



# เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศ โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้าง ถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี

จัดทำโดย



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เมษายน 2569



## การประชุมปฐมนิเทศ โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี

### 1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดกาญจนบุรีถือเป็นประตูสู่ภาคตะวันตกและมีพื้นที่ติดกับประเทศเมียนมาร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน และ จุดผ่อนปรนทางการค้าและการท่องเที่ยวที่ด่านพระเจดีย์สามองค์ เป็นเส้นทางสำคัญในการค้าผ่านแดนและการเดินทางระหว่างไทยกับเมียนมาร์และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจในภูมิภาค นอกจากนี้จังหวัดกาญจนบุรียังเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์สมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ ที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลก เช่น สะพานข้ามแม่น้ำแคว ทางรถไฟสายมรณะ (ถ้ากระแซ) สุสานทหารสัมพันธมิตร และ อนุสรณ์สถานช่องเขาขาด ซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สนใจประวัติศาสตร์รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมอื่นๆ อีกมากมาย ประกอบกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบแล้วจะส่งผลให้มีปริมาณการเดินทางเข้า - ออกจังหวัดกาญจนบุรีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบนเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษสายดังกล่าว

ดังนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของเมือง เชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ แก้ไขปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น ช่วยกระจายและลดความหนาแน่นของการจราจรบนถนนสายหลัก ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมืองและการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคอย่างยั่งยืน กรมทางหลวงชนบทโดยกองแผนงานจึงดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี ซึ่งแนวเส้นทางโครงการมีระยะทางประมาณ ๖๐ กิโลเมตร พร้อมทั้งดำเนินการศึกษารูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ฝั่งเหนือและฝั่งใต้ของเมืองให้มีความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงดำเนินการประชาสัมพันธ์และสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานในอนาคต



## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1 เพื่อศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ของโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี

2.2 เพื่อศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พร้อมเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) ของโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

2.2.1 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และรายละเอียดของโครงการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชน และข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายรวมถึงให้ครอบคลุมข้อห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่อย่างครบถ้วนต่อไป

2.2.3 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

2.2.4 เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต

2. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมในจังหวัดกาญจนบุรี และพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและขยายตัวของพื้นที่ ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า และด้านการลงทุน ทั้งในภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย

3. สามารถช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งสินค้า อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวให้มีความสะดวกและปลอดภัย ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านการเดินทางในอนาคต



#### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

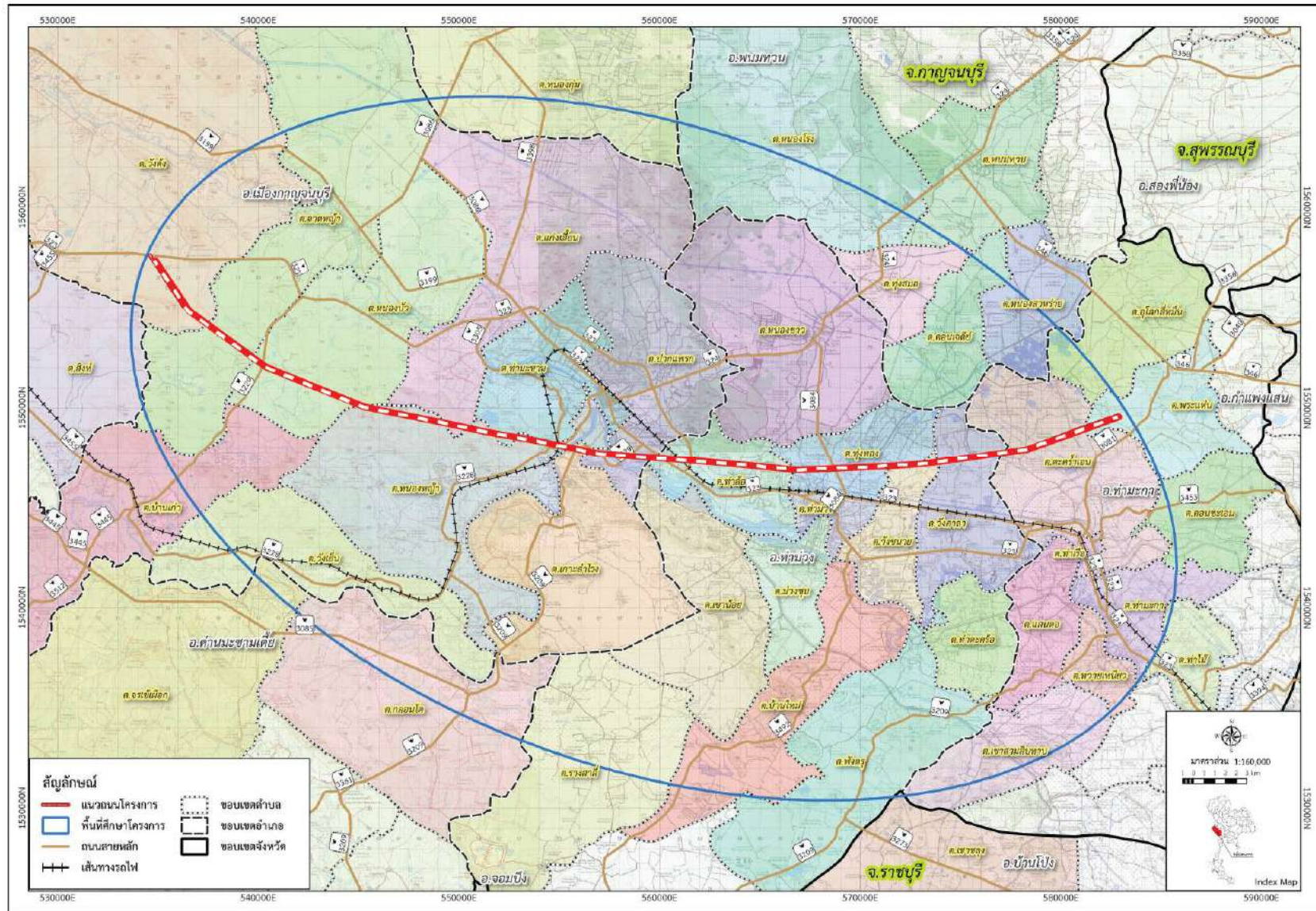
พื้นที่ศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 7 อำเภอ 41 ตำบล ในจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-1 และ ดังรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	
กาญจนบุรี	ด่านมะขามเตี้ย	กลอนโต	องค์การบริหารส่วนตำบลกลอนโต	
		จรเข้เผือก	องค์การบริหารส่วนตำบลจรเข้เผือก	
	ท่าม่วง	เขาน้อย	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาน้อย	
		ท่าตะคร้อ	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตะคร้อ	
		ท่าม่วง	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าม่วง	
		ท่าล้อ	เทศบาลตำบลท่าล้อ	
		ทุ่งทอง	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งทอง	
		บ้านใหม่	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่	
		พังตรุ	องค์การบริหารส่วนตำบลพังตรุ	
		ม่วงชุม	เทศบาลตำบลม่วงชุม	
		รางสาลี	องค์การบริหารส่วนตำบลรางสาลี	
		วังขนาย	เทศบาลตำบลวังขนาย	
		วังศาลา	เทศบาลตำบลวังศาลา	
		หนองขาว	เทศบาลตำบลหนองขาว	
		ท่ามะกา	เขาสามสืบหาบ	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาสามสืบหาบ
			ดอนชะเอม	เทศบาลตำบลดอนชะเอม
	ตะคร้ำเอน		องค์การบริหารส่วนตำบลตะคร้ำเอน	
	ท่ามะกา		เทศบาลตำบลท่ามะกา	
	ท่าไม้		เทศบาลตำบลท่าไม้	
	ท่าเรือ		เทศบาลเมืองท่าเรือพระแท่น	
	พระแท่น		เทศบาลตำบลพระแท่น	
	แสนตอ		องค์การบริหารส่วนตำบลแสนตอ	
	ห้วยเหนียว		เทศบาลตำบลห้วยเหนียว	
	อุโลกสีห์หมื่น		องค์การบริหารส่วนตำบลอุโลกสีห์หมื่น	
	ไทรโยค	สิงห์	องค์การบริหารส่วนตำบลสิงห์	
	บ่อพลอย	หนองกุ่ม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกุ่ม	
	พนมทวน	ดอนเจดีย์	เทศบาลตำบลดอนเจดีย์	
		ทุ่งสมอ	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งสมอ	
		พนมทวน	องค์การบริหารส่วนตำบลพนมทวน	
		หนองโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง	
		หนองสาหร่าย	เทศบาลตำบลหนองสาหร่าย	
	เมืองกาญจนบุรี	เกาะสำโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะสำโรง	
		แก่งเสี้ยน	องค์การบริหารส่วนตำบลแก่งเสี้ยน	
		ท่ามะขาม	เทศบาลตำบลท่ามะขาม	
		บ้านเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเก่า	



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง
กาญจนบุรี	เมืองกาญจนบุรี	ปากแพรก	เทศบาลเมืองปากแพรก
		ลาดหญ้า	เทศบาลตำบลลาดหญ้า
		วังด้ง	องค์การบริหารส่วนตำบลวังด้ง
		วังเย็น	องค์การบริหารส่วนตำบลวังเย็น
		หนองบัว	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองบัว
		หนองหญ้า	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหญ้า
1 จังหวัด	7 อำเภอ	41 ตำบล	2 ทม. 14 ทต. 25 อบต.



