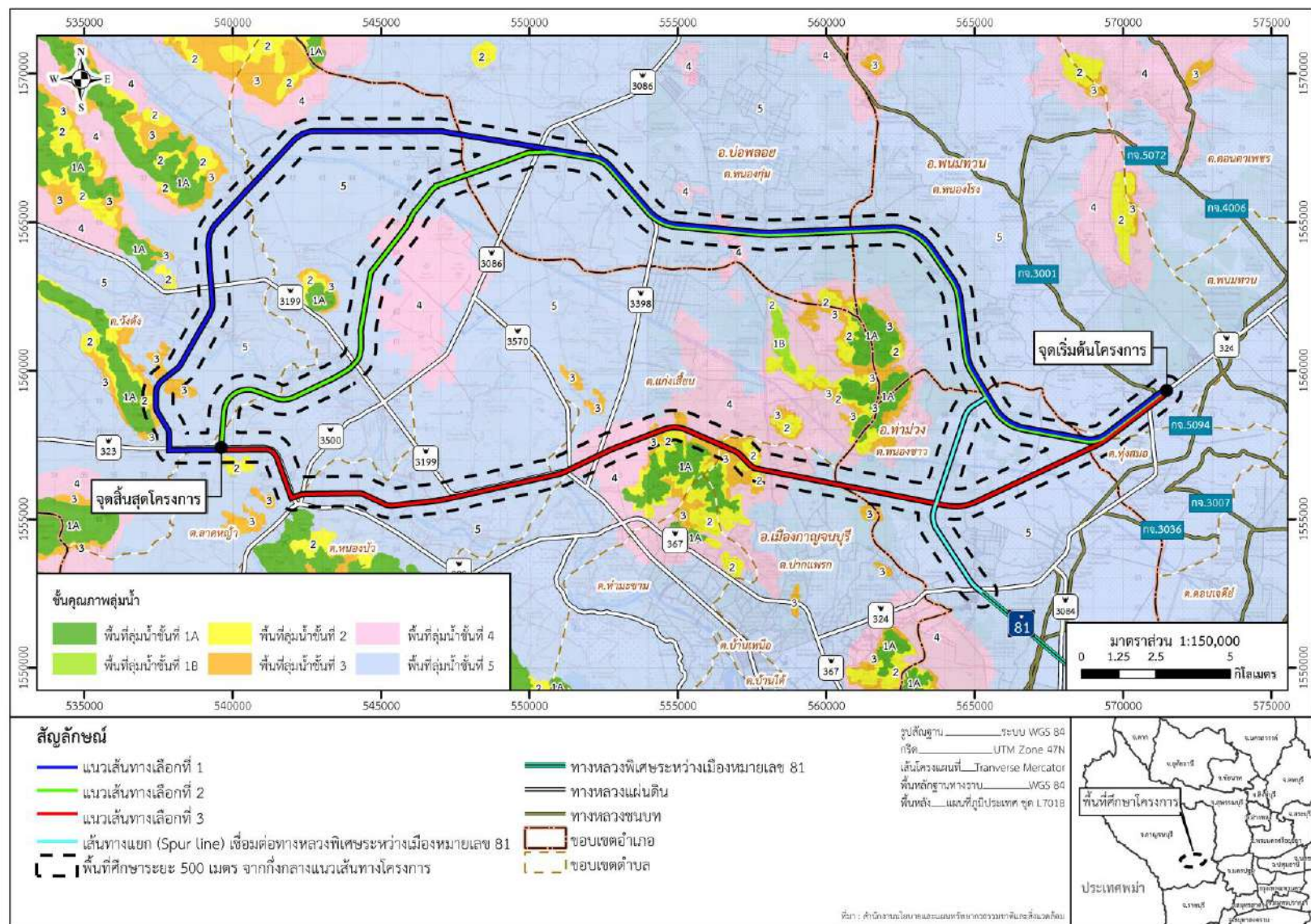
ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด/ขั้นตอน ในการเสนอรายงาน	ผลการตรวจสอบ	
20 ^{2/}	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้			
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด ต้องจัดทำ รายงาน EIA/ ในชั้นขออนุมัติ หรือ ในชั้นขออนุญาต โครงการ แล้วแต่กรณี	แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่ตัดผ่าน พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (รูปที่ 10-2)	✗
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่ตัดผ่าน พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมาย ว่าด้วย อุทยานแห่งชาติ (รูปที่ 10-2)	✗
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 10-3) - แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 - แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	✓
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ แต่อย่างไร (รูปที่ 10-2)	✗
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้น สูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่พบ พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุด ตามปกติทางธรรมชาติ	✗
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่พบ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่ง มรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 2 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ แต่อย่าง ใด	✗
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรือ อุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผัง เมือง		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก พบ แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี บริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ดังนี้ (รูปที่ 10-4) - แนวเส้นทางเลือกที่ 1 พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี จำนวน 1 แห่ง - แนวเส้นทางเลือกที่ 2 พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี จำนวน 4 แห่ง - แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี	✓
33 ^{1/}	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบ กำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1		แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 (รูปที่ 10-3)	✗

