

## ภาคผนวก 7



# ภาคผนวก 7.1

เอกสารการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

--

รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

--



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒.		ประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว		
๓.		นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๔.		นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้ว		
๕.		นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญพิเศษ	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระแก้ว		
๖.		นายช่างโยธา (พร.)	แขวงทางหลวงชนบทสระแก้ว		
๗.		นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสระแก้ว		
๘.					
๙.		ผู้แทนจาก ส.อ.น.อ.ว.อ.อ.อ.	ศูนย์วิจัยฯ สระแก้ว		
๑๐.		ตัวแทนจาก ส.อ.น.อ.ว.อ.อ.	แทน น.อ. ศูนย์ฯ ส.อ.น.อ.ว.อ.อ.		
๑๑.		ท.บ.น.อ.อ.อ.อ.	สำนักงานนายกรั้ว		
๑๒.		นายช่างไฟฟ้า	สำนักงานพลังงานจังหวัดสระแก้ว		
๑๓.		พนักงานวิเคราะห์จราจร	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๑๔.		ส.อ.น.อ.ว.อ.อ.อ.	ส.อ.น.อ.ว.อ.อ.อ.		
๑๕.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๑๖.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๑๗.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๑๘.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๑๙.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๒๐.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๒๑.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๒๒.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๒๓.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		
๒๔.		นายช่างไฟฟ้า	สน. ย.บ.น.อ.อ.อ.		





การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๓.		ผกก.สภ.วังสมบูรณ์	สภ.วังสมบูรณ์		
๔.		สาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.		พิภพวิมล นิ่มนวล	รพ.อ. จันทบุรี		
๖.		จ.น.ล. จ.วังสมบูรณ์	สน.ว. กิ่งกึ่งทอง		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง	เทศบาลตำบลวังทอง		
๒.		สมาชิกสภา			
๓.		ปลัดเทศบาล			
๔.		หน.ช่างเทคนิค			
๕.		ก.ว.วังสมบูรณ์			
๖.		สมาชิก			
๗.		สมาชิก			
๘.		สมาชิก			
๙.		สมาชิก			
๑๐.		สมาชิก			
๑๑.		สมาชิก			
๑๒.		สมาชิก			



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผ.ท.	เสนาธิการ		
๒.		ก.ท.	ผ.ท. ส.ท.		
๓.		ส.ท.	ส.ท. จ.ท. ส.ท.		
๔.		ส.ท.	ส.ท. จ.ท. ส.ท.		
๕.		ส.ท.	ส.ท. จ.ท. ส.ท.		
๖.		ส.ท.	ส.ท. จ.ท. ส.ท.		
๗.		ส.ท.	ส.ท. จ.ท. ส.ท.		
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผ.ท. ๕	ก.ท.		
๒.		ผ.ท. ก.ท. ส.ท.	ท.ท. ส.ท. ส.ท.		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ประธานในพิธี			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายจตุรภัทร์	เจ้าพนักงานปกครอง		
๒.		นางสาว			
๓.		นายก อบจ.สระแก้ว	สวท. สระแก้ว		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก อบจ.			
๒.		นายก อบต.			
๓.		นายก อบต.			
๔.		นายก อบต.			
๕.		นายก อบต.			
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.		นายก อบจ.			
๓.					
๔.		นายก อบต.			
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.		ทพ. ทนวัฒน์ งามศิริ	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	กรมทางหลวง		
๒.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๓.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					
๑๓					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒.		เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๓.		หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์	สำนักงานเกษตรจังหวัดสระแก้ว		
๔.		เจ้าพนักงานการเกษตรปฏิบัติงาน	สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๕.		ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานสภาวัฒนธรรมจังหวัดสระแก้ว		
๖.		นายก อบจ.สระแก้ว	สำนักงาน อบจ.สระแก้ว		
๗.		นายก อบต.วังสมบูรณ์	สำนักงาน อบต.วังสมบูรณ์		
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอมัญจาคีรี	ที่ทำการปกครองอำเภอมัญจาคีรี		
๒.		เจ้าพนักงานที่ดินอำเภอมัญจาคีรี	สำนักงานที่ดินอำเภอมัญจาคีรี		
๓.		นายก อบจ.ขอนแก่น	สำนักงาน อบจ.ขอนแก่น		
๔.		นายก อบต.วังสมบูรณ์	สำนักงาน อบต.วังสมบูรณ์		
๕.		นายก อบต.วังสมบูรณ์	สำนักงาน อบต.วังสมบูรณ์		
๖.		นายก อบต.วังสมบูรณ์	สำนักงาน อบต.วังสมบูรณ์		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นักจัดการงานทั่วไป	วิทยาลัยโพนพิสัย วิทยาลัย มหาวิทยาลัย ศรีนครีวิโรฒ		
๒.		ผู้รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายวิทยาเขต สระแก้ว	มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตสระแก้ว		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ศาสนสถาน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้ช่วยหัวหน้า			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายกเทศมนตรี จังหวัดสระแก้ว	ทต. อีสาน		
๒.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว	ทต. อีสาน		
๓.		รองนายกเทศมนตรี จังหวัดสระแก้ว	ทต. อีสาน		
๔.		ปลัดเทศบาล	ทต. วังสมบูรณ์		
๕.		เลขาธิการสภาเทศบาลเมืองวังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๖.		รองปลัดเทศบาลเมืองวังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๗.		ปลัดเทศบาลเมืองวังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๘.		สมาชิกสภาเทศบาลเมืองวังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๙.		นายก อบจ. สระแก้ว	ทต. วังสมบูรณ์		
๑๐.		นายก อบต. วังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๑๑.		นายก อบต. วังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		
๑๒.		นายก อบต. วังสมบูรณ์	ทต. วังสมบูรณ์		



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก อบจ. สระแก้ว	ทต. วังสมบูรณ์		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผจก.กฟย.วังสมบูรณ์	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นักสื่อสารมวลชนชำนาญการ	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผ.บ. บ.			
๒.		ผ.บ. ข.			
๓.		ผ.บ. ค.			
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๒.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๓.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๔.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๕.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๖.		นายก อบจ. สระแก้ว			
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	กรมทางหลวง		
๒.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๓.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.		นายสุวิทย์ ธรรมการ	สำนักงานโครงการ ๒		
๓.		นายสุวิทย์ ธรรมการ	สำนักงานโครงการ ๒		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพุธที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

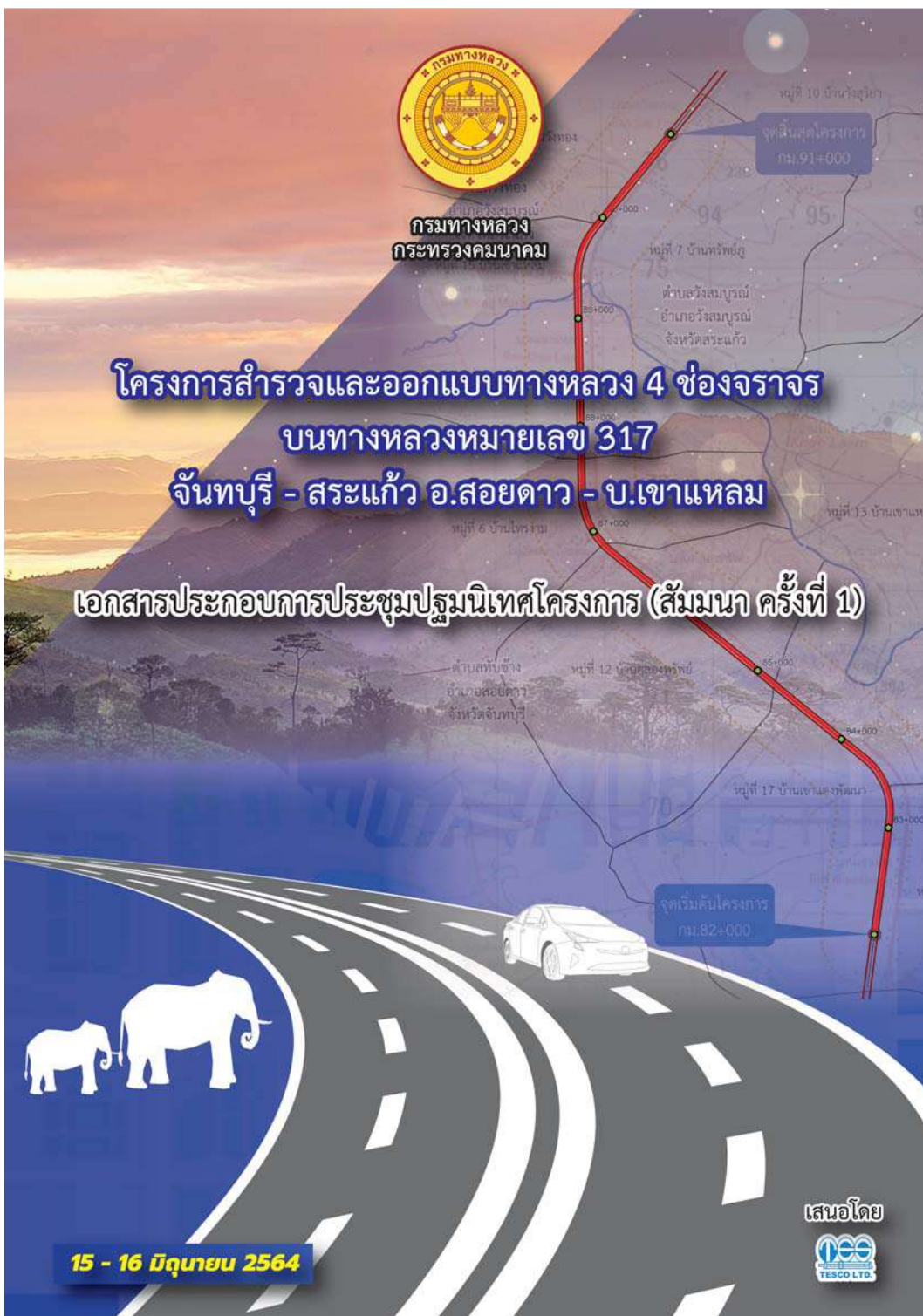
ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๑					
๑๒					
๑๓					