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ



## 5. ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมตามขอบเขตการศึกษาของงานด้านต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 5.1 การทบทวนเอกสารและข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

รวบรวม ตรวจสอบ ทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ และแผนงานต่าง ๆ เช่น ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เป็นต้น รวมทั้งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องสรุปผลการศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องไว้ในรายงานอย่างชัดเจน เช่น ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

### 5.2 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### 5.2.1 งานรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในระดับพื้นที่โดยรอบของโครงการ ซึ่งข้อมูลที่จะต้องรวบรวมและวิเคราะห์ประกอบด้วย ผลผลิตทั้งหมดรวม ประชากร การจ้างงาน รายได้ ข้อมูลรถจดทะเบียน ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวมและข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนข้อมูลเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการจรรยาจรในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์จะต้องเป็นข้อมูลทุติยภูมิล่าสุดในช่วงที่ทำการศึกษา

#### 5.2.2 งานศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้ม ด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต

ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะมีผลต่อการจรรยาจรในอนาคต เช่น การคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของประชากร ผลผลิตทั้งหมดรวม การจ้างงาน รายได้ และจำนวนนักท่องเที่ยว เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ด้านการจรรยาจรในอนาคต

### 5.3 การศึกษาด้านการจรรยาจรและขนส่ง

#### 5.3.1 งานรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลการคมนาคมและขนส่ง รวมทั้งโครงข่ายทางที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและปัจจุบัน พร้อมทั้งแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในอนาคต

#### 5.3.2 งานสำรวจรวบรวมข้อมูลด้านการจรรยาจรขนส่ง

ลงพื้นที่สำรวจภาคสนามเพื่อรวบรวมข้อมูลด้านการจรรยาจรขนส่ง ที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์สภาพการจรรยาจรขนส่งบริเวณพื้นที่โดยรอบของโครงการในปัจจุบัน รวมทั้งพยากรณ์แนวโน้มการจรรยาจรในอนาคต โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย การนับรถแยกประเภท (Classified Count) บริเวณทางแยก และบนช่วงถนน การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination Survey) การสำรวจความเร็ว (Traffic Speed Survey) การหาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับปริมาณการจรรยาจร (Speed - Volume Relationship) บนโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง หรือการสำรวจอื่น ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและจะต้องเพียงพอต่อการวิเคราะห์และพยากรณ์การจรรยาจรทั้งหมด โดยจะต้องส่งแผนการสำรวจปริมาณการจรรยาจรให้คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เห็นชอบก่อนออกสำรวจภาคสนาม โดยอย่างน้อยต้องประกอบไปด้วย



- 1) การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts) ไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง อย่างน้อย 15 จุด จุดละ 3 วัน (ช่วงวันธรรมดา 2 วัน ช่วงวันหยุด 1 วัน)
- 2) การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts) ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง อย่างน้อย 5 จุด จุดละ 3 วัน (ช่วงวันธรรมดา 2 วัน ช่วงวันหยุด 1 วัน)
- 3) การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Traffic Movement Counts) ไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง อย่างน้อย 15 จุด จุดละ 3 วัน (ช่วงวันธรรมดา 2 วัน ช่วงวันหยุด 1 วัน)
- 4) การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Traffic Movement Counts) ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง อย่างน้อย 5 จุด จุดละ 3 วัน (ช่วงวันธรรมดา 2 วัน ช่วงวันหยุด 1 วัน)
- 5) การสำรวจจุดเริ่มต้นทางและปลายทาง (Origin-Destination Survey) อย่างน้อย 20 จุด จุดละ 3 วัน (ช่วงวันธรรมดา 2 วัน ช่วงวันหยุด 1 วัน)
- 6) การสำรวจสภาพการจราจรในถนนโครงข่ายและทางแยกในสภาพปัจจุบัน เช่น ความเร็วในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง ไม่น้อยกว่า 3 วัน

### 5.3.3 งานวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

ใช้แบบจำลองด้านการจราจร (Traffic Model) ที่เหมาะสมเพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลจราจร โดยต้องทำการปรับเทียบแบบจำลองให้สอดคล้องกับข้อมูลจราจรภาคสนามจัดเก็บ ในโครงการตามข้อ 5.3.2 ตลอดจนคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตของโครงการ โดยต้องระบุผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร ตั้งแต่ปีแรกที่เปิดใช้งาน รวมทั้งอายุการใช้งานที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 ปี ตามลำดับ พร้อมทั้งแสดง รูปแบบวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาอย่างละเอียด โดยผลการศึกษาที่ได้ต้องแสดงให้เห็นอย่าง ชัดเจน ครอบคลุมถึงความต้องการในการเดินทาง

### 5.4 การศึกษาทางเลือกและรูปแบบของโครงการ

ดำเนินการ ศึกษาทางเลือก (Alternative Study) โดยมุ่งเน้นที่รูปแบบต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมที่สุดและใช้งบลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด การศึกษานี้ครอบคลุมการ รวบรวม ตรวจสอบ และทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้องในทุกประเด็นที่จำเป็น ทั้งในเชิงนโยบาย (Policy) กล ยุทธ์ (Strategy) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการคมนาคมขนส่งและการรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม รวมถึงรูปแบบ เทคนิค และวิธีการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะต้องวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อดีและ ข้อเสียที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละรูปแบบการก่อสร้าง โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาที่เหมาะสมและชัดเจน ซึ่งอย่างน้อยต้องครอบคลุมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สำหรับหลักเกณฑ์ด้าน สิ่งแวดล้อมนั้น จะต้องนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นรายการผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแต่ละทางเลือกมาประกอบการพิจารณา โดยสามารถประยุกต์ใช้วิธีการประเมินด้าน เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมร่วมด้วยได้ นอกจากนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากกิจกรรมการ ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) จะต้องถูกนำมาใช้ประกอบการพิจารณา กำหนด ทางเลือกที่มีความเหมาะสมในเบื้องต้น เมื่อวิเคราะห์จนได้ข้อสรุปแล้ว ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอทางเลือกที่ดี ที่สุดพร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุนและนำเสนอปริมาณการจราจรคาดการณ์บนโครงข่ายถนนและระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) ทั้งในกรณีที่มีและไม่มีโครงการ โดยละเอียดให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณา เห็นชอบ



## 5.5 การศึกษาด้านวิศวกรรม

### 5.5.1 งานสำรวจแนวเส้นทางโครงการ

จัดเตรียมแผนที่ และ/หรือ ภาพถ่ายทางอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ พร้อมทั้งทำการสำรวจเบื้องต้นเพื่อศึกษาสภาพภูมิประเทศ ลักษณะของเส้นทาง อุปสรรคสิ่งกีดขวาง สาธารณูปโภคต่าง ๆ และจุดควบคุมอื่น ๆ รวมทั้งการจัดทำแผนที่เพื่อการสำรวจจอสังหาริมทรัพย์ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) หากมีอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางต่อการปรับปรุงแก้ไขแนวเส้นทาง จะต้องมีการแนะนำแนวเส้นทางก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนที่เหมาะสมตลอดจนจะต้องจัดทำแผนที่แสดงแนวเส้นทางและระดับในมาตราส่วน ๑ : ๔,๐๐๐ หรือมีคุณภาพดีกว่า