หมายเหตุ: 1/ เอกสารท้ายประกาศ 4 ประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขั้นตอนในการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

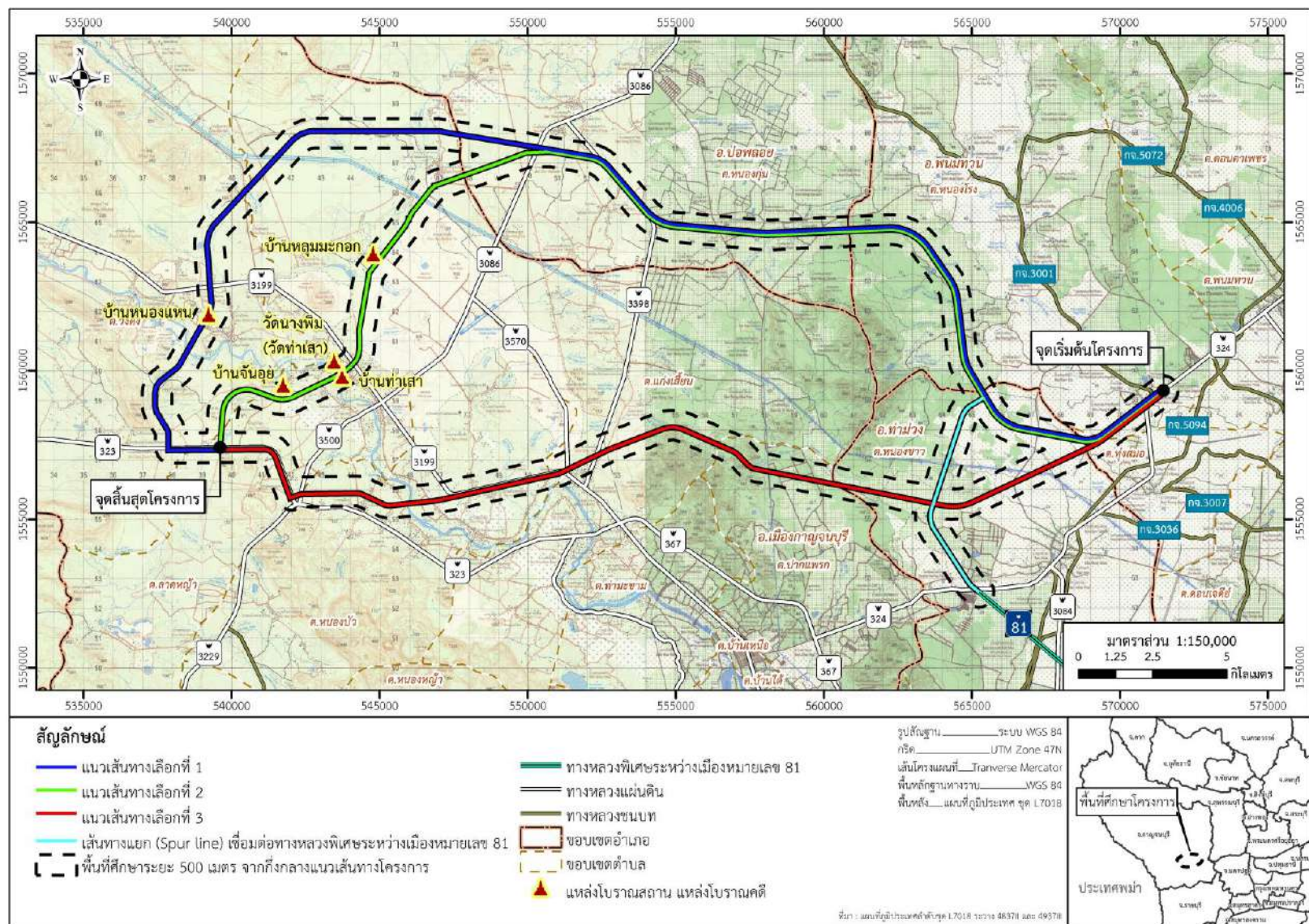
2/ เอกสารท้ายประกาศ 4 ประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขั้นตอนในการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกาศ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568



รูปที่ 10-2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่ป่าไม้ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 10-3 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 10-4 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี บริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



(2) พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

เป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะกิจกรรมของโครงการส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ต่อชุมชน ได้แก่ สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่า พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหว รายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 10-3 และรูปที่ 10-5)

(2.1) แนวเส้นทางเลือกที่ 1 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย

- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านวังดัง
- สถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง และ (2) โรงเรียนวัด

ห้วยสะพาน

- ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) พุทธอุทยาน สำนักป่าเขาแดง (2) วัดเขาแก้ว

และ (3) วัดห้วยสะพาน

(2.2) แนวเส้นทางเลือกที่ 2 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งสิ้น 4 แห่ง ประกอบด้วย

- สถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง และ (2) โรงเรียนวัด

ห้วยสะพาน

- ศาสนสถาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) วัดเขาแก้ว และ (2) วัดห้วยสะพาน

(2.3) แนวเส้นทางเลือกที่ 3 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งสิ้น 7 แห่ง ประกอบด้วย

- สถานศึกษา จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ (1) โรงเรียนบ้านพุเลียบ (2) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง

(3) โรงเรียนวัดห้วยสะพาน และ (4) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านพุเลียบ

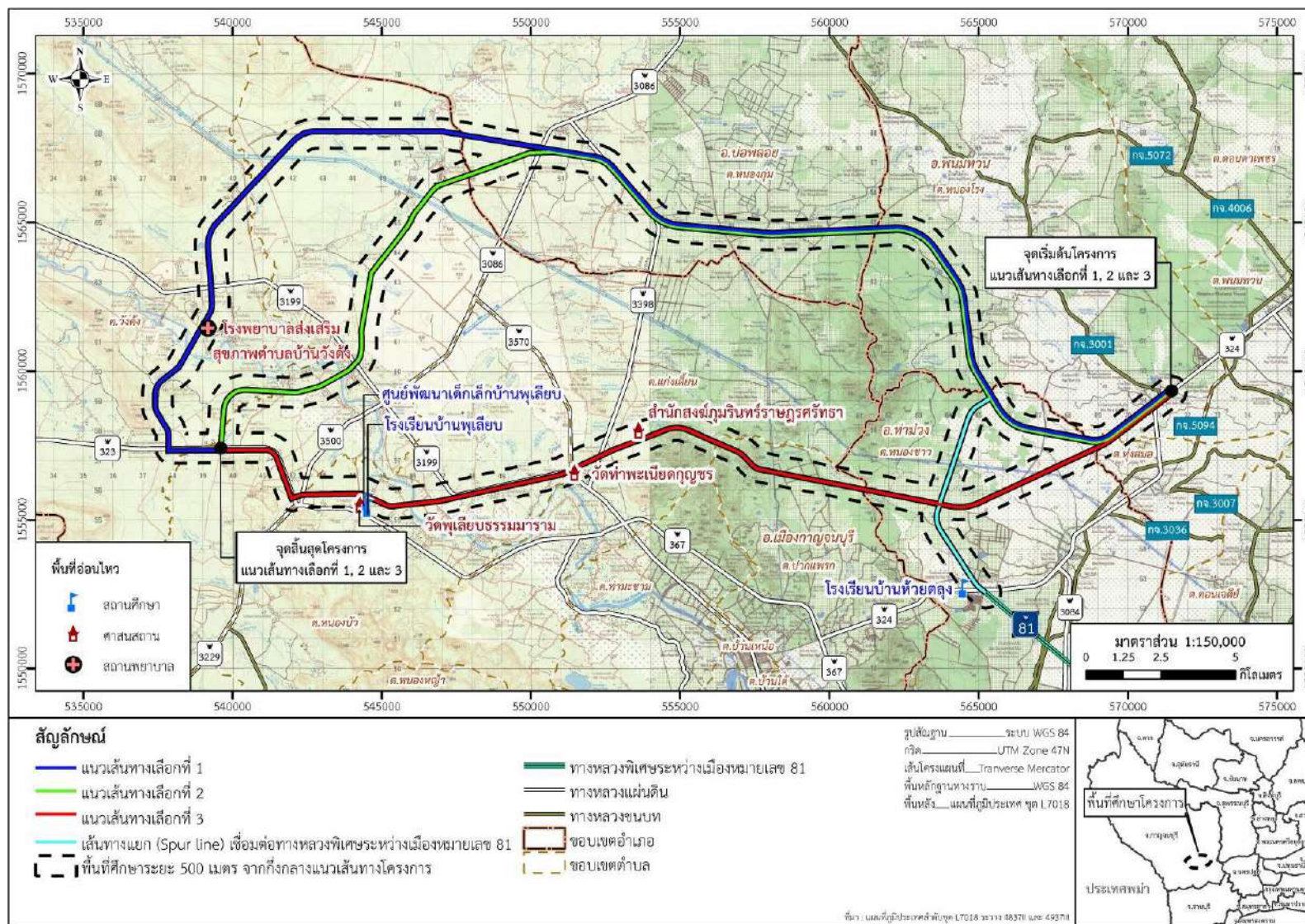
- ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) วัดท่าเพนียดกุญชร (2) วัดพุเลียบธรรมาราม