เอกสารประกอบการประชุม (สัมมนา ครั้งที่ 1)

--





เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)  
โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ที่จะได้จากโครงการ	1
4. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
6. ขอบเขตของการศึกษา	5
7. รายละเอียดโครงการ	6
7.1 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	6
7.2 แนวเส้นทางโครงการ	8
7.3 แนวคิดการพัฒนาโครงการ	9
7.3.1 แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร	9
7.3.2 แนวคิดการออกแบบทางแยก	12
7.3.3 แนวคิดการออกแบบจุดกลับรถ	13
7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ	14
7.5 การออกแบบระบบไฟฟ้า	15
7.6 การออกแบบป้องกันหินร่วง	15
7.7 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ	15
8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	16
8.1 ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	16
8.2 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	24
9. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	26
9.1 แผนการดำเนินงาน	26
9.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา	28
10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	32



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)  
โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาเส้นทางและการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ดำเนินการโดยจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นเส้นทางเชื่อม การเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว และมีความสำคัญต่อการขนส่งและการเดินทางที่เชื่อมระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

กรมทางหลวง จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จึงได้ว่าจ้างบริษัท เทสโก้ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ

3. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

- 1) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น
- 2) เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 3) ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- 4) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป



4. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แนวเส้นทาง และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมาย ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ





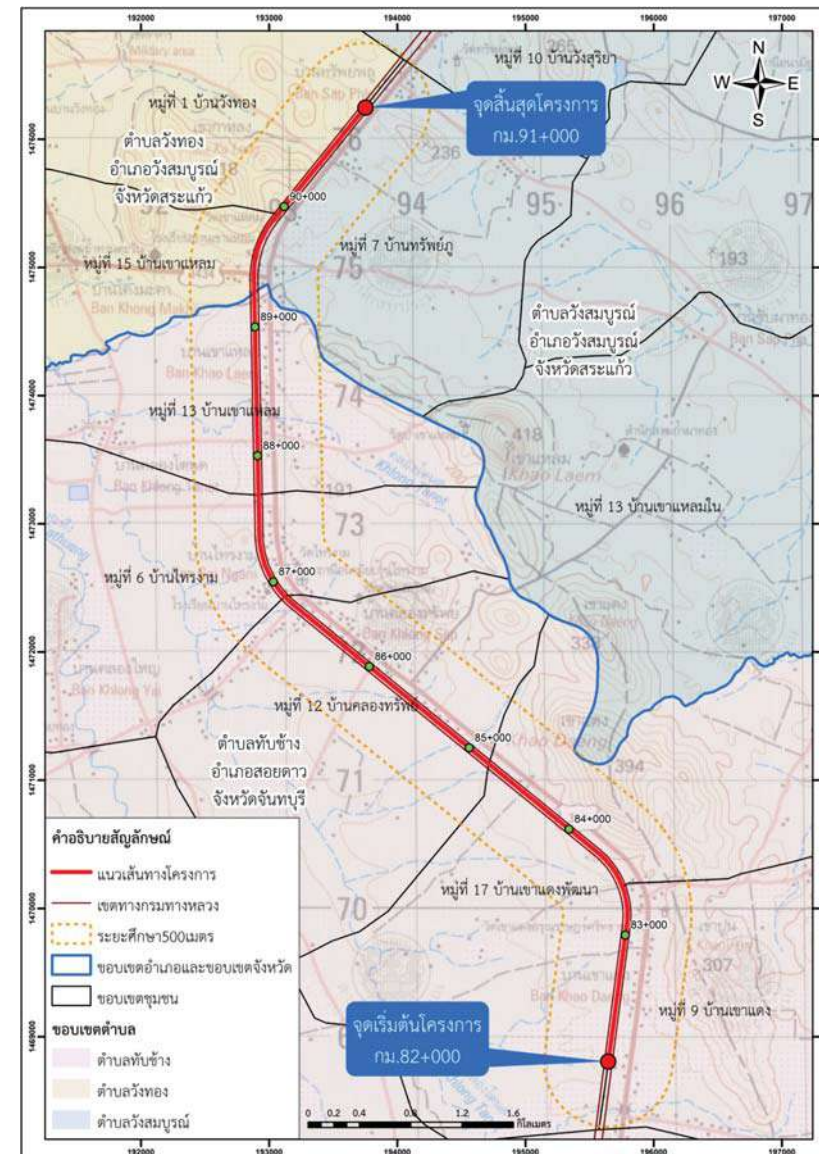
## 5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง ต.ทับช้าง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บ้านทรัพย์ญ ต.วังสมบูรณ์ อ.วังสมบูรณ์ จ.สระแก้ว ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งเน้นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล 10 หมู่บ้าน ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลทับช้าง) จังหวัดสระแก้ว ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ (ตำบลวังทอง และตำบลวังสมบูรณ์) รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 รูปที่ 2

ตารางที่ 1 พื้นที่ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

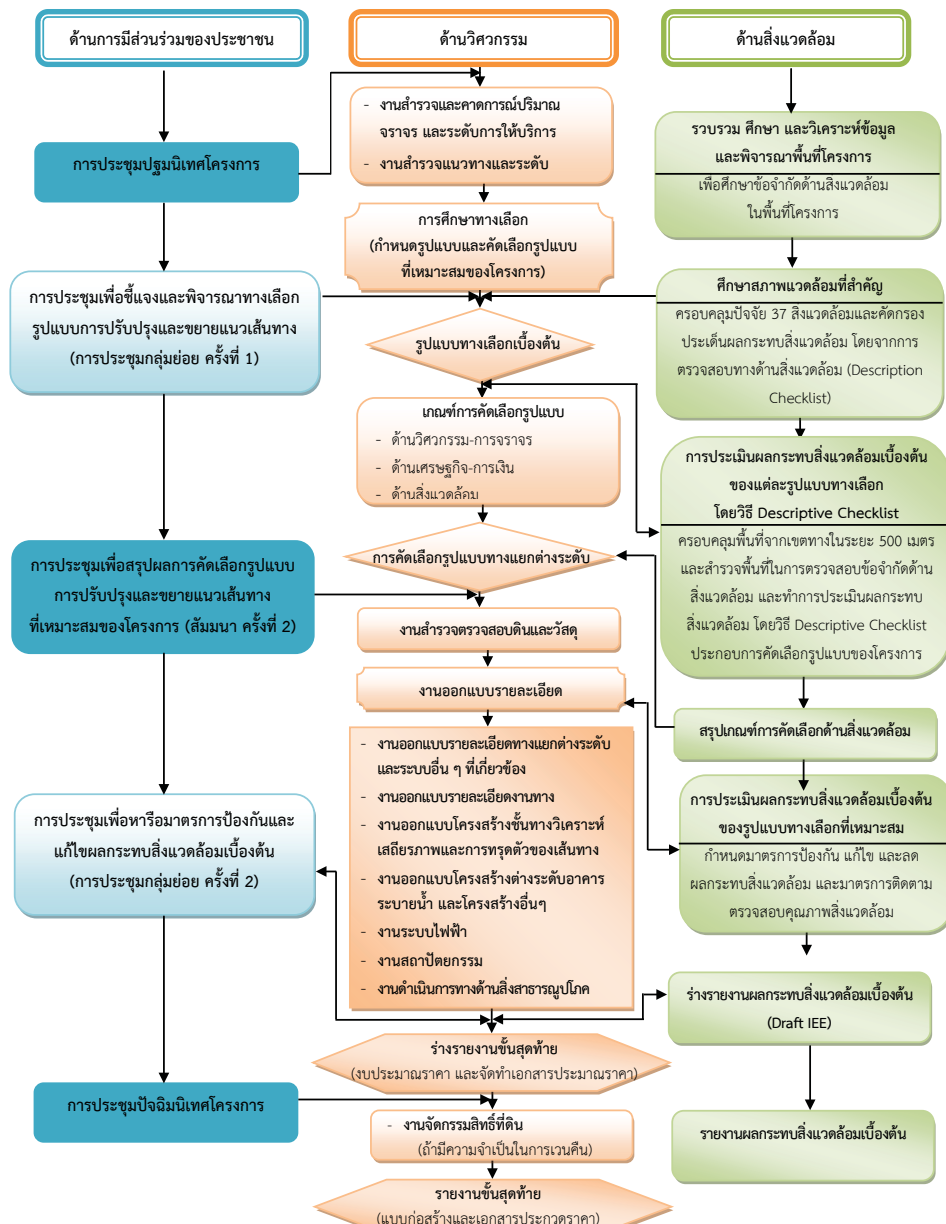
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	รายชื่อหมู่บ้าน
จันทบุรี	สอยดาว	ตำบลทับช้าง	เทศบาลตำบลทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านไทรงาม
				หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
				หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
				หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	ตำบลวังทอง	เทศบาลตำบลวังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
		ตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม
				หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ญ
				หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมใน
2 จังหวัด	3 อำเภอ	3 ตำบล	3 เทศบาล	10 หมู่บ้าน