### 5.5.2 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา

ดำเนินการเจาะสำรวจดิน และรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่ทันสมัย เกี่ยวกับสภาพโครงสร้าง คุณลักษณะ และคุณสมบัติทางธรณีวิทยาและปฐพีกลศาสตร์ในพื้นที่ศึกษา เจาะสำรวจชั้นดินจำนวนไม่น้อยกว่า 6 จุด โดยนำเสนอตำแหน่งให้คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ เห็นชอบก่อนดำเนินการ พร้อมศึกษาพื้นที่ ของแหล่งวัสดุและทำการตรวจสอบปริมาณ ที่ตั้ง และคุณสมบัติของวัสดุงานทาง และชั้นดินเดิมเพื่อให้ได้ ข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) ทางด้านงานทางและงานโครงสร้าง เช่น สะพาน อาคารระบายน้ำ และอุโมงค์ (ถ้ามี) รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 5.5.3 งานเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)

รวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลด้านการจราจร ปฐพีกลศาสตร์ ธรณีวิทยา และอุทกวิทยา เพื่อเสนอรูปแบบงานทาง งานสะพาน อาคารระบายน้ำ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นให้ได้มาตรฐาน โดยมีเป้าหมายให้สามารถเชื่อมชุมชนทั้ง 2 ข้างทางเข้าด้วยกันได้อย่างเหมาะสม และมีรูปแบบวิธีการก่อสร้างที่ดีที่สุด

งานออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) การออกแบบจะต้องเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ มาตรฐานสากลที่ทันสมัย และมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบท นอกจากนี้ รูปแบบที่เสนอยังต้องรวมถึงแนวทางในการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ จากการตรวจสอบตามรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist: EC) ที่ปรึกษาอาจเสนอแนะรูปแบบการก่อสร้างแบบเป็นขั้นตอน (Staged Construction) หรือรูปแบบที่สมบูรณ์ (Ultimate Design) โดยต้องมีเหตุผลสนับสนุนข้อเสนอแนะเหล่านั้น รายละเอียดที่จัดทำขึ้นจะต้องชัดเจนเพียงพอที่ผู้เสนอรูปแบบจะสามารถดำเนินการปรับแก้แบบได้โดยสะดวกและรวดเร็วในภายหลัง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### (1) งานศึกษารูปแบบเรขาคณิตของทางและโครงสร้างชั้นทาง

ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอรูปแบบเรขาคณิตของถนนโครงการ โดยคำนึงถึงปัจจัยสำคัญ เช่น ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และความจุของทาง รวมถึงการประเมินปัญหาเกี่ยวกับการทรุดตัวและเสถียรภาพของคันทาง พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาเหล่านั้น นอกจากนี้ต้องนำเสนอรูปแบบโครงสร้างชั้นทางและผิวทางที่ที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอ เหมาะสม และคุ้มค่ากับการใช้งาน



## (2) งานศึกษารูปแบบโครงสร้าง

ศึกษาผลกระทบต่าง ๆ ที่มีผลต่อการพิจารณาเสนอรูปแบบทางด้านโครงสร้างที่จำเป็น เช่น สะพาน ทางข้าม ทางลอด ทางแยกต่างระดับ สะพานลอย กำแพงกันดิน รวมทั้งรูปแบบสะพาน โครงสร้างพิเศษข้ามแม่น้ำสายหลัก (ถ้ามี) การเสนอรูปแบบเชิงหลักการต้องระบุชนิดของโครงสร้าง วัสดุที่ใช้ คุณลักษณะตำแหน่งที่ตั้ง รวมถึงมาตรฐานและวิธีการเสนอรูปแบบ รูปแบบโครงสร้างจะต้องกลมกลืนเข้ากับ สภาวะแวดล้อมได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังต้องวิเคราะห์เทคนิคและเสนอแนะวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม ประหยัด สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

## (3) งานศึกษารูปแบบระบบระบายน้ำ

ศึกษาวิเคราะห์สภาพภูมิประเทศ พื้นที่รับน้ำ และปริมาณน้ำผิวดิน เพื่อเสนอรูปแบบ ระบบระบายน้ำให้เหมาะสมและเพียงพอ ระบบที่ออกแบบจะต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันปัญหาน้ำหลาก น้ำท่วมขัง และการชะล้างพังทลายในอนาคต และต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำตามธรรมชาติ

## (4) แบ่งตอนการก่อสร้าง

ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนวทางการแบ่งตอนการก่อสร้าง ให้มีความเหมาะสม โดยพิจารณาจากข้อจำกัดและปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจมีผลต่อการดำเนินโครงการ ทั้งในด้านพื้นที่ เวลา วิศวกรรม และความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถดำเนินงานก่อสร้างได้อย่างมีประสิทธิภาพและแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

### 5.5.4 งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประเมินราคา

คำนวณปริมาณงานก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยใช้ข้อมูลพื้นฐานด้านราคาที่เป็น ปัจจุบันและเหมาะสมที่สุด พร้อมทั้งประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้นทั้งหมดให้สอดคล้องกับรูปแบบ การออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)

### 5.5.5 งานประเมินค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

ศึกษาและเสนอแนะแนวทางในการบำรุงรักษาคันทาง ผิวจราจร สะพาน โครงสร้าง และองค์ประกอบอื่น ๆ พร้อมทั้งประเมินค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี

## 5.6 การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ

ทำการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

### 5.6.1 การประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนเบื้องต้น ประกอบด้วย

ประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนเบื้องต้น เช่น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและ สิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานด้านโยธา ค่าดำเนินการและบำรุงรักษาตลอดอายุโครงการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางการเงินได้ โดยจะต้องแสดงรายละเอียดแยกไว้ เป็นสัดส่วนอย่างชัดเจน สอดคล้องกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ฉบับล่าสุด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยที่ปรึกษาจะต้องแสดงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งราคาทางการเงิน และราคาทางด้านเศรษฐกิจ

### 5.6.2 การประเมินผลประโยชน์

ศึกษา ประเมิน และแสดงที่มาของผลประโยชน์ทางตรงที่จะได้รับจากการพัฒนา โครงการ ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางการเงินได้และไม่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางการเงินได้ โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefit) ที่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้ ได้แก่ การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC Saving) การประหยัด



มูลค่าเวลา (Value of Time Saving : VOT Saving) และการประหยัดมูลค่าอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving : ACC Saving) และผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) เช่น จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น อัตราการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยว ระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว เป็นต้น

### 5.6.3 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ

วิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) อัตราผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C Ratio) มูลค่าสุทธิปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) พร้อมทั้งวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis) ให้ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