และ (3) วัดห้วยสะพาน



ตารางที่ 10-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	พิกัด		ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางเลือกของโครงการ (เมตร)		
						X	Y	แนวเส้นทาง เลือกที่ 1	แนวเส้นทาง เลือกที่ 2	แนวเส้นทาง เลือกที่ 3
1)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลบ้านวังดั่ง	สถานพยาบาล	ต.วังดั่ง	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	539176	1561449	120	-	-
2)	โรงเรียนบ้านพุเลียบ	สถานศึกษา	ต.หนองบัว	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	544495	1555399	-	-	440
3)	โรงเรียนบ้านห้วยตลุง	สถานศึกษา	ต.หนองขาว	อ.ท่าม่วง	จ.กาญจนบุรี	564461	1552687	450	450	450
4)	โรงเรียนวัดห้วยสะพาน	สถานศึกษา	ต.หนองโรง	อ.พนมทวน	จ.กาญจนบุรี	571730	1559704	460	460	460
5)	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านพุเลียบ	สถานศึกษา	ต.หนองบัว	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	544466	1555607	-	-	260
6)	พุทธอุทยาน สำนักป่าเขาแดง	ศาสนสถาน	ต.วังดั่ง	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	540041	1566176	470	-	-
7)	วัดเขาแก้ว	ศาสนสถาน	ต.หนองกุ่ม	อ.บ่อพลอย	จ.กาญจนบุรี	556586	1565121	420	420	-
8)	วัดท่าพะเนียดกุญชร	ศาสนสถาน	ต.แก่งเสี้ยน	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	551533	1556594	-	-	230
9)	วัดพุเลียบธรรมมาราม	ศาสนสถาน	ต.หนองบัว	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	544350	1555508	-	-	400
10)	วัดห้วยสะพาน	ศาสนสถาน	ต.หนองโรง	อ.พนมทวน	จ.กาญจนบุรี	571035	1559503	390	390	390
11)	สำนักสงฆ์ภูรินทร์ราษฎร์ธำ	ศาสนสถาน	ต.แก่งเสี้ยน	อ.เมืองกาญจนบุรี	จ.กาญจนบุรี	553676	1558006	-	-	-
รวม (แห่ง)								6	4	7



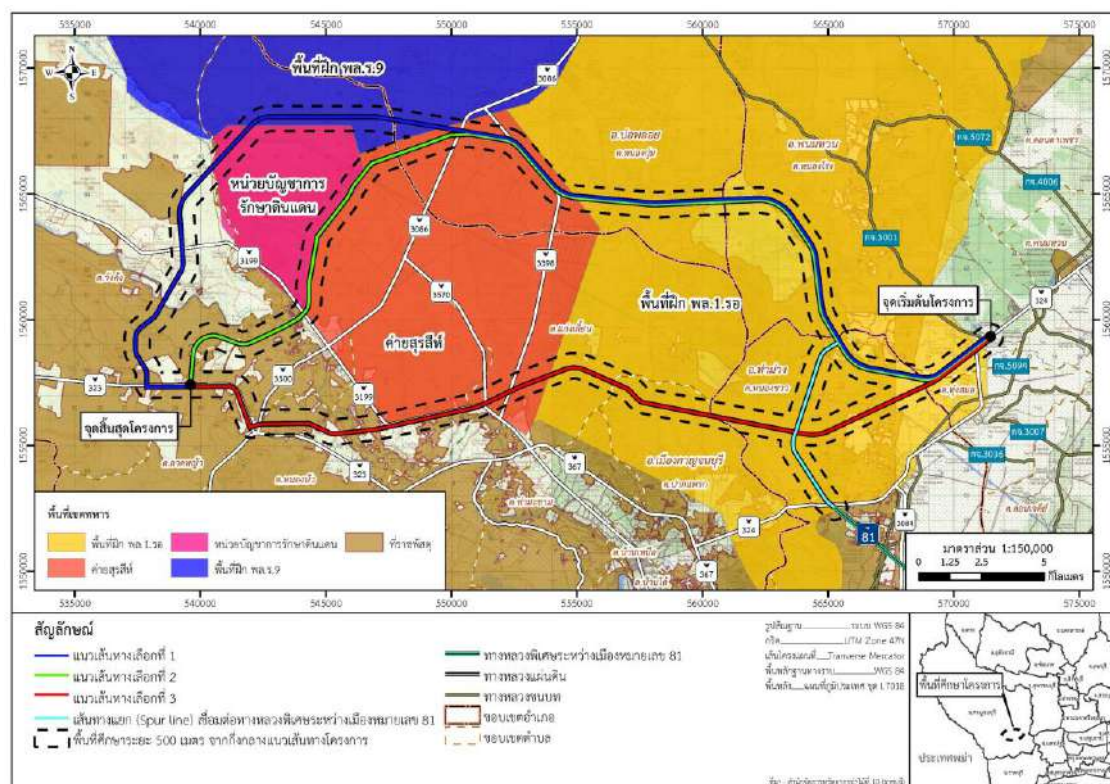
รูปที่ 10-5 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