รูปที่ 2 พื้นที่ศึกษาของโครงการ



## 6. ขอบเขตของการศึกษา



## 7. รายละเอียดโครงการ

### 7.1 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ในการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อนำไปประกอบการออกแบบรูปแบบทางหลวง โดยขั้นตอนในการศึกษาด้านการจราจรและขนส่งมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) การทบทวนข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง และข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม
- 2) การสำรวจข้อมูลด้านการจราจร
- 3) การคาดการณ์ปริมาณจราจร
- 4) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจร

ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรภาคสนามบนเส้นทางโครงการแล้ว โดยมีผลการสำรวจแสดงดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ





## 7.2 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ระยะทาง 9 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง สิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บริเวณบ้านทรัพย์ภู ตัดผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และ อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดสระแก้ว ทางหลวงสายนี้เขตทางหลวงมีความกว้าง 60 เมตร ตั้งอยู่บนภูมิประเทศแบบราบสลับลูกเนินเป็นส่วนใหญ่ และมีช่วงที่เส้นทางผ่านภูมิประเทศภูเขาในระยะทางสั้นๆ โดยแนวเส้นทางส่วนใหญ่ค่อนข้างเป็นแนวทางตรง มีโค้งราบ 3 แห่ง 1) กม.83+288.933 (เขาแดง) รัศมีโค้ง 633.102 เมตร 2) กม.86+967.520 (บ้านไทรงาม) รัศมีโค้ง 725.263 เมตร และ 3) กม.89+516.166 (เขาแหลม) รัศมีโค้ง 729.883 ซึ่งเป็นทางหลวงที่มีแนวทางราบเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ส่วนแนวเส้นทางตั้งหรือลาดชันของทางหลวง พบว่า เส้นทางตั้งลาดเลาภูมิประเทศแบบลูกเนินความลาดชันอยู่ระหว่าง 0.00% - 6.00% โดยความลาดชันทั่วไปของทางหลวงอยู่ในเกณฑ์ที่ปกติ ยกเว้นมีเส้นทาง 2 ช่วงที่มีความลาดชันปานกลางถึงสูง คือ บริเวณเขาแดง และเขาแหลม ซึ่งในการออกแบบจะได้พิจารณาออกแบบปรับปรุงความลาดชันให้ลดลงเพื่อให้รองรับการจราจรได้อย่างเหมาะสมต่อไป

ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 พื้นที่ศึกษาโครงการทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



### 7.3 แนวคิดการพัฒนาโครงการ

#### 7.3.1 แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เส้นทางผ่านชุมชนขนาดเล็ก สลับพื้นที่เกษตรกรรม ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบสลับลูกเนิน ซึ่งจากสภาพภูมิประเทศและสภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ พบว่า ทางหลวงเดิมสามารถสัญจรได้อย่างปลอดภัย แต่เนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงทำให้มีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ควรได้รับการออกแบบปรับปรุงเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ เหมาะสม และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

เพื่อให้ทางหลวงโครงการเป็นทางหลวงที่ปลอดภัย การออกแบบจะพิจารณาองค์ประกอบในทุกด้านให้ปลอดภัยสอดคล้องกัน โดยการออกแบบจะพิจารณาด้านความปลอดภัย ดังนี้

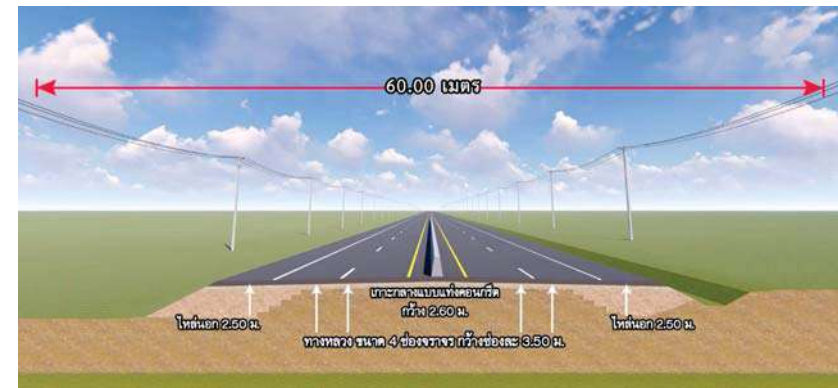
1. รูปแบบทางหลวงที่มีความปลอดภัย
2. รูปแบบทางหลวงสอดคล้องกับวิถีชุมชน
3. รูปแบบทางหลวงสอดคล้องกับธรรมชาติและเขตทางหลวง

ทางหลวงหมายเลข 317 ช่วงต่อเนื่องกับโครงการ กำลังดำเนินการก่อสร้างเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร โดยเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบแบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบคอนกรีตแบรีเออร์ สำหรับโครงการนี้ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ควรจะมีรูปแบบที่สอดคล้องกัน โดยเบื้องต้นควรเป็นรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร เกาะกลางแบบคอนกรีตแบรีเออร์เช่นเดียวกัน แต่ทั้งนี้เนื่องจากรายละเอียดภูมิประเทศอาจจะแตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความรอบคอบ การศึกษาจึงได้เสนอทางเลือกของรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร เป็น 3 รูปแบบทางเลือก ดังรายละเอียดด้านล่างนี้ แล้วศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการก่อสร้างของโครงการต่อไป

1. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier)
2. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)
3. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกตเป็นร่อง (Depressed Median)

#### 1. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier)

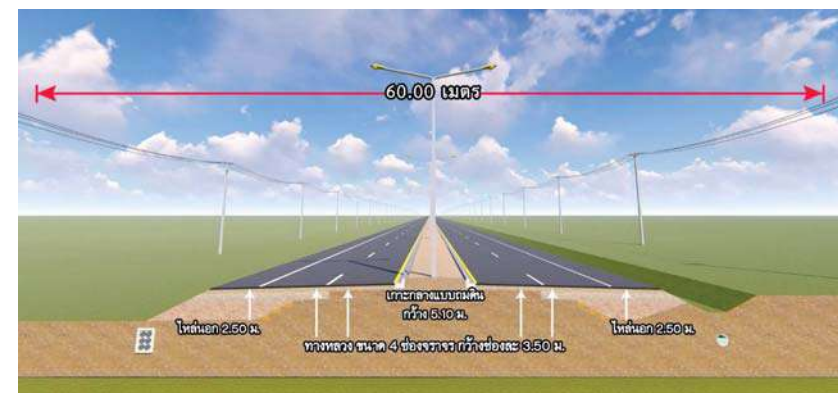
ทางหลวงแบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ นับเป็นรูปแบบทางหลวงที่เป็นทางหลวงแบบแบ่งแยกทิศทางจราจร ที่ควบคุมทิศทางจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจากเกาะกลางแบบคอนกรีต แบรีเออร์ จะกั้นรถไม่ให้วิ่งข้ามเกาะกลางได้ค่อนข้างมั่นคง และคอนกรีตแบรีเออร์ยังนับเป็นเครื่องที่สามารถกันความรุนแรง และลดความเสียหายของยานพาหนะได้เป็นอย่างดี โดยองค์ประกอบของทางหลวง ประกอบด้วยทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในมีความกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 และเกาะกลางแบบคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier Type II)



รูปที่ 5 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier)

#### 2. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)

ทางหลวงรูปแบบนี้จะเป็นทางหลวงแบบแบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า โดยทางหลวงรูปแบบนี้จะมีข้อด้อย คือ เกาะกลางมีความสูงน้อย ดังนั้น หากรถเสียหลักเข้าไปเบียดเกาะกลาง มีโอกาสที่จะวิ่งข้ามเกาะกลางเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุตอรถที่วิ่งสวนทิศทางมาได้ง่าย องค์ประกอบของทางหลวงรูปแบบนี้ ประกอบด้วย ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไม่มีไหล่ทางด้านใน ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร ดังรูปที่ 6