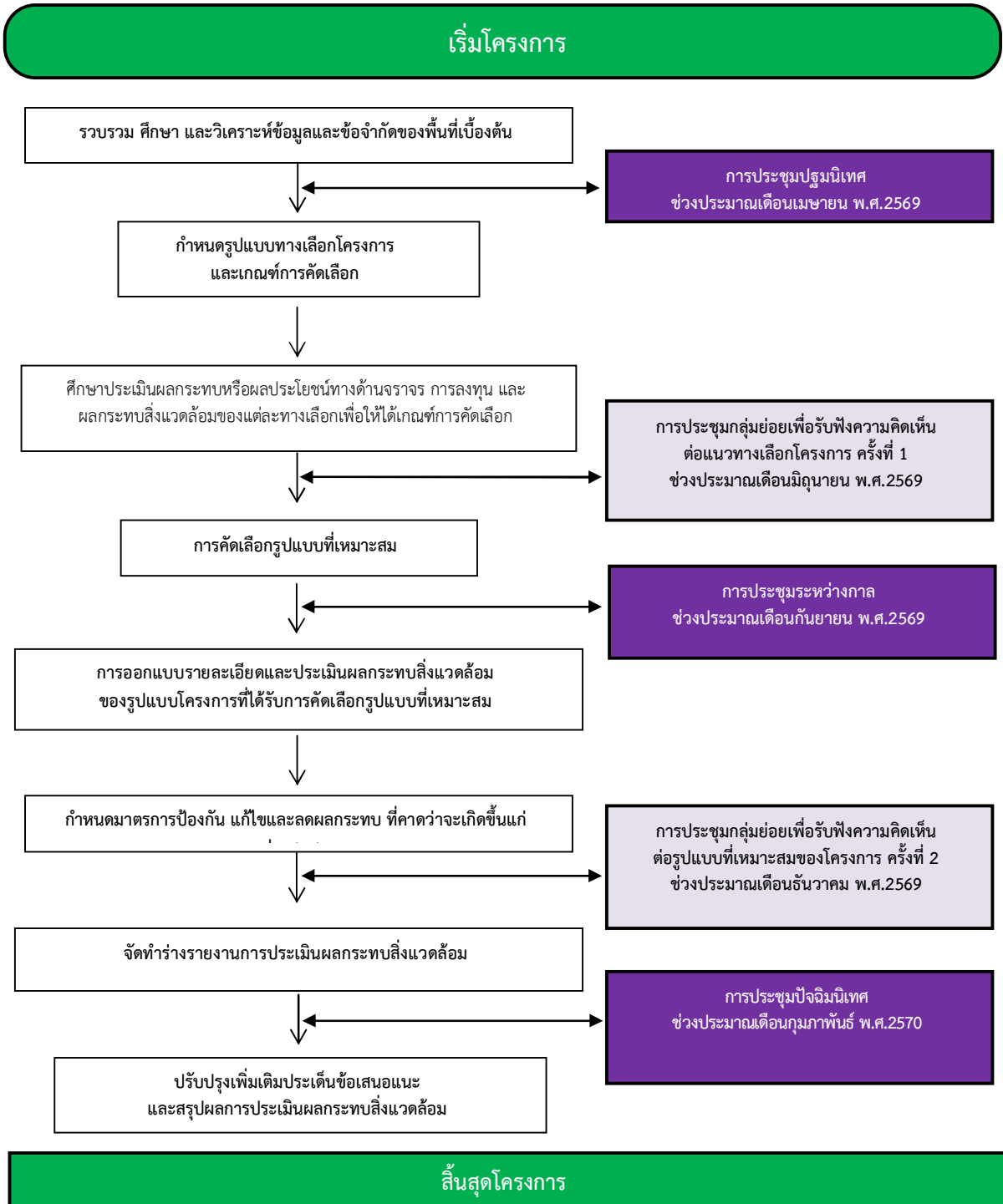
### 5.7 การศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ศึกษา รวบรวม ข้อมูล ที่จำเป็น เพื่อศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี ระบบนิเวศน์ธรรมชาติ ทรัพยากรดิน ป่าไม้ แหล่งน้ำ สัตว์ป่า และสาธารณสุขของชุมชนที่เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งตรวจสอบให้แน่ชัดว่าพื้นที่ของโครงการบริเวณใดบ้างที่เข้าข่ายจะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ จะต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการชดเชยทรัพย์สินและอสังหาริมทรัพย์ (ถ้ามี) ที่อาจเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยจะต้องดำเนินการศึกษาและทบทวนข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลด้านการโยกย้ายเวนคืน รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เป็นต้น ตลอดจนนำเสนอมาตรการ แนวทางและวิธีการในการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดจากการพัฒนาโครงการ แล้วให้นำเสนอคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

### 5.8 การมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน มีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษา แสดงดังใน รูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



## 6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 6.1 สภาพภูมิประเทศ และข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่

จากการศึกษารวบรวมข้อมูล และการเดินทางตรวจสอบสภาพภูมิประเทศของโครงการ พบว่ามีผลต่อการกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่แตกต่างกันสำหรับแต่ละพื้นที่ในระดับหนึ่ง ในขั้นตอนนี้จะขอกล่าวถึงสภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปของพื้นที่ซึ่งสามารถแบ่งเป็น 2 แนวซึ่งสามารถเชื่อมต่อระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ดังนี้

#### แนวตอนกลาง

ประกอบด้วยพื้นที่ของตัวเมืองกาญจนบุรี ซึ่งมีความเจริญและค่อนข้างแออัด เนื่องจากสภาพทางธรรมชาติบีบให้การขยายตัวเมืองทำได้ยาก อีกทั้งยังมีสิ่งภูเขาสูง แหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น แม่น้ำแควน้อย แม่น้ำแควใหญ่ และแม่น้ำแม่กลองผ่านพื้นที่อำเภอเมือง มีสถานที่สำคัญทางศาสนา เช่น วัดโบราณสถาน แหล่งประวัติศาสตร์รวมตัวกันมากในเขตอำเภอเมือง ดังนั้น ในการที่จะกำหนดแนวทางจากจุดเริ่มต้นโครงการผ่านมาทางกลางเมือง จึงทำได้ยาก โดยเฉพาะภายในเขตผังเมืองรวมของอำเภอเมืองกาญจนบุรี สำหรับทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี ซึ่งมีเขตทางรวม 40-60 เมตร มากพอที่จะก่อสร้างทางยกระดับตรงกลางได้ ก็มีชุมชนขยายตัวออกมาเกาะอยู่ตลอดเส้นทาง และทางเลี่ยงเมืองก็ยังห่างจากตัวเมืองประมาณ 1-2 กิโลเมตรเท่านั้น เมื่อสุดทางเลี่ยงเมืองบริเวณแยกแก่งเสี้ยนเขตทางจะเหลือเพียง 30 เมตร จึงไม่แนะนำที่จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับบนเขตทางเดิม นอกจากนี้เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ ซึ่งอยู่ทางตะวันออกของตัวเมือง มีพื้นที่กว้างครอบคลุมเขาพุเลียบ เขาใหญ่ เขาแมงลัก เขาวังตะเคียน และยังเป็นพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ชั้นที่ 1B ทำให้พื้นที่ตอนกลางมีจำกัด มีชุมชนบ้านเก่า ซึ่งเป็นชุมชนเดิมของพื้นที่อยู่ริมแม่น้ำแควน้อย และเป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติบ้านเก่า นอกจากนี้ยังมีสถานีรถไฟบ้านเก่า ของเส้นทางรถไฟสายกาญจนบุรี-น้ำตกวิ่งผ่าน การกำหนดแนวทางในช่วงกลางจึงมีข้อพิจารณาจากกายภาพพื้นที่ ดังนี้

#### ข้อดี

- ระยะทางสั้นกว่าแนวทางด้านเหนือ ประมาณ 10 กิโลเมตร
- ผ่านพื้นที่ทหารบางส่วน แต่เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากชาวบ้านต้องจ่ายค่ารื้อถอน

#### ข้อด้อย

- แนวทางต้องขึ้นทางเหนือก่อนแล้ววกลงใต้ก่อนถึงเขตพื้นที่ทหาร ทำให้ระยะทางยาวขึ้น
- แนวทางต้องอยู่นอกเขตผังเมืองรวม และผ่านบริเวณที่เป็นรีสอร์ทและโรงแรมริมน้ำ
- ต้องก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 323 ถึง 3 ครั้ง เพื่อเลี่ยงชุมชน
- ผ่านพื้นที่ที่พัฒนาแล้วสองข้างเส้นทางเดิมกาญจนบุรี-พุน้ำร้อน
- แนวทางมีโค้งมากเพื่อหลีกเลี่ยงชุมชน โบราณสถาน สนามกอล์ฟ รีสอร์ท