(3) พื้นที่สำคัญทางการทหาร

พื้นที่สำคัญทางการทหารจัดเป็นที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ได้หวงห้ามไว้เพื่อประโยชน์ในราชการทหาร ซึ่งจากตรวจสอบพื้นที่ที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเลือกของโครงการทั้ง 3 แนวทางเลือก พบพื้นที่เขตทหาร ได้แก่ (1) พื้นที่ฝักพล.1.รอ (2) พื้นที่ฝัก พล.ร.9 (3) พื้นที่ค่ายสุรสีห์ และ (4) พื้นที่หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรค.) ซึ่งแนวเส้นทางเลือกที่ 1 พาดผ่านพื้นที่ของ (1) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (2) พื้นที่ฝัก พล.ร.9 และ (3) ค่ายสุรสีห์ แนวทางเลือกที่ 2 (1) พื้นที่ฝักพล.1.รอ (2) พื้นที่ฝัก พล.ร.9 (3) พื้นที่ค่ายสุรสีห์ และ (4) พื้นที่หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรค.) และ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 พาดผ่านพื้นที่ของ (1) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน และ (2) พื้นที่ฝัก พล.ร.9 แสดงดังตารางที่ 10-4 และรูปที่ 10-6 สำหรับที่ราชพัสดุจัดเป็นที่ดินของรัฐบาลใช้เพื่อประโยชน์ของรัฐ เช่น สร้างสถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล ศาลากลางจังหวัด ค่ายทหาร เป็นต้น กรมธนารักษ์มีหน้าที่บริหาร จัดสรร และให้เช่า ซึ่งคนทั่วไปไม่สามารถซื้อขายได้ แต่สามารถเช่าหรือขอใช้ได้ตามเงื่อนไขของรัฐที่กำหนดไว้

ตารางที่ 10-4 พื้นที่สำคัญทางการทหารและที่ราชพัสดุ

พื้นที่สำคัญทางการทหาร และที่ราชพัสดุ	ขนาดพื้นที่ (ไร่)		
	แนวเส้นทางเลือกที่ 1	แนวเส้นทางเลือกที่ 2	แนวเส้นทางเลือกที่ 3
หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน	1,937.11	2,313.96	3,140.56
พื้นที่ฝัก พล.ร.9	4,172.30	106.82	11,619.02
ค่ายสุรสีห์	3,995.53	7,613.84	-
พื้นที่ฝัก พล.1.รอ	-	13,049.09	-
ที่ราชพัสดุ	23,120.54	21,478.10	16,609.67



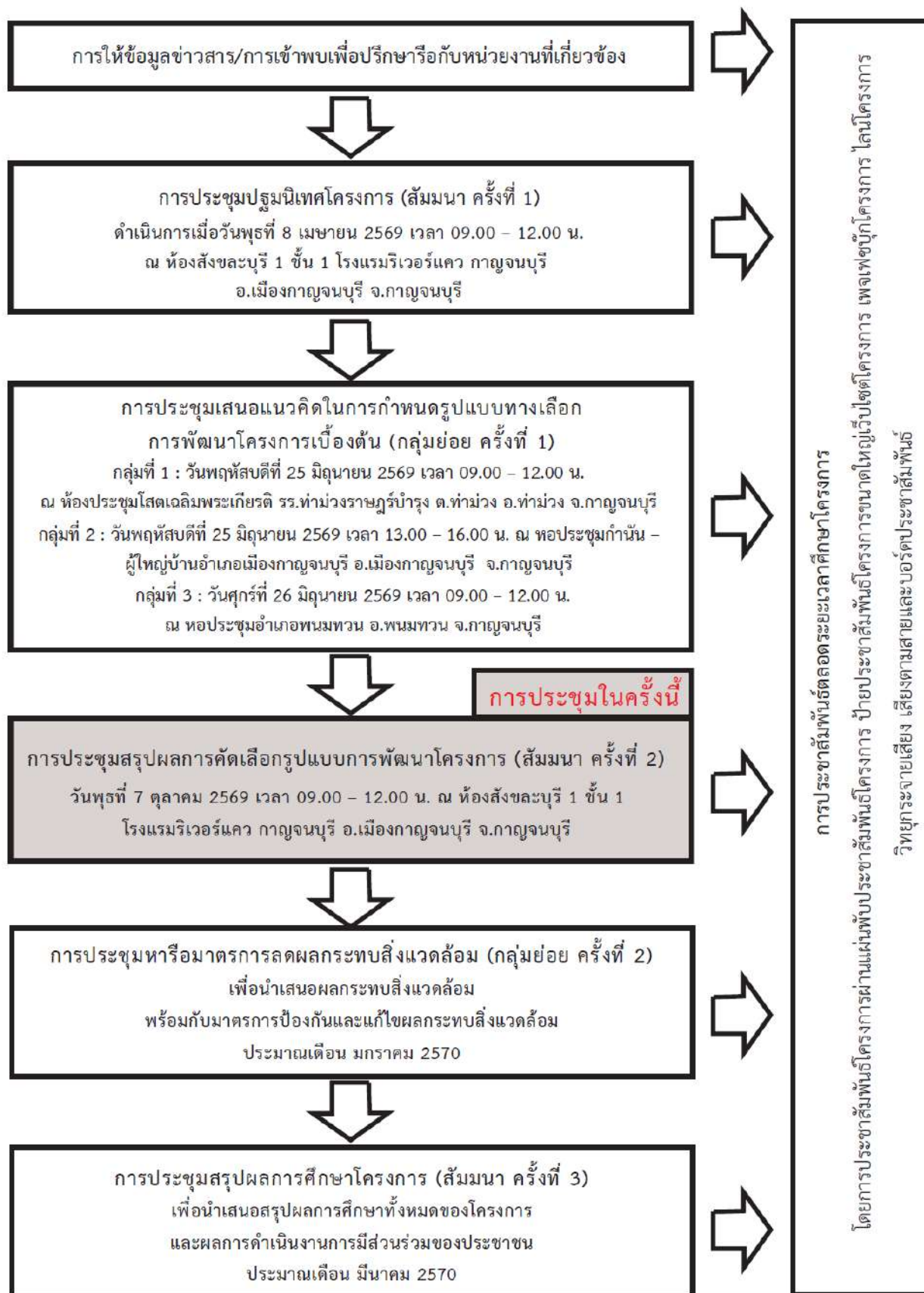
รูปที่ 10-6 พื้นที่สำคัญทางการทหารและที่ราชพัสดุ