รูปที่ 6 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)

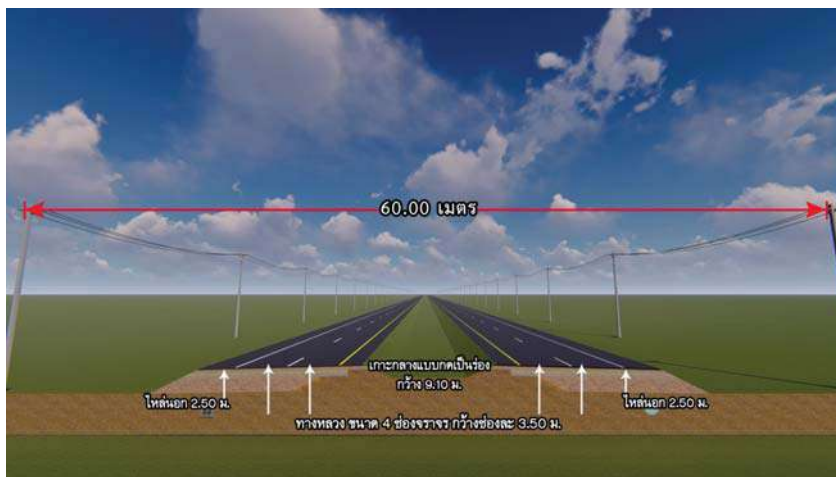




### 3. ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกุดเป็นร่อง (Depressed Median)

ทางหลวงปัจจุบันของโครงการ เป็นทางหลวง 2 ช่องจราจร บนเขตทาง 60 เมตร และก่อสร้างอยู่บนกึ่งกลางเขตทาง ดังนั้น หากจะก่อสร้างทางหลวงรูปแบบเกาะกลางกุดเป็นร่อง ให้มีความประหยัดค่าก่อสร้างมากที่สุด และกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด ควรจะก่อสร้างคันทางใหม่อีก 1 คันทาง ด้านซ้ายหรือด้านขวาของคันทาง แต่รูปแบบการก่อสร้างนี้จะทำให้รูปแบบการบริการจราจรในภาพรวมเสียไป ดังนั้นที่ปรึกษาจึงไม่แนะนำ

สำหรับรูปแบบที่แนะนำ คือรูปแบบ 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกุดเป็นร่องแบบสมมาตร กล่าวคือต้องยกเลิกคันทางเดิม แล้วก่อสร้างถนนใหม่อีก 2 คันทาง ดังรูปที่ 6 โดยข้อดีของทางหลวงรูปแบบนี้ คือ ถนน 2 คันทางจะห่างกัน และการขับซัดจะสะดวกสบาย องค์ประกอบทางหลวงจะประกอบด้วยทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2.50 เมตร เกาะกลางความกว้าง 9.10 เมตร



รูปที่ 7 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกุดเป็นร่อง (Depressed Median)

สำหรับทางหลวงที่มีความเหมาะสมของโครงการจะได้มีการศึกษาเปรียบเทียบ ข้อดี-ข้อเสีย ต่อก่อนออกแบบรายละเอียดโครงการ



### 7.3.2 แนวคิดการออกแบบทางแยก

ทางหลวงโครงการมีจุดตัดกับทางหลวงชนบท สก.3087 จำนวน 1 เส้นทาง โดยปัจจุบันเป็นทางแยกแบบสามแยก หลังจากนั้นโครงการขยายเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ควรจะหาวิธีการจัดการจราจรให้ทางแยกแห่งนี้เกิดความสะดวกและปลอดภัย

แนวคิดเบื้องต้นทางแยกแห่งนี้ไม่ควรตัดเป็นทางแยกแบบสามแยก ควรจะออกแบบเป็นระบบการกลับรถหัว - ท้าย ของทางแยก หรือหากจะให้สะดวกและปลอดภัยควรจะก่อสร้างเป็นทางแยกแบบทางลอดแบบต่างระดับ ดังรูปที่ 9 โดยหลักการ คือ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 ให้มีระดับก่อสร้างที่สูงขึ้น และก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 317 และออกแบบให้ทางหลวงชนบท สก.3087 สามารถลอด เข้า-ออก ได้ โดยอาจจะใช้ระบบการหมุนเวียนการจราจร โดยการใช้วงเวียนช่วยในการจราจรไหลเวียนได้สะดวกและปลอดภัย ทั้งนี้รูปแบบนี้มีความเป็นไปได้ เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 317 มีเขตทาง 60.00 เมตร



รูปที่ 9 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกแบบทางลอด สำหรับสามแยก



### 7.3.3 แนวความคิดการออกแบบจุดกลับรถ

จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างของทางหลวงหมายเลข 317 ช่วงต่อเนื่องกับโครงการที่ได้ออกแบบไว้แล้ว ใช้ระบบการกลับรถแบบจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางและจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพานบก และสะพานข้ามคลอง ดังรูปที่ 10 และรูปที่ 11 ซึ่งมีความเหมาะสม

ดังนั้น ในโครงการนี้ที่ปรึกษาจึงเสนอรูปแบบจุดกลับรถตามแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบไว้ คือ จุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางและจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน โดยหากเป็นไปได้จุดกลับรถลอดใต้สะพานอาจจะเป็นการก่อสร้างสะพานบก และหากเป็นไปได้ควรจะก่อสร้างจุดกลับรถแบบต่างระดับให้ตรงกับซอยหรือทางแยกถนนท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ดังรูปที่ 12



รูปที่ 10 รูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพานบก



รูปที่ 11 รูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพานข้ามคลอง



รูปที่ 12 รูปแบบจุดกลับรถตรงกับซอยหรือทางแยกถนนท้องถิ่น

### 7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

สภาพภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบสูงเชิงเขา โดยช่วง กม.82+000 ถึง กม.89+500 มีแนวเนินเขาชันไปกับแนวเส้นทางฝั่งขวาทางตลอดแนว โดยแนวสันเขามีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 0.5-2.0 กิโลเมตร ซึ่งเนินเขาที่สำคัญได้แก่ เขาแดงและเขาแหลม ส่วนทางด้านซ้ายทางมีคลองโตนดไหลขนานไปกับแนวเส้นทางตลอดระยะทางของโครงการ มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 1.0-2.0 กิโลเมตร ส่วนแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.88+500 ถึง กม.90+500 มีเขาหลงอยู่ทางฝั่งซ้ายทาง โดยมีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 0.1-0.7 กิโลเมตร

จากสภาพภูมิประเทศตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้มีลำน้ำสายสั้นๆ ที่มีต้นกำเนิดจากเนินเขาทั้งสองฝั่งทางไหลตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการไปลงคลองโตนดจำนวนหลายสาย มีความยาวลำน้ำจากแนวเส้นทางถึงแนวสันเขาอยู่ในช่วง 0.34-3.04 กิโลเมตร ซึ่งในการออกแบบระบบระบายน้ำของเส้นทางโครงการจะต้องกำหนดประเภทอาคารระบายน้ำให้เหมาะสม รวมทั้งต้องมีจำนวนและขนาดที่เพียงพอต่อการระบายน้ำหลากตามรอบปีการเกิดข้าออกแบบที่กำหนด ทั้งนี้เพื่อให้ถนนเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำตามธรรมชาติ การป้องกันผลกระทบด้านน้ำท่วมรวมทั้งการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดต่อโครงสร้างถนนและอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการเองด้วย

ในการออกแบบจะกำหนดประเภทของอาคารระบายน้ำให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพและขนาดของลำน้ำ ปริมาณน้ำหลากออกแบบ รวมทั้งประโยชน์ในการใช้งานทางด้านอื่นๆ ด้วย สำหรับถนนโครงการเป็นทางหลวงทั่วไป จึงกำหนดรอบปีการเกิดข้าของฝนออกแบบที่ใช้ออกแบบอาคารระบายน้ำทุกประเภทที่รอบปีการเกิดข้า 50 ปี