### **แนวด้านใต้**

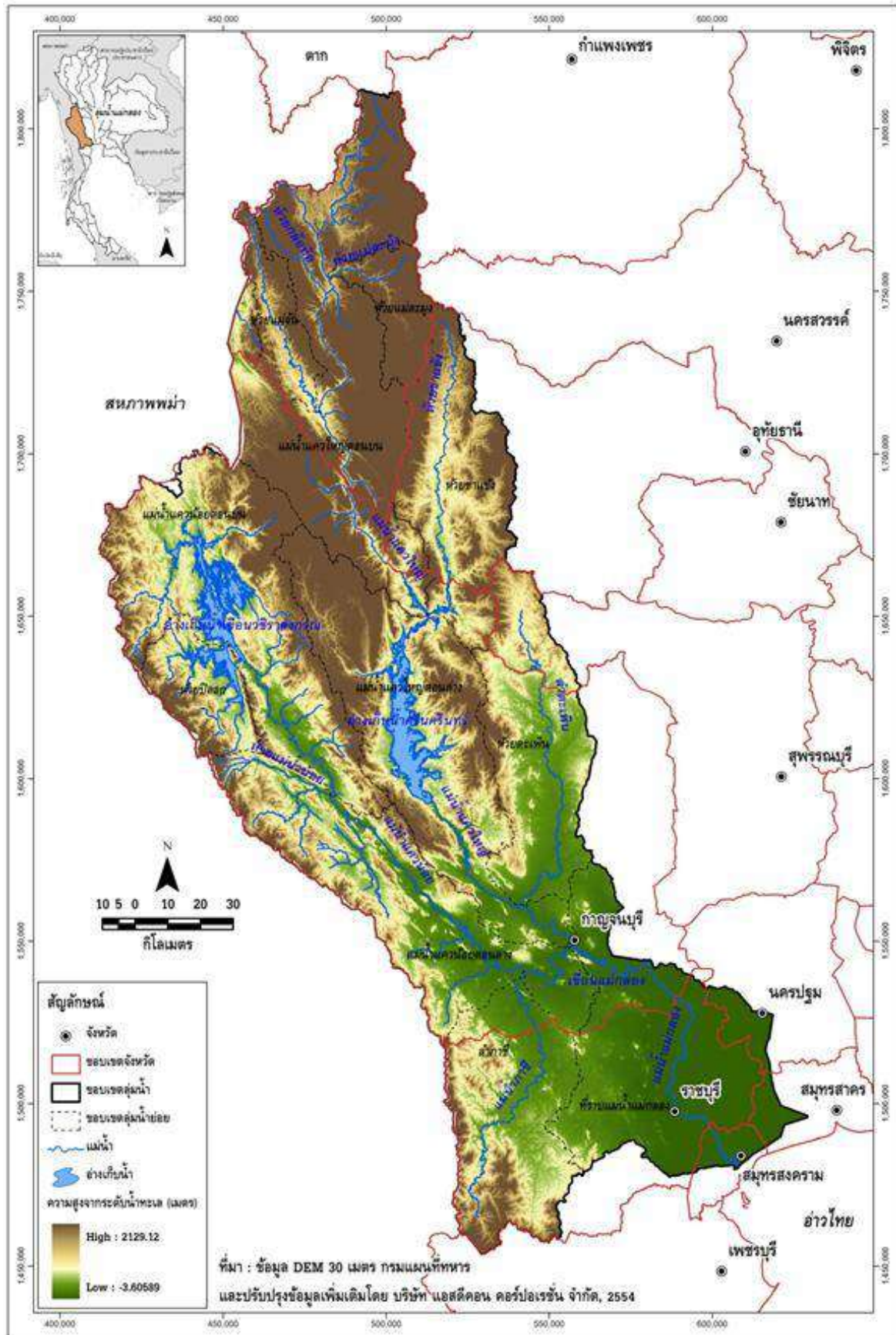
พื้นที่ด้านใต้อยู่ในพื้นที่ของอำเภอท่าม่วง อำเภอด่านมะขามเตี้ย เป็นพื้นที่ราบ เขตอำเภอท่าม่วงจะมีทั้งส่วนที่เป็นไร่อ้อย ทุ่งนา และแปลงปลูกพืชผัก ส่วนของอำเภอด่านมะขามเตี้ยแล้วจะมีไร่อ้อย ไร่มัน และแปลงพืชผักบางส่วน และภูมิประเทศมีความสูงต่ำต่างๆ กันมีทั้งส่วนที่ค่อนข้างแห้งและส่วนที่มีปัญหาน้ำท่วมซ้ำซาก ช่วงที่มีน้ำท่วมประจำและเป็นทางผ่านของน้ำมีความยาวประมาณ 1.5 กม.อยู่ด้านเหนือของอำเภอด่านมะขามเตี้ย บริเวณริมลำภาชีซึ่งมีต้นน้ำจากอำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี หากแนวทางจะผ่านพื้นที่นี้จะต้องแก้ไขด้วยการก่อสร้างเป็นโครงสร้างสะพานบก พื้นที่ด้านใต้ไม่มีภูเขามากนักส่วนมากเป็นที่ราบโล่ง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างสำคัญในพื้นที่ และไม่มีแหล่งโบราณสถานสำคัญ ไม่มีรีสอร์ทหรือโรงแรมริมน้ำ ทำให้กำหนดแนวทางได้ทางตรงยาว

### **ข้อดี**

- สามารถกำหนดแนวทางได้เป็นแนวทางตรงยาว จำนวนโค้งน้อยมาก
- ระยะทางสั้นกว่าแนวทางด้านเหนือประมาณ 17 กิโลเมตร
- ไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควน้อย และแม่น้ำแควใหญ่
- ไม่ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจทางการท่องเที่ยว
- สามารถก่อสร้างเป็นทางราบระดับพื้นดิน
- ไม่ต้องผ่านตัวเมือง และเพิ่มปริมาณจราจรในตัวเมือง

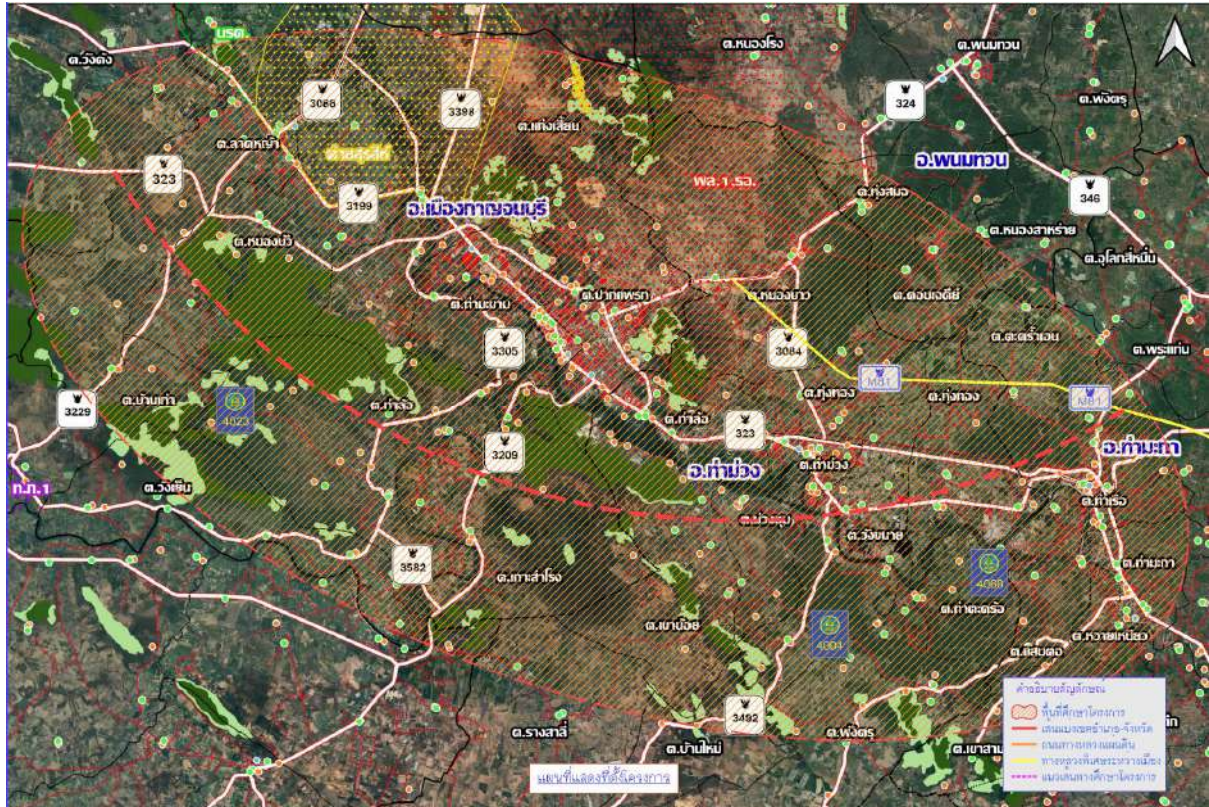
### **ข้อด้อย**

- เป็นพื้นที่ทางเกษตรกรรมที่สำคัญ
- ต้องป้องกันการเกิดน้ำท่วมและคันทางขวางทางน้ำ
- อยู่ห่างตัวเมือง