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาแสดงดังตารางที่ 11-1 และมีขั้นตอนการดำเนินงานดังรูปที่ 11-1 ดังนี้

1. การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ วิทยุกระจายเสียง เสียงตามสายและบอร์ดประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาการศึกษา
2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องสังฆะบุรี 1 ชั้น 1 โรงแรมริเวอร์แคว กาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
4. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมกลุ่มย่อยออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้
กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 25 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมโสตเฉลิมพระเกียรติ ชั้น 1 โรงเรียนท่าม่วงราษฎร์บำรุง ตำบลท่าม่วง อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี
กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 25 มิถุนายน 2569 เวลา 13.00 – 16.00 น.
ณ หอประชุมกำนัน - ผู้ใหญ่บ้านอำเภอเมืองกาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 26 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ หอประชุมอำเภอพนมทวน อำเภอพนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี
5. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
วันพุธที่ 7 ตุลาคม 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องสังฆะบุรี 1 ชั้น 1 โรงแรมริเวอร์แคว กาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
6. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประมาณเดือนมกราคม 2570
7. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ประมาณเดือน มีนาคม 2570



รูปที่ 11-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 11-1 การดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการฯ ที่ผ่านมา

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ เพจเฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ



WEBSITE :
www.ทางหลวงหนองขาวลาดหญ้า.com



Facebook :
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่
สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า จังหวัดกาญจนบุรี



Line :
DOHหนองขาว - ลาดหญ้า
ID : @455mgbre

2. การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่เข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/โครงการนำไปดำเนินการ
1. วันพุธที่ 25 มีนาคม 2569 เวลา 14.00 น. นายวุฒิพงษ์ สุภัควนิช รองผู้ว่าราชการจังหวัดกาญจนบุรี 	1. ควรรออกแบบการจราจรเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังเส้นทางข้ามจังหวัดต่างๆ เช่น จังหวัดราชบุรีหรือเชื่อมโยงการเดินทางจากภาคเหนือไปยังภาคใต้ เป็นต้น 2. ปัญหาของจังหวัดกาญจนบุรีปัจจุบัน คือ มีช่องทางจราจรแคบ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 3. กังวลเรื่องการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากมีที่ดินของส่วนราชการ เช่น ที่ดินสปก. พื้นที่ทหาร 4. เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากมีประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่ และการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการพัฒนาขึ้นในพื้นที่	โครงการจะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้านเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้นั้น ทั้งในจังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง มีผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
2. วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม 2569 เวลา 14.00 น. นางสาวชลธิชา วงษ์อุตสาหะ นายอำเภอท่าม่วง 	1. เป็นห่วงกังวลเรื่องผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้และโบราณสถาน 2. ห่วงกังวลต่อผลกระทบทางด้านจิตใจของประชาชนในพื้นที่ หากมีการเวนคืนที่ดิน 3. เรื่องการออกแบบควรให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้นั้น	โครงการจะดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนโดยรอบอย่างน้อยที่สุด และมีการออกแบบแนวเส้นทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวงโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก
3. วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม 2569 เวลา 15.00 น. นายเอกศักดิ์ เศรษฐพิศาล ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานอำเภอเมืองกาญจนบุรี 	เสนอให้ทำเส้นทางตัดใหม่ โดยผ่านพื้นที่ตำบลท่ามะขาม ตำบลหนองขาว เพื่อช่วยลดปริมาณรถที่ต้องเดินทางผ่านตัวเมืองกาญจนบุรี เพื่อไปอำเภอทองผาภูมิ อำเภอสังขละบุรี เนื่องจากปัจจุบันมีถนนแสงชูโตเป็นเส้นทางเดียวที่สามารถเดินทางไปยังอำเภอต่างๆ ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว	โครงการจะรับนำความคิดเห็นไปประกอบการศึกษาและพิจารณาความเป็นไปได้เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่อย่างทั่วถึง