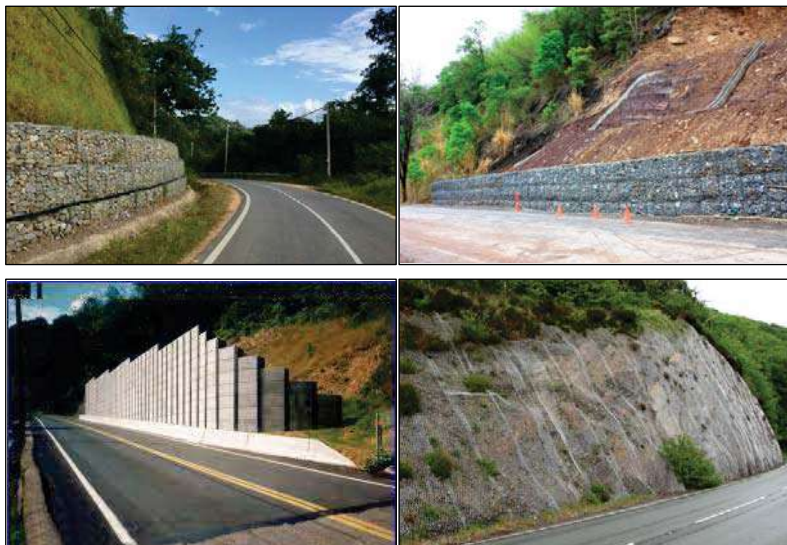


## 7.5 การออกแบบระบบไฟฟ้า

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในจุดที่สำคัญทุกแห่ง ประกอบด้วย บริเวณย่านชุมชน บริเวณทางแยก และบริเวณจุดกลับรถทั้งแบบทางลอด และแบบเปิดเกาะกลาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการใช้ทางหลวง

## 7.6 การออกแบบป้องกันหินร่วง

เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ภูเขา ในช่วง กม.83+500 ถึง กม.84+000 และช่วง กม.90+000 ถึง กม.90+400 ซึ่งในปัจจุบันมีปัญหาหินร่วง ดินสไลด์ลงมาปิดขวางการจราจร ดังนั้นที่ปรึกษาจะออกแบบระบบป้องกันหินร่วงในโครงการนี้ด้วย สำหรับอุปกรณ์ป้องกันหินร่วงที่นิยมใช้กัน ได้แก่ กล้องเกเบียน (Gabion Retaining Wall) กำแพงคอนกรีต (Retaining Wall) ตาข่ายป้องกันหินร่วง (Rockfall Protection Netting) เป็นต้น



รูปที่ 13 ตัวอย่างการก่อสร้างอุปกรณ์ป้องกันหินร่วง

## 7.7 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ

มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว มีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกั้นอันตรายบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว และมีการออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของประชาชน เช่น ทางข้าม/สะพานลอย ที่หยุดรถประจำทาง ศาลารอดโดยสารประจำทาง เป็นต้น



## 8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 8.1 ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

#### 1) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพบว่า แนวเส้นทางเบื้องต้นของโครงการตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 และ 4 และพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B, 2, 3, 4, 5 และ ดังรูปที่ 14

#### 2) พื้นที่ป่าอนุรักษ์

จากการตรวจสอบข้อมูลขอบเขตป่าอนุรักษ์กับสำนักงานจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี สำนักงานจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) สำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 (ระยอง) สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 2 (ศรีราชา) และสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) พบว่า พื้นที่โครงการบางส่วนและพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะทางข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ คือ ป่าเขาฉกรรจ์ ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง ในการศึกษาของโครงการจะต้องดำเนินการขออนุญาตในการเข้าสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่าดังรูปที่ 15

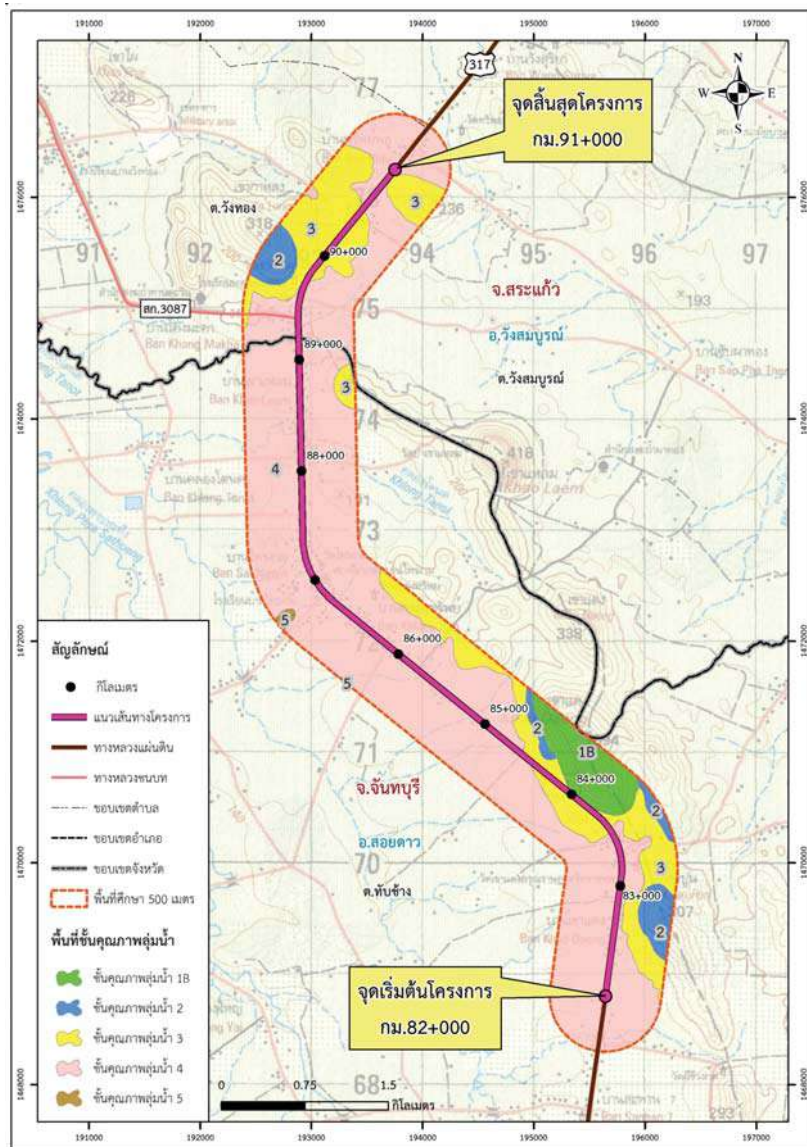
#### 3) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)

จากการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า ระยะทางข้างละ 500 เมตร และระยะทาง 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ

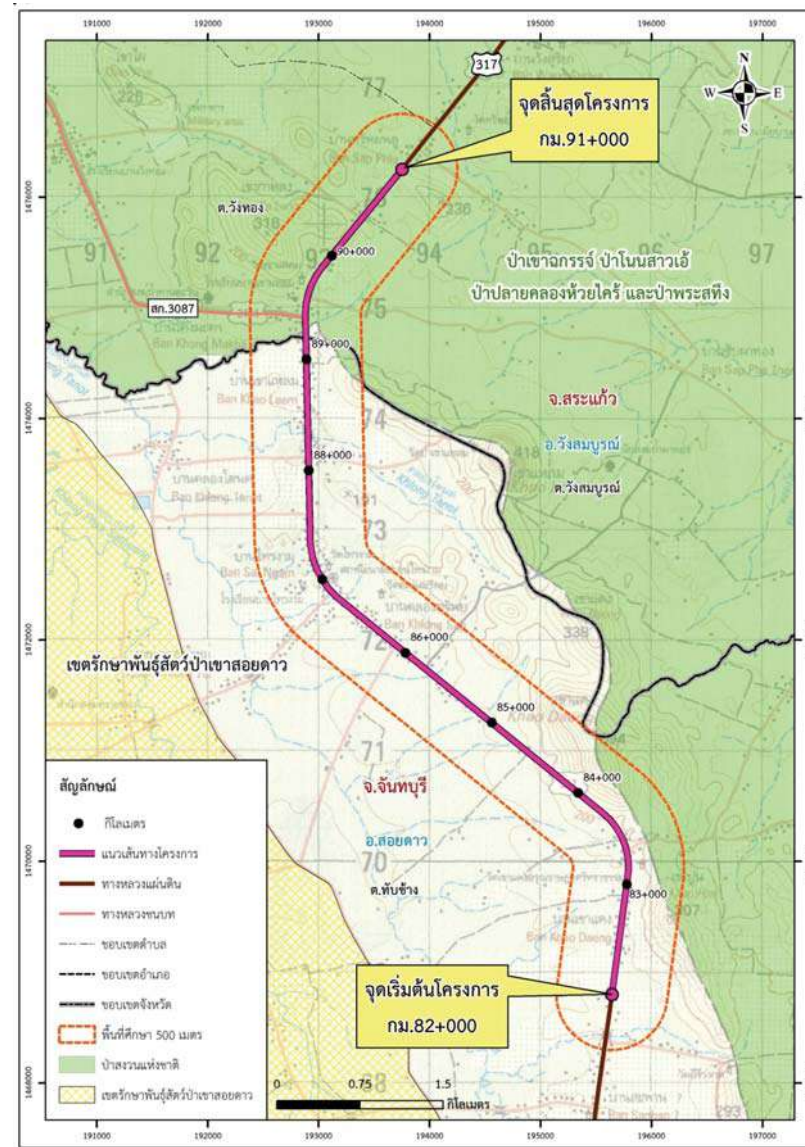
#### 4) แหล่งโบราณสถาน

จากการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ในระยะทางข้างละ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่พบแหล่งโบราณสถาน โบราณคดีทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร แต่ตรวจสอบพบในระยะ 16 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ เนินดินบ้านใหม่ไทยเจริญ ตั้งอยู่ตำบลคลองหาด อำเภอกองหาด จังหวัดสระแก้ว ดังรูปที่ 16