รูปที่ 6-1 ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดกาญจนบุรี

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนฝั่งใต้ จ.กาญจนบุรี เป็นงานศึกษาแนวทางเลือกแนวเส้นทางใหม่ พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่อำเภอท่ามะกา อำเภอท่าม่วง อำเภอพนมทวน และอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี โดยบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณอำเภอท่ามะกา ซึ่งแนวสายทางตัดผ่านชุมชน หมู่บ้าน บ้านจัดสรร ตามแนวสายทางสลับกับพื้นที่โล่ง และมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก ซึ่งมีข้ามแม่น้ำแม่กลอง และไปสิ้นสุดบริเวณอำเภอเมืองกาญจนบุรี ดังแสดงภาพรวมของพื้นที่โครงการรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-1 พื้นที่โครงการ

## 6.2 โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

### 1) โครงข่ายถนน

โครงข่ายถนนในพื้นที่ที่ศึกษาพบว่าโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทที่อยู่ในพื้นที่รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-3



### ทางหลวงหมายเลข 323

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 สายหนองตะเควง-เจดีย์สามองค์ บ้างก็เรียก 323 ทางเลี่ยงเมืองบ้านโป่ง เป็นทางหลวงแผ่นดินในภาคตะวันตกของประเทศไทย เริ่มต้นจากถนนเพชรเกษม ผ่านจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เชื่อมต่อกับประเทศพม่า ที่ด่านเจดีย์สามองค์ ระยะทางรวม 287.167 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 323 มีขนาด 4-8 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00-2.5 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 323

### ทางหลวงหมายเลข 324

ถนนอุ้มทอง หรือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 324 สายกาญจนบุรี-จรเข้สามพัน เป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้เดินทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดสุพรรณบุรี โดยเริ่มต้นจากแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 (ถนนแสงชูโต) ในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ขึ้นไปตามทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านอำเภอพนมทวน เข้าเขตจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่แยกจรเข้สามพัน โดยบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน) ใน ตำบลจรเข้สามพัน อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี มีระยะทางประมาณ 48.635 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 324 มีขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-5



รูปที่ 6-5 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 324

### ทางหลวงหมายเลข 367

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 367 หรือ ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี เริ่มตั้งแต่สามแยกท่าล้อ ในอำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี สิ้นสุดที่สี่แยกแก่งเสี้ยน ในอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อใช้เป็นเส้นทางมุ่งหน้าไปยังอำเภอทองผาภูมิ อำเภอสังขละบุรี และพรมแดนพม่าที่ช่องผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน โดยไม่ต้องเข้าตัวเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น รวมระยะทางทั้งหมด 13.154 กิโลเมตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 367 ได้ถูกกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 123 ตลอดทั้งสาย แต่เดิม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 367 ถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของถนนแสงชูโต

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 367 มีขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 367

### ทางหลวงหมายเลข 3199

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3199 สายแก่งเสี้ยน-ศรีสวัสดิ์ เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดกาญจนบุรี เริ่มต้นจากสี่แยกแก่งเสี้ยน จุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323(ถนนแสงชูโต) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 367(ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี) เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3086 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3500 ที่สี่แยกลาดหญ้า ผ่านค่ายฝึกเขาชนไก่ จากนั้นลดเหลือ 2 ช่องจราจร ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3457 บริเวณวัดเขื่อนท่าทุ่งนาประชาสรรค์ ผ่านเขื่อนท่าทุ่งนา (ช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3457 ถึงทางเข้าเขื่อนท่าทุ่งนามีขนาด 4 ช่องจราจร) เข้าเขตอำเภอศรีสวัสดิ์ ผ่านทางเข้าเขื่อนศรีนครินทร์และน้ำตกเอราวัณ ไปจนถึงกิโลเมตรที่ 88(ทางเข้าหน่วยพิทักษ์ป่าแม่ละมุน) จะเลี้ยวขวาแล้ววิ่งเลียบบ้างเก็บน้ำเขื่อนศรีนครินทร์ ข้ามห้วยแม่ปลาสร้อย ผ่านหน่วยพิทักษ์ป่าห้วยแม่ปลาสร้อย ทั้งนี้ เส้นทางเลียบบ้างเก็บน้ำในช่วงนี้เป็นเส้นทางที่มีการจราจรน้อย เนื่องจากยานพาหนะส่วนใหญ่จะลงแพขนานยนต์เพื่อข้ามอ่างเก็บน้ำไปยังอำเภอศรีสวัสดิ์ เส้นทางช่วงนี้จึงมีลักษณะที่แคบและชำรุดทรุดโทรม สิ้นสุดเส้นทางบริเวณโรงเรียนบ้านดงเสลา โดยมีถนนที่ตรงต่อไปคือทางหลวงชนบท กจ.4041 รวมระยะทาง 117.251 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3199 มีขนาด 2-4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-7 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3199

#### ทางหลวงหมายเลข 3229

ทางหลวงหมายเลข 3229 คือทางหลวงจังหวัดในจังหวัดกาญจนบุรี สายลำทราย - ด่านแม่ระมี (เขตแดนไทย/พม่า) เชื่อมโยงพื้นที่จากลำทราย ไปยังด่านแม่ระมี (ด่านพรมแดนไทย-พม่า) ตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอเมืองกาญจนบุรี เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่ตอนในของจังหวัดไปยังเขตแดนพม่า

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3229 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3229

### ทางหลวงหมายเลข 3398

ทางหลวงหมายเลข 3398 เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดกาญจนบุรี หรือเรียกว่า ท่าพะเนียด – ทุ่งมะสังข์ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลแก่งเสี้ยน และเชื่อมต่อระหว่างบ้านท่าพะเนียดกับบ้านทุ่งมะสังข์ มีระยะทางประมาณ 13.804 กิโลเมตร (เริ่มตั้งแต่ กม. 0+000 ถึง 13+804)

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3398 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-9



รูปที่ 6-9 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3398

### ทางหลวงหมายเลข 3500

ทางหลวงหมายเลข 3500 เป็นเส้นทางสายสั้นๆ ในจังหวัดกาญจนบุรีที่มีกฏกระบุงร่วมกับทางหลวงหมายเลข 3199 (สายแก่งเสี้ยน-ศรีสวัสดิ์) มีช่วงการควบคุมตั้งแต่ กม. 0+000 ถึง กม. 4+196 มีระยะทางประมาณ 4.196 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3500 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-10



รูปที่ 6-10 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3500

### ทางหลวงหมายเลข 3570

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3570 สายท่าพะเนียด – ค่ายสุรสีห์ ถนนในจังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 7.806 กิโลเมตร เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญระหว่างท่าพะเนียดถึงค่ายสุรสีห์ เป็นเส้นทางคมนาคมในความดูแลของกรมทางหลวง โดยอยู่ในหมวดทางหลวงภาคกลาง/ตะวันตก

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3570 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-11



รูปที่ 6-11 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3570

### ทางหลวงหมายเลข 3086

ทางหลวงหมายเลข 3086 (สายด่านช้าง-หนองปรือ) เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อจังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดกาญจนบุรี ปัจจุบันมีโครงการพัฒนาขยายเป็น 4 ช่องจราจรในช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและคล่องตัวในการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยเส้นทางนี้มีความสำคัญในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันตก

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 3086 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-12



รูปที่ 6-12 ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 3086

### ทางหลวงชนบท กจ.4023

ทางหลวงชนบท กจ.4023 เป็นเส้นทางในจังหวัดกาญจนบุรีที่เชื่อมระหว่าง แยกทางหลวงหมายเลข 3229 กับบ้านวังลาน ในเขตอำเภอเมือง โดยมีจุดเริ่มต้น: แยกจากทางหลวงหมายเลข 3229 ไปที่จุดปลายทาง: บ้านวังลาน อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี มีระยะทางรวมตลอดสายประมาณ 8.300 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท กจ.4023 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 20.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-13



รูปที่ 6-13 ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.4023

### ทางหลวงชนบท กจ.6067

ทางหลวงชนบท กจ.6067 เป็นเส้นทางในจังหวัดกาญจนบุรีที่รู้จักกันในชื่อ สายบ้านถ้ำ - บ้านไผ่สามเกาะ หรือ บ้านถ้ำ - บ้านหนองตะโก ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอดำรงวิทยะ เป็นถนนเลียบบคลองชลประทานที่มีทัศนียภาพสวยงาม และเป็นทางผ่านยอดนิยมสำหรับผู้ที่เดินทางไปยัง วัดถ้ำเสือ (Wat Tham Suea) ซึ่งเป็นแลนด์มาร์คสำคัญที่มีพระพุทธรูปปางประทานพรขนาดใหญ่ มีระยะทาง 10.30 กิโลเมตร

สภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท กจ.6067 มีขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 10.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-14



รูปที่ 6-14 ภาพแสดงทางหลวงชนบท กจ.6067



### 6.3 อุปสรรคและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ด้วยฐานข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems: GIS) เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม และพื้นที่ลาดชันเชิงซ้อน เป็นต้น ประกอบการสำรวจภาคสนาม ซึ่งการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ จากประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2567<sup>1</sup>

ที่ปริกษารวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ จากฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems: GIS) และรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า โครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 6.3-1 และรูปที่ 6.3-1 ทั้งนี้ ที่ปริกษาได้ทำหนังสือตรวจสอบพื้นที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

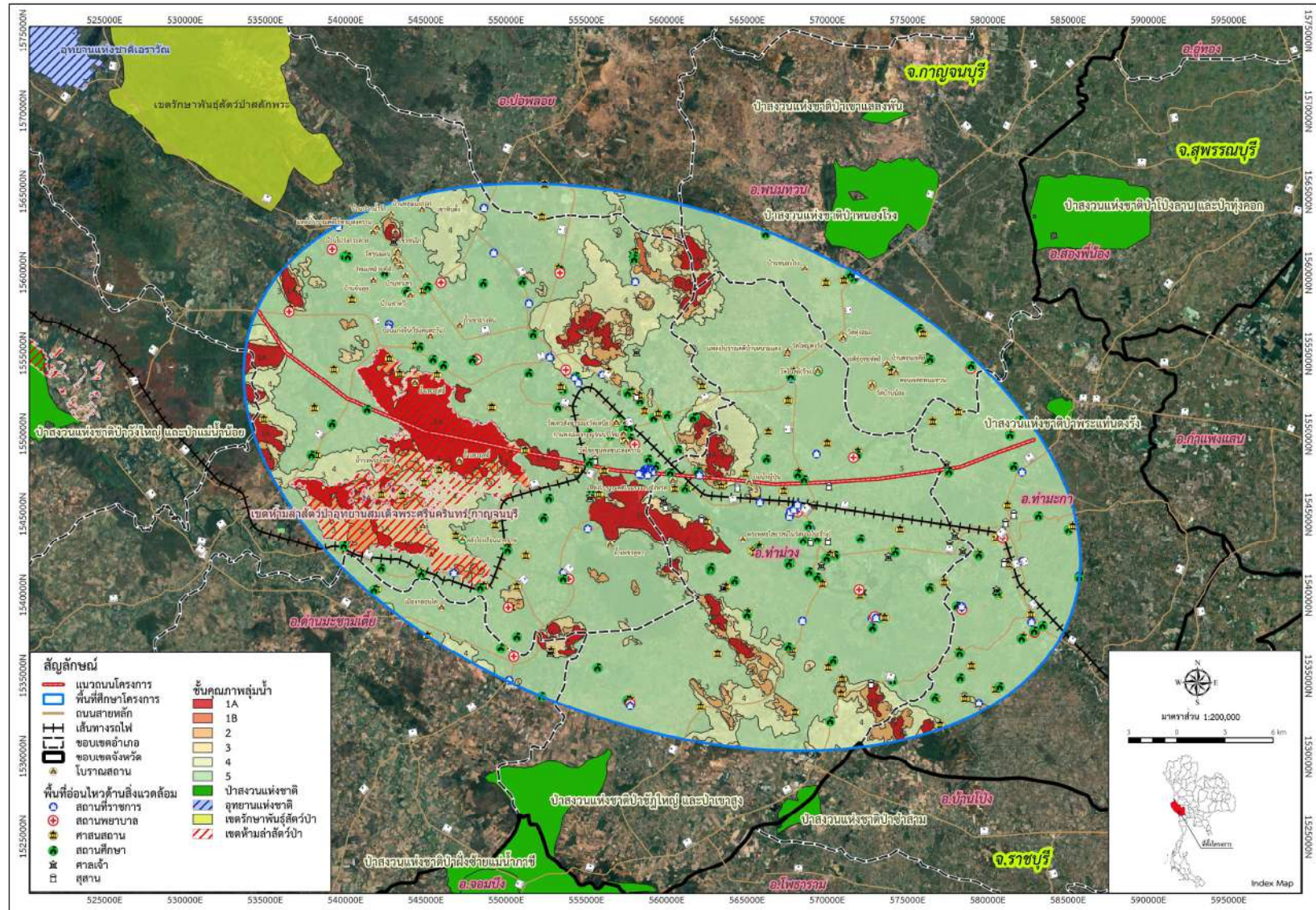
ตารางที่ 6.2-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในเบื้องต้น

ลำดับ	รายละเอียดการตรวจสอบพื้นที่	พื้นที่ศึกษาเบื้องต้นของโครงการ
1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการตรวจสอบพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	พื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า อุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ กาญจนบุรี อย่างไรก็ตามที่ปริกษาจะกำหนดแนวทางเลือกเส้นทางที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว แสดงดังรูปที่ 6.3-1
2	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติแห่งชาติ	ไม่มีการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และจังหวัดยะลาเป็นจังหวัดที่ไม่มีพื้นที่เชื่อมต่อชายฝั่งทะเลแต่อย่างใด
3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ครอบคลุมพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 และ มีบางส่วนเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A 1B ชั้นที่ 2 ชั้นที่ 3 และชั้นที่ 4 แสดงดังรูปที่ 6.3-1 อย่างไรก็ตามที่ปริกษาจะกำหนดแนวทางเลือกเส้นทางที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว

1 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 5 มกราคม 2567



ลำดับ	รายละเอียดการตรวจสอบพื้นที่	พื้นที่ศึกษาเบื้องต้นของโครงการ
4	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ไม่พบพื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศแต่อย่างใด
5	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในรัศมี 1 กิโลเมตร	พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 39 แห่ง แสดงดังรูปที่ 6.3-1
6	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พบพื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยสถานศึกษา 116 แห่ง และศาสนสถาน 117 แห่ง สถานพยาบาล 19 แห่ง หน่วยงานราชการ 50 แห่ง แสดงดังรูปที่ 6.3-1



รูปที่ 6.3-1 แสดงพื้นที่อนุรักษ์ในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น



## 7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Study)

ขอบเขตการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย

### 1) งานรวบรวมและศึกษาข้อมูลแนวถนนโครงการ รวมทั้งบริเวณที่มีผลกระทบกับถนนโครงการ

ที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมข้อมูล เพื่อศึกษาทบทวนแนวเส้นทางและรูปแบบตามแนวถนนโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ข้อมูลสภาพการจราจรขนส่งและสภาพแวดล้อมข้อมูลพื้นฐานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการแผนการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ทั้งในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ต่อเนื่อง

### 2) งานสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษาจะต้องลงสำรวจพื้นที่โครงการที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน พร้อมทั้งจัดหาภาพถ่ายทางอากาศที่มีมาตราส่วนที่เหมาะสม สอดคล้องกับพื้นที่โครงการ

ทั้งนี้ งานที่ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการจัดทำรายละเอียดภูมิประเทศเบื้องต้นการจัดทำรูปตัดตามยาวเบื้องต้น รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการทำงาน

### 3) งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการและส่วนต่อเนื่อง

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการทบทวนผลการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร งานคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ รวมทั้งศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรทั้งหมดในพื้นที่โครงการ ที่เกิดขึ้นจากบริเวณทางแยกที่เป็นจุดตัดกับถนนสายหลักและสายรองที่เกี่ยวข้องรวมทั้งศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาทั้งหลายของทางจังหวัดหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อปริมาณการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม พร้อมทั้งออกแบบเบื้องต้นเพื่อเสนอแนะประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม

ในงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรสามารถนำผลการศึกษาต่าง ๆ ที่เคยมีการศึกษาไว้แล้วทั้งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สถาบันการศึกษา หน่วยงานในท้องถิ่นหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่น่าเชื่อถือมาใช้เป็นเอกสารอ้างอิงได้ตามความจำเป็น เพื่อที่จะให้ได้มาซึ่งรายละเอียดประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