หน่วยงานที่เข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/โครงการนำไปดำเนินการ
4. วันศุกร์ที่ 6 มีนาคม 2569 เวลา 14.00 น. นายอนุสรณ์ วนิชกุลพิทักษ์ ปลัด อบต.หนองกุ่ม 	1. เห็นด้วยกับโครงการกับการทำแนวเส้นทางให้เป็นทางเลือก อีกทางหนึ่งสำหรับการเดินทาง 2. สามารถช่วยลดปัญหาการจราจร และปริมาณรถที่จะเข้าเมืองได้	โครงการจะดำเนินการศึกษาเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
5. วันศุกร์ที่ 6 มีนาคม 2569 เวลา 15.00 น. นายณรงค์ศักดิ์ เซ็นยวนิช ปลัดอำเภอบ่อพลอย 	ถ้ามีโครงการจะเกิดประโยชน์ต่อชาวบ้านในพื้นที่ และเกิดความปลอดภัยต่อผู้เดินทางมากขึ้น	โครงการจะดำเนินการศึกษาเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
6. วันจันทร์ที่ 9 มีนาคม 2569 เวลา 13.00 น. นายสุเทพ วงศ์วัชรมงคล นายอำเภอพนมทวน 	1. ในพื้นที่ศึกษาอาจจะมือนุสาวรีย์ดอนเจดีย์ที่เป็นโบราณสถาน 2. กังวลเรื่องการเวนคืนที่ดินของชาวบ้าน	โครงการจะนำไปใช้ประกอบการศึกษาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากสถานที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่รศมีศึกษาของโครงการ จะมีการกำหนดมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อโบราณสถานดังกล่าว รวมถึงเรื่องการเวนคืนที่ดินโครงการจะทำการศึกษาแนวเส้นทางให้มีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

3. การจัดประชุมโครงการ		
ชื่อการประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันพุธที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องสังฆะบุรี 1 ชั้น 1 โรงแรมริเวอร์แคว กาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี 	1. เส้นทางของโครงการจากหนองขาว จะผ่านตำบลหนองโรงบริเวณไหน ทำให้ถึงมีการเชิญตัวแทนชุมชน(ผู้ใหญ่บ้าน)ในพื้นที่ ตำบลหนองโรงมาประชุมในวันนี้ด้วย 2. แนวเส้นทางของโครงการผ่านที่ราชพัสดุ แนวนอนโดยรายละเอียดส่วนที่ผ่านที่ดินของ ทหารหรือที่ตั้งของค่ายทหาร สามารถติดต่อ ประสานงานเพื่อหารือกันต่อไป 3. ที่ดินของหน่วยบัญชาการรักษาดินแดน จะขึ้นกับมณฑลทหารบกที่ 17 สามารถ ติดต่อประสานงานไปยังหน่วยงานดังกล่าวได้ 4. ต้องการให้กรมทางหลวง ติดป้าย สัญลักษณ์ทางลงเขาให้ชัดเจนบริเวณทางลง เขาตบเต่า เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	ในการศึกษาโครงการ มีการกำหนดพื้นที่ศึกษาไว้กว้างๆ โดยจะมีการเชิญทุกหมู่บ้านในพื้นที่ศึกษามาประชุม หลังจากนั้นจะมีการกำหนดศึกษาพื้นที่ศึกษาให้แคบลงและจะมีการเชิญประชุมหน่วยงานในพื้นที่ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดจะศึกษาในการประชุมครั้งถัดไป ซึ่งบางพื้นที่ในพื้นที่ศึกษาอาจไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านโดยวัตถุประสงค์ของการประชุมในครั้งนี้เพื่อให้พื้นที่ศึกษาได้รับทราบว่าจะมีโครงการเกิดขึ้น ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษา ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษา ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษา

3. การจัดประชุมโครงการ (ต่อ)

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 25 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโสตเฉลิมพระเกียรติ โรงเรียนท่าม่วงราษฎร์บำรุง ตำบลท่าม่วง อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี	1. เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น แนวที่ 2 เนื่องจากมีแนวเส้นทางที่ตัดใหม่เพียง 34.72 กม. และใช้แนวถนนเดิม 9 กม. เมื่อเปรียบเทียบกับ 3 แนวทางเลือก พบว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ใช้แนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้วมากที่สุด จะทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด และคาดว่าจะมีการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่มากยิ่งขึ้น	ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาเพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดต่อไป
	2. บริเวณที่แนวเส้นทางเลือกตัดผ่านมีหลายพื้นที่ถือครองที่ดินแบบ ภบท.5 หากเกิดโครงการขึ้นและมีการเวนคืนแล้วได้ราคาไม่เท่าที่ซื้อมา จะเกิดความไม่พอใจของประชาชน	ขั้นตอนการเวนคืนที่ดินที่ถือครองแบบ ภบท.5 จะมีการสอบถามและค้นหาข้อมูลราคาการซื้อขาย ว่าราคาจริงเป็นอย่างไร และเมื่อยังไม่เป็นโฉนดการถือครองจะต้องศึกษาว่าจะมีขั้นตอนการดำเนินการอย่างไรต่อไป ที่ปรึกษาจะนำไปเป็นข้อมูลในการศึกษาโครงการ



ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 25 มิถุนายน 2569 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ หอประชุมก้านัน – ผู้ใหญ่บ้านอำเภอเมืองกาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี 	1. โครงการที่นำเสนอเป็นโครงการที่ดี ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในพื้นที่สะดวกยิ่งขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 ทำให้ปริมาณรถที่เข้ามาในตัวเมืองกาญจนบุรีมีมากยิ่งขึ้น ทำให้เกิดการจราจรติดขัด 2. เมื่อโครงการเปิดให้บริการ ตามแนวเส้นทางถนนมักจะมีคนนำขยะมาทิ้งบริเวณข้างทาง จึงอยากให้กรมทางหลวงหาแนวทางในการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าว	ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาต่อไป ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป



ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 26 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ หอประชุมอำเภอพนมทวน อำเภอพนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี	1. เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 เนื่องจากมีระยะทางที่ไม่มากและไม่ผ่านพื้นที่ที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมากนัก รวมถึงไม่กระทบต่อพื้นที่ของหน่วยงานราชการ และจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนที่ต้องการเดินทางไปตำบลบ่อพลอยให้สะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการกระจายความเจริญของเมืองอีกด้วย ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ยังมีแนวเส้นทางอยู่ใกล้ตัวเมือง ซึ่งอาจทำให้เกิดการจราจรติดขัด	ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาต่อไป
	2. แนวเส้นทางเลือกที่ 2 จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในตำบลหนองโรงเป็นอย่างมาก เนื่องจากจะช่วยลดปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ในช่วงฤดูการตัดอ้อย เนื่องจากเส้นทางเดิมที่รถบรรทุกใช้เดินทางบริเวณบ้านหลุมหินและบ้านห้วยสะพานมีความคับแคบทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป
	3. เห็นด้วยกับโครงการที่มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 มาเชื่อมกับแนวถนนโครงการ ซึ่งพื้นที่บริเวณนั้นเป็นพื้นที่การเกษตร ซึ่งมีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์กับประชาชน	ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการศึกษาเพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด
	4. ในตำบลหนองโรงมีหลายพื้นที่ ที่ยังมีการพิสูจน์สิทธิที่ดิน ระหว่างชาวบ้านกับพื้นที่ของทหาร	ในขั้นตอนการศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนได้ดำเนินการหารือกับหน่วยงานราชการที่คาดว่าแนวเส้นทางจะตัดผ่าน เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็น รวมถึงรวบรวมข้อมูลมาใช้ประกอบการศึกษาเพื่อให้ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการและเกิดผลกระทบต่อประชาชนและหน่วยงานน้อยที่สุด
  	5. ในพื้นที่ที่แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ตัดผ่าน คาดว่าจะมีน้ำป่าไหลหลากจากภูเขาสอยดาว และภูเขาพนมยงค์ไม่มากและพื้นที่บริเวณนั้นจะใช้เพื่อการเกษตร	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป

12. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

12.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

สรุปผลการศึกษาที่ได้ดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทาง ซึ่งรวมถึงความก้าวหน้าด้านวิศวกรรม งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ ลักษณะของเส้นทาง อุปสรรค สิ่งกีดขวางและจุดควบคุมอื่นๆ ศึกษาวิเคราะห์ด้านธรณีวิทยาเพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบเบื้องต้น

12.2 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

วิเคราะห์สภาพจราจรในปัจจุบันและการคาดการณ์จราจรสภาพในอนาคตบริเวณพื้นที่ศึกษา โครงการเพื่อนำไปประกอบการกำหนดรูปแบบถนน รูปแบบทางเชื่อมและทางแยก

12.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการฯ ซึ่งเป็นการศึกษาจากข้อมูลทางด้านทุติยภูมิ และการศึกษาในการลงพื้นที่ภาคสนาม และข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าและการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งระยะของการพัฒนาโครงการเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะเตรียมการก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

12.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) สรุปผลการจัดประชุมการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษา
- 2) ดำเนินการจัดประชุมการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากการดำเนินโครงการ และข้อเสนอแนะต่อมาตรการต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด
- 3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ วิทยุท้องถิ่น/เสียงตามสายในชุมชน รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

13. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2569 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 28 เมษายน 2570 รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น 450 วัน หรือ 15 เดือน

14. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6559 / โทรสาร : 02-354-6593

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

111 บางนา-ตราด 26 แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260

E-mail : info@tecconsultant.co.th

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม กรรณิการ์ คนชื่อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

เลขที่ 113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง
นนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000 E-mail : envitharaline@gmail.com

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม

กนกวรรณ อัครผล โทรศัพท์ : 097-148-0176

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

วีรวรรณ วิจิตชีพ โทรศัพท์ : 086-505-3463



Website :

www.ทางหลวงหนองขาวลาดหญ้า.com



Facebook : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

แนวใหม่ สาย ต.หนองขาว - ต.ลาดหญ้า

จังหวัดกาญจนบุรี



Line : DOHหนองขาว - ลาดหญ้า

Line ID : @455mgbre