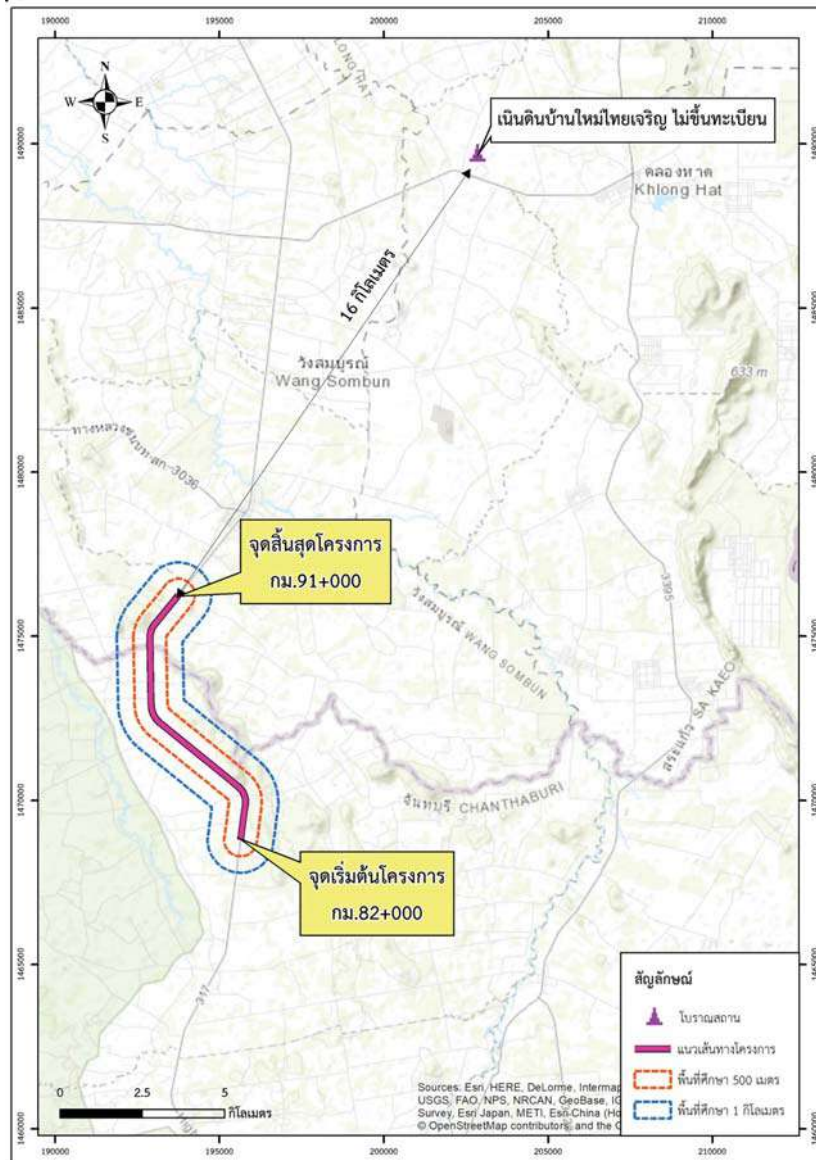


รูปที่ 14 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณแนวเส้นทางเบื้องต้นของโครงการและในระยะ 500 เมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 15 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่ตั้งอยู่ในระยะทางข้างละ 500 เมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ





รูปที่ 16 แหล่งโบราณสถานในระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 16 กิโลเมตร



### 5) พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการรวบรวมข้อมูลภูมิพบว่าพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล และพื้นที่ชุมชนหรือหมู่บ้านต่างๆ ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้ (แสดงดังรูปที่ 17)

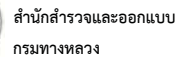
**ศาสนสถาน** จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดเขาแดง ศาลเจ้าพ่อปู่ดำ วัดคลองทรัพย์ วัดไทรงาม วัดเขาแหลม (ดังตารางที่ 2)

**สถานศึกษา** จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านไทรงาม ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองทรัพย์ โรงเรียนบ้านเขาแหลม (ดังตารางที่ 2)

**สถานพยาบาล** จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม (ดังตารางที่ 2)  
**ชุมชน/หมู่บ้าน** พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี อำเภอสอยดาว ตำบลทับช้าง ซึ่งมีจำนวนหมู่บ้านและชุมชนรวม 5 แห่ง และจังหวัดสระแก้ว อำเภอวังสมบูรณ์ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลวังสมบูรณ์ และตำบลวังทอง ซึ่งมีจำนวนหมู่บ้านรวม 5 แห่ง (ดังตารางที่ 3)

### 6) แหล่งน้ำผิวดิน

จากการตรวจสอบ พบว่า แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านได้แก่ คลองเขาแหลม ซึ่งมีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก และลำราง โดยในปัจจุบันมีสภาพเป็นลำรางไม่มีน้ำ มีท่อลอดเป็นท่อกลม ดังรูปที่ 18



ตารางที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

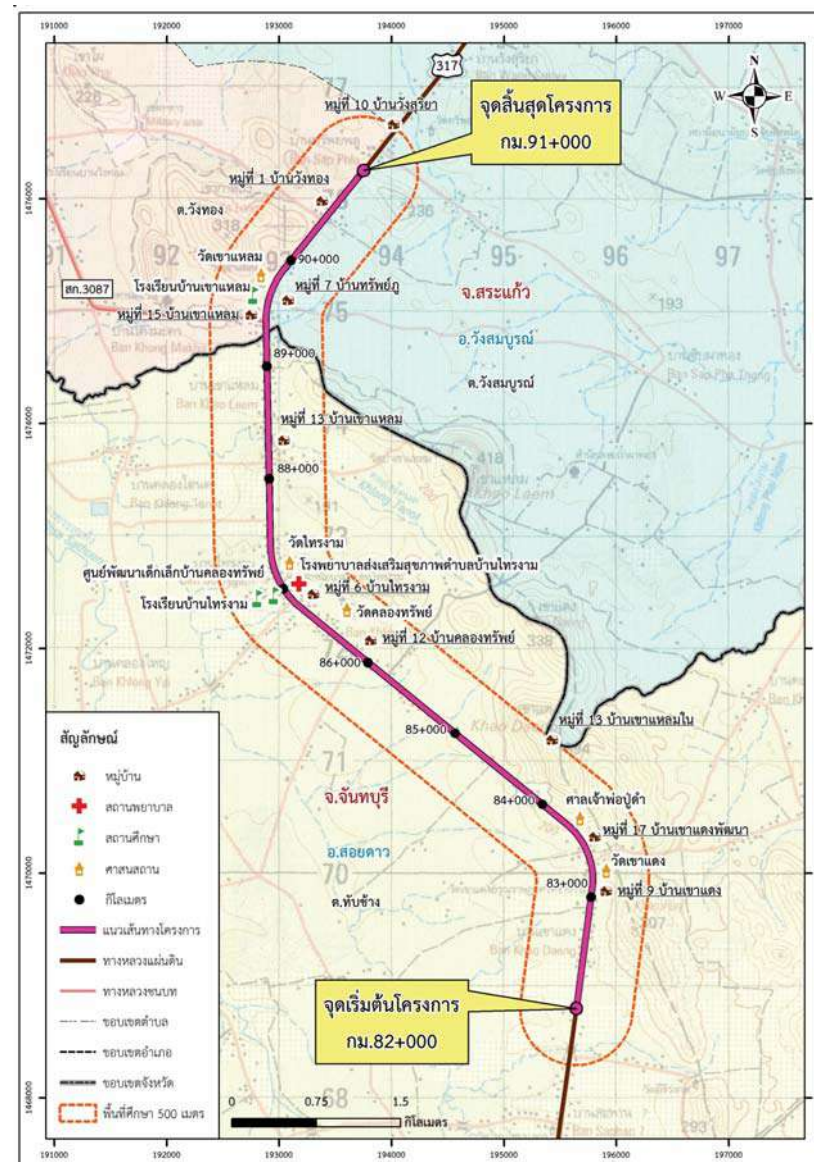
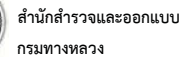
พื้นที่อ่อนไหว <sup>1/</sup>	ระยะทางกึ่งกลาง แนวเส้นทาง โครงการ (เมตร)	กม.ที่ <sup>2/</sup>	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
<b>ศาสนสถาน</b>					
วัดเขาแดง	120	83+160	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
ศาลเจ้าพ่อปู่ดำ	35	83+675	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
วัดคลองทรัพย์	285	86+460	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
วัดไทรงาม	65	87+060	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
วัดเขาแหลม	30	89+590	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว
<b>สถานศึกษา</b>					
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองทรัพย์	44	86+985	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
โรงเรียนบ้านไทรงาม	116	86+985	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี
โรงเรียนบ้านเขาแหลม	31	89+590	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว
<b>สถานพยาบาล</b>					
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านไทรงาม	36	86+960	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี

หมายเหตุ: พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามข้อมูลที่ยกมามีจากหน่วยงานราชการและการสำรวจภาคสนาม

ที่มา: <sup>1/2/</sup>ฐานข้อมูลเบื้องต้นจากโปรแกรมภาพถ่ายทางอากาศ

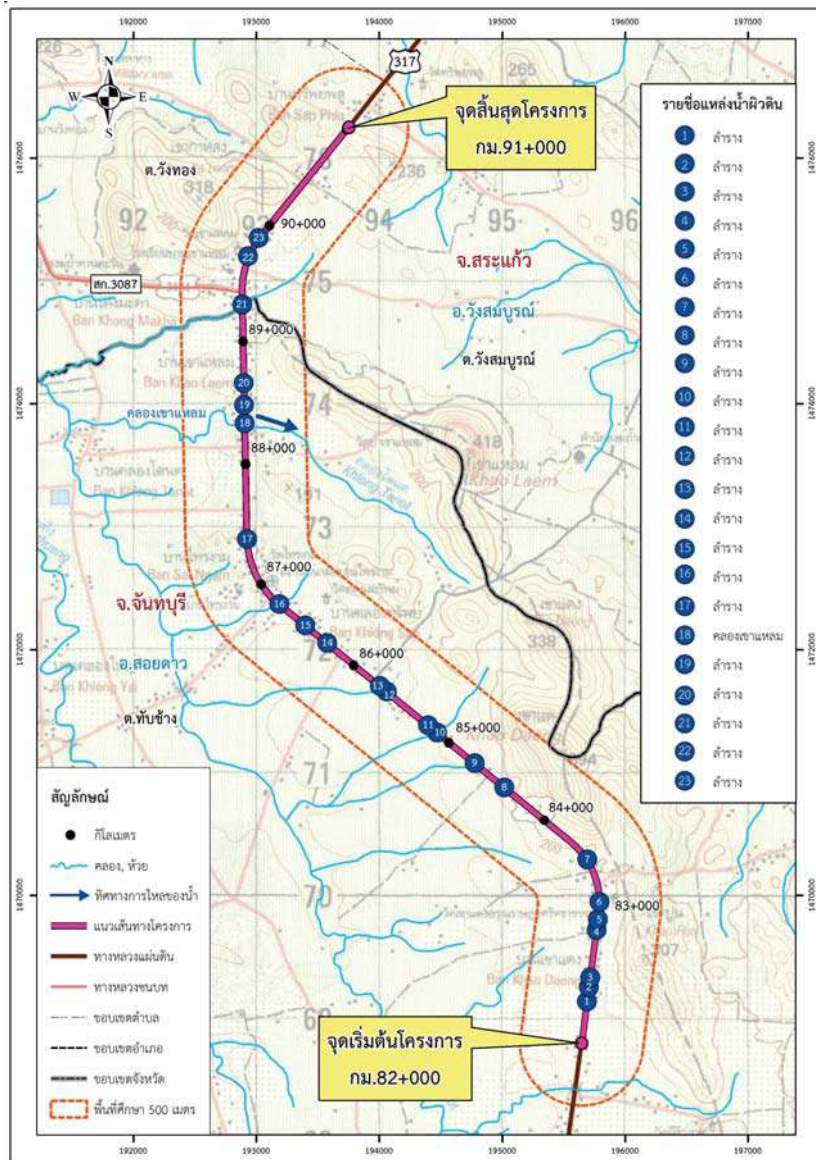
ตารางที่ 3 พื้นที่ชุมชน/หมู่บ้านในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
จันทบุรี	สอยดาว	ทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านโทรงาม
			หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
			หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
			หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	วังสมบูรณ์	หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ภู
			หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมใน
		วังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
			หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม



รูปที่ 17 พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ





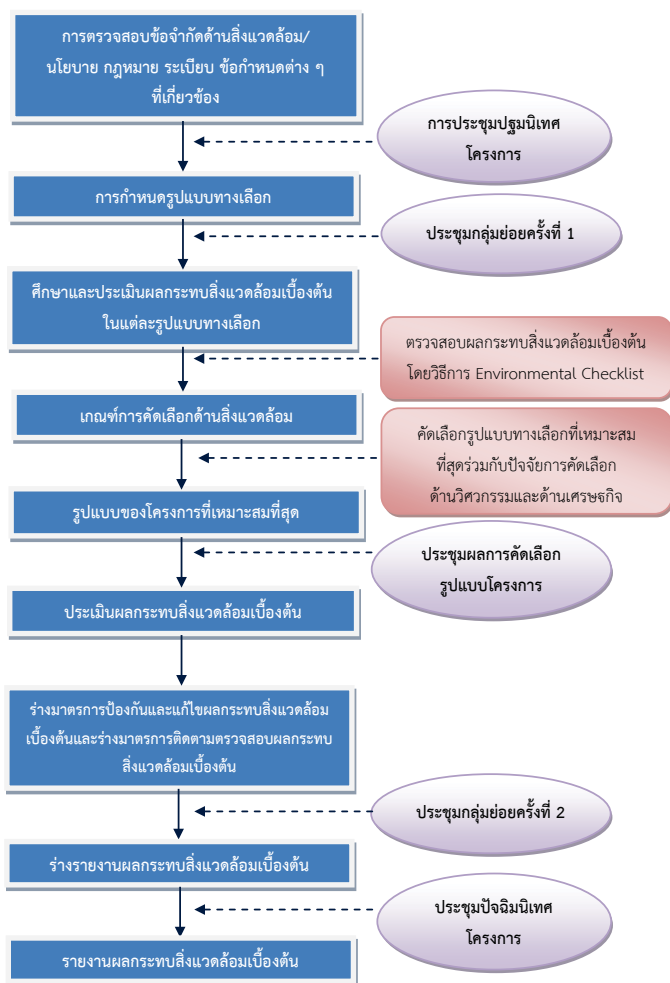
รูปที่ 18 แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน



## 8.2 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)

สำหรับขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แบ่งเป็น 5 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

- 1) การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ : การรวบรวมข้อมูลด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการพิจารณาการพัฒนารูปแบบของโครงการ
- 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมในภาคสนาม : สำรวจในภาคสนามในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : นำข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ และข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ โดยดำเนินการครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางเลือกหรือรูปแบบทางเลือกต่างๆ ของโครงการจะเลือกใช้วิธี Environmental Checklist เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จ จะสรุปประเด็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบทางเลือก และกำหนดเกณฑ์เพื่อนำไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมที่สุดต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 19
- 4) การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ หากพบว่า มีประเด็นหรือข้อจำกัดที่สำคัญ ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จะเสนอเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสมต่อไป
- 5) การเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการในบางประเด็น อาจมีความจำเป็นในการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งจะมีการกำหนดเป็นมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อไป



รูปที่ 19 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ



## 10. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุมจะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 20

### 10.1 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 7 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

#### 1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการได้รับข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยวิธีการเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชน การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการต่างๆ ในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem> และเฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

#### 2) การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งแนวโน้มความคิดเห็นของชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่นตลอดจนเพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หน่วยงานสาธารณสุขในกรณีที่มีการรื้อย้าย ฯลฯ ตลอดจนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ (วันที่ 18 พฤษภาคม 2564)

#### 3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นการศึกษาวัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเพื่อส่งเสริมเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ (วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564)



#### 4) การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป (ประมาณเดือนกรกฎาคม 2564)

#### 5) การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมนา ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน/การศึกษาขั้นต่อไป และเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบในการดำเนินการศึกษาขั้นต่อไป (ประมาณเดือนตุลาคม 2564)

#### 6) การประชุมเพื่อหาวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในประเด็นปัญหาต่างๆ ดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนยิ่งขึ้น (ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2564)

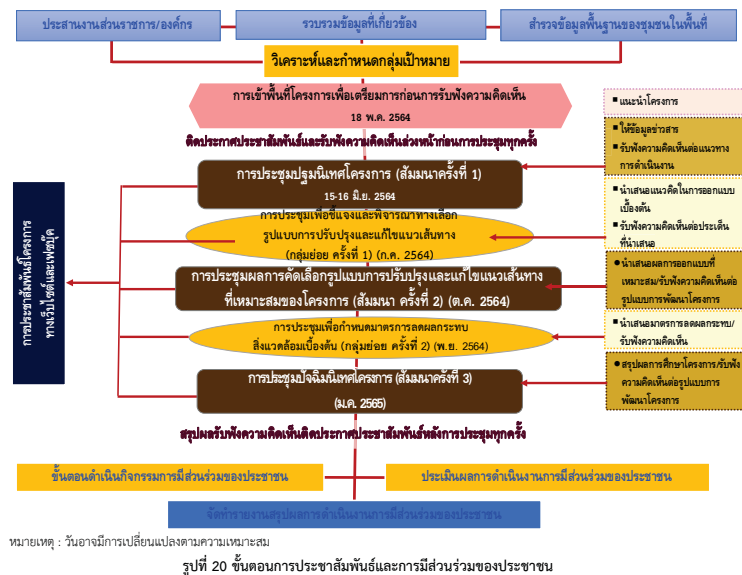
#### 7) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมนา ครั้งที่ 3)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ ตลอดจนผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด (ประมาณเดือนมกราคม 2565)