### 4) งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้ง ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนนหรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนศึกษาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ เช่น สังคม เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว เป็นต้น ที่จะมีผลกระทบต่อปริมาณจราจร เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการคาดการณ์ปริมาณการจราจรและการวิเคราะห์ระดับให้บริการของโครงการ บริเวณทางแยก และบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนส่วนต่อเนื่องในปีที่กำหนดเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบถนนโดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1) งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร

4.2) งานคาดการณ์ปริมาณจราจร

### 5) งานทบทวนแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษาจะทำการทบทวนแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบโครงการเบื้องต้น โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการและส่วนต่อเนื่อง และงานสำรวจและ



จัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจรมาประกอบการจัดทำ ซึ่งจะต้องมีหลักการและเหตุผล ข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์แล้วให้นำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเบื้องต้นก่อนนำรูปแบบดังกล่าวมาใช้ประกอบการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้ หากแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบโครงการเบื้องต้น ไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการ และงานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร ที่ปรึกษาจะทำการปรับปรุงแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น ให้สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการ และงานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร โดยจะแสดงหลักการและเหตุผล ข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ แล้วนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเบื้องต้นก่อน จึงนำรูปแบบดังกล่าวมาใช้ประกอบการรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อไป

#### 6) การนำเสนอแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการที่เหมาะสม

ที่ปรึกษาจะนำผลการดำเนินงานจากงานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนโครงการและส่วนต่อเนื่อง งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร งานทบทวนแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้น งานจัดการประชาสัมพันธ์โครงการ และงานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบโครงการที่เหมาะสม โดยจะต้องแสดงถึงแหล่งที่มาของข้อมูลพื้นฐานแนวคิดหลักเกณฑ์ และข้อกำหนดต่าง ๆ ตามมาตรฐานและหลักวิชาการต่าง ๆ ที่มีอยู่ ตลอดจนวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การย้ายถิ่นฐานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

#### 7) งานจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สิงหาคม 2567 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 โดยจะศึกษาถึงผลกระทบของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และทรัพยากรบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ ทั้งผลกระทบในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

สำหรับขั้นตอนการศึกษาในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 4 ดังนี้

(1)การรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล : การศึกษาในขั้นตอนนี้เป็นการรวบรวม ตรวจสอบมิติคุณรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมาย และแผนงานต่าง ๆ รวมทั้ง นโยบายแผนยุทธศาสตร์ ต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยสรุปผลการศึกษาในประเด็น ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



(2)รายละเอียดโครงการ : การศึกษารายละเอียดโครงการ นำเสนอที่ตั้งโครงการและลักษณะทั่วไปของโครงการ การวิเคราะห์รูปแบบที่เหมาะสม การออกแบบองค์ประกอบถนนของโครงการ และแผนการก่อสร้าง

(3)การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน : ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลภายใต้ท้องที่ประกอบสิ่งแวดล้อม 4 ประเภท คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต และโดยครอบคลุมพื้นที่จากเขตทางในระยะ 500 เมตร หรือมากกว่า และสำรวจสภาพพื้นที่และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยแสดงหลักเกณฑ์ และตำแหน่งให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา

(4)การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทำการวิเคราะห์ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมองค์ประกอบสิ่งแวดล้อม 4 ประเภท คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต ทั้งด้านบวกและด้านลบ รวมถึงระดับผลกระทบรุนแรงของผลกระทบครอบคลุมกิจกรรมการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

(5)การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อม : การสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการมาเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมที่สุดโดยมีความเป็นไปได้ในทาง และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ในกรณีที่ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วพบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

## 7.2 ชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุม 41 ตำบล 7 อำเภอ 1 จังหวัด แสดงดังตารางที่

7.2-1 และ

ตารางที่ 7.2-1 ชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง
กาญจนบุรี	ด่านมะขามเตี้ย	กลอนโต	องค์การบริหารส่วนตำบลกลอนโต
		จรเข้เผือก	องค์การบริหารส่วนตำบลจรเข้เผือก
	ท่าม่วง	เขาน้อย	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาน้อย
		ท่าตะคร้อ	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตะคร้อ
		ท่าม่วง	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าม่วง
		ท่าล้อ	เทศบาลตำบลท่าล้อ
		ทุ่งทอง	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งทอง
		บ้านใหม่	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่
		พังตรุ	องค์การบริหารส่วนตำบลพังตรุ
		ม่วงชุม	เทศบาลตำบลม่วงชุม
		รางสาสี่	องค์การบริหารส่วนตำบลรางสาสี่
		วังขนาย	เทศบาลตำบลวังขนาย
		วังศาลา	เทศบาลตำบลวังศาลา
		หนองขาว	เทศบาลตำบลหนองขาว
		ท่ามะกา	เขาสามลึบหาบ



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง
กาญจนบุรี		ดอนชะเอม	เทศบาลตำบลดอนชะเอม
		ตะคร้ำเอน	องค์การบริหารส่วนตำบลตะคร้ำเอน
		ท่ามะกา	เทศบาลตำบลท่ามะกา
		ท่าไม้	เทศบาลตำบลท่าไม้
		ท่าเรือ	เทศบาลเมืองท่าเรือพระแท่น
		พระแท่น	เทศบาลตำบลพระแท่น
		แสนตอ	องค์การบริหารส่วนตำบลแสนตอ
		ห้วยเหนียว	เทศบาลตำบลห้วยเหนียว
		อุโลกสีห์มื่น	องค์การบริหารส่วนตำบลอุโลกสีห์มื่น
	ไทรโยค	สิงห์	องค์การบริหารส่วนตำบลสิงห์
	บ่อพลอย	หนองกุ่ม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกุ่ม
	พนมทวน	ดอนเจดีย์	เทศบาลตำบลดอนเจดีย์
		ทุ่งสมอ	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งสมอ
		พนมทวน	องค์การบริหารส่วนตำบลพนมทวน
		หนองโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง
	เมืองกาญจนบุรี	หนองสาหร่าย	เทศบาลตำบลหนองสาหร่าย
		เกาะสำโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะสำโรง
		แก่งเสี้ยน	องค์การบริหารส่วนตำบลแก่งเสี้ยน
		ท่ามะขาม	เทศบาลตำบลท่ามะขาม
		บ้านเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเก่า
		ปากแพรก	เทศบาลเมืองปากแพรก
ลาดหญ้า		เทศบาลตำบลลาดหญ้า	
วังด้ง		องค์การบริหารส่วนตำบลวังด้ง	
วังเย็น		องค์การบริหารส่วนตำบลวังเย็น	
หนองบัว		องค์การบริหารส่วนตำบลหนองบัว	
หนองหญ้า	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหญ้า		
1 จังหวัด	7 อำเภอ	41 ตำบล	2 ทม. 14 ทต. 25 อบต.



## 8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทวงหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ ไลน์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ วิทยุกระจายเสียง เสียงตามสายและบอร์ดประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาการศึกษา

2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3. การประชุมปฐมนิเทศ

ดำเนินการในวันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องสังฆละบุรี 1 ชั้น 1 โรงแรมริเวอร์แคว กาญจนบุรี อ.เมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี

4. การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกโครงการ ครั้งที่ 1

- ประมาณเดือนมิถุนายน 2569

5. การประชุมระหว่างกาล

- ประมาณเดือนกันยายน 2569

6. การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ครั้งที่ 2

- ประมาณเดือนธันวาคม 2569

7. การประชุมปัจฉิมนิเทศ

- ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570

## 9. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

สัญญาเลขที่ 6/2569 ลงนามสัญญา วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2569 เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2569 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 3 เมษายน 2570 รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น 450 วัน หรือ 15 เดือน



## 10. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวงชนบท

เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ : 0 2551 5716

E-mail : [icd.p.drr@gmail.com](mailto:icd.p.drr@gmail.com)

### บริษัทที่ปรึกษา

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 466/23 ถ.พหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-279-2811 E-mail : [info@tecconsultant.co.th](mailto:info@tecconsultant.co.th)

ผู้ประสานงาน กรรณิการ์ คนชื้อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน วีรวรรณ วิจิตชีพ โทรศัพท์ : 086-505-3463



Website :

[www.ถนนวงแหวนใต้กาญจนบุรี.com](http://www.ถนนวงแหวนใต้กาญจนบุรี.com)



Line : วงแหวนใต้กาญจนบุรี

Line ID : @876undnk