### 10.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา

#### การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ และนำโครงการวัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษาและแนวเส้นทางโครงการ และรับฟังความคิดเห็น เพื่อสรุปแนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ขอบเขตการศึกษา ด้านต่าง ๆ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเข้าพบนายอำเภอสอยดาว ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล อบต.) ตำบลวังทอง ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์







จังหวัดสระแก้ว ตำบลทับช้าง อำเภอคลองเตย จังหวัดจันทบุรี และผู้นำชุมชน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะได้ จากการปรึกษาหารือสรุปได้ดังนี้ (ดังตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพื้นที่โครงการ  
เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น



ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม 2564	
 	<p>ที่ว่าการอำเภอคลองเตย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้เจ้าหน้าที่สำรวจทางระบายน้ำเพื่อออกแบบให้เหมาะสม ในบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>บริเวณเขาแดงจะมีปัญหาเรื่องบรรทุก ทางชันสามารถทำให้ถนนต่ำลงได้หรือไม่</li> <li>บริเวณแหล่งชุมชนบ้านไทรงาม-เขาแหลม จะออกแบบก็ช่องจราจร เสนอให้เป็น 10 ช่องจราจรได้หรือไม่ เพื่อรองรับความเจริญ</li> <li>เสนอให้ทำร่องน้ำบริเวณเกาะกลาง</li> <li>เสนอให้ทำสะพานและทางกลับรถลอดใต้สะพาน</li> <li>ประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการสะพานข้าม เพราะจะบดบังทัศนียภาพ และก่อให้เกิดฝุ่นละออง</li> <li>เสนอให้ทำถนนเป็นพื้นคอนกรีต</li> <li>ทางเข้าหมู่ 9 ประชาชนใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก ในการขนส่งสินค้าจากการเกษตร ช่วงฝนตกน้ำจะล้นขึ้นบนถนน เสนอให้สร้างสะพานบนดินให้รถสูง 5 เมตร ลอดใต้สะพาน เพื่อเข้าไปในพื้นที่ทำเกษตรกรรมได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอำเภอคลองเตย</li> <li>ปลัดอำเภอ</li> <li>ท้องถิ่นอำเภอ</li> <li>ปลัดอำเภอ</li> <li>นายกเทศมนตรีตำบลทับช้าง</li> <li>กำนัน ต.ทับช้าง</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5</li> <li>ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13</li> </ul>	



ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17</li> <li>ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17</li> </ul>	
 	<p>เทศบาลตำบลวังทอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องจุดกลับรถ เสนอให้ชุมชนสามารถกลับรถได้สะพาน</li> <li>เรื่องความลาดชันของไหล่เขา มีการออกแบบลักษณะอย่างไร</li> <li>ในบริเวณช่วงเนินเขา กรณีฝนตกดินสไลด์ จะพัดหินบนเขา เกิดดินถล่มลงมา ทำให้เกิดอุบัติเหตุสามารถออกแบบเป็นแบบคอนกรีตได้หรือไม่</li> <li>ทางแยกสาย 317 ไปวังทอง มีการออกแบบอย่างไร</li> <li>เสนอให้ปรับ Slope ไหล่เขา เพื่อลดอุบัติเหตุ</li> <li>มีทางลอดสำหรับนักเรียนเดินข้ามหรือไม่</li> <li>เนื่องจากพื้นที่เป็นเขตฝน เพราะน้ำไหลจากเขาและไหลจากถนนมาพร้อมกัน กังวลเรื่องการระบายน้ำ</li> <li>การออกแบบจุดกลับรถ ให้คำนึงถึงรถล๊อคด้วย เนื่องจากรถบรรทุกมีจำนวนมาก</li> <li>ให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้ได้มาตรฐานเพื่อป้องกันน้ำท่วมขัง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปลัดอำเภอวังสมบูรณ์หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง</li> <li></li> <li>นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง</li> <li>ปลัดเทศบาลตำบลวังทอง</li> <li>รองปลัดเทศบาลตำบลวังทอง</li> <li>นายช่างไฟฟ้าเทศบาลวังทอง</li> </ul>	





ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
  <ul style="list-style-type: none"> <li>• [REDACTED] นายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์</li> <li>• [REDACTED] ปลัด ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>• [REDACTED] ผอ.กองช่าง ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>• [REDACTED] นิติกร</li> <li>• [REDACTED] เลขา ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>• [REDACTED] รองนายกทต.วังสมบูรณ์</li> <li>• [REDACTED] รองนายกทต.วังสมบูรณ์</li> </ul>	<p><b>เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สี่แยกโคนม ควรเป็นทางยกระดับ และเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง</li> <li>• จุดกลับรถในบริเวณชุมชน ไม่ควรเกิน 1 กิโลเมตร</li> <li>• จากหน้าวัดเขาแหลมลงมาเป็นเนิน จึงเสนอให้ทำเป็นทางยกระดับ</li> <li>• บริเวณหน้าบึงวังใหม่ มีประชาชนขับรถยนต์ประมาณ 200 เมตร จึงเป็นข้อกังวลเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>• ควรมีจุดกลับบริเวณเนินหน้าโรงเรียนอนุบาลวังใหม่ เพราะเป็นจุดที่ปลอดภัย</li> <li>• พื้นที่บนเนินเขาส่วนใหญ่เป็นเขตป่าและบริเวณวัดเขาแหลมเป็นพื้นที่ สปก. ให้ก่อสร้างในเขตทางหลวง</li> <li>• ทางบนเขา รูปแบบเกาะกลางถนนขอเป็นแท่งซีเมนต์ และด้านพื้นราบควรเป็นร่องน้ำ หรือ ปูนดินปลูกหญ้า</li> <li>• ด้านข้างควรเป็นทอระบายน้ำ เป็นรางน้ำคอนกรีต</li> <li>• ระบบวางทอระบายน้ำ ควรศึกษาให้เหมาะสม</li> </ul>



## 11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ สรุปได้ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรม

ทำการสำรวจลักษณะภูมิประเทศ เขตทาง อุปสรรคสิ่งกีดขวางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และทำการกำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการ รวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกและเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยของแต่ละรูปแบบ เพื่อให้ได้รูปแบบทางหลวงที่เหมาะสม พร้อมทั้งจะทำการออกแบบรูปแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

### 2) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

สำรวจข้อมูลด้านการจราจรบนทางหลวง วิเคราะห์ข้อมูลจราจรและคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อนำมาใช้ในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

### 3) ด้านสิ่งแวดล้อม

นำข้อมูลภูมิปัญญาที่ได้จากการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามมาใช้ประกอบการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแต่ละรูปแบบทางเลือกและคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมไปใช้ในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ

### 4) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.1) สรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 1 และเผยแพร่ตีตประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ และทางเฟซบุ๊กโครงการ

4.2) ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยจัดการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขแนวเส้นทาง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) จะดำเนินการในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง และรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง



## ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027

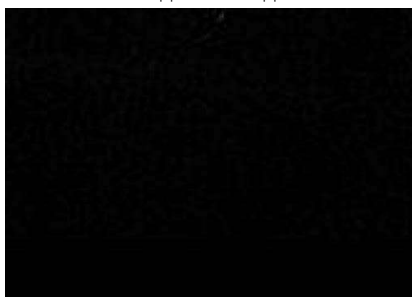
## บริษัทที่ปรึกษา



TESCO LTD.  
บริษัท เทสโก้ จำกัด

บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



แผ่นพับ





## แนวคิดการออกแบบจุดกลับรถ

ทางหลวงโครงการมีจุดตัดกับทางหลวงชนบท สก.3087 จำนวน 1 เส้นทาง โดยปัจจุบันเป็นทางแยกแบบสามแยก หลังจากขยายเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร โดยการออกแบบจะก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 ให้มีระดับก่อสร้างที่สูงขึ้น โดยให้ทางหลวงชนบท สก.3087 สามารถลอด เข้า-ออก ได้ อาจจะใช้ระบบการหมุนเวียนการจราจร โดยการใช้วงเวียน ช่วยในการจราจรไหลเวียนได้สะดวกและปลอดภัย



## การออกแบบป้องกันหินร่วง

การก่อสร้างอุปกรณ์ป้องกันหินร่วง ในช่วง กม.83+500 ถึง กม.84+000 และช่วง กม.90+000 ถึง กม.90+400



## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

## แผนการดำเนินงาน

ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 6 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

- การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น → วันที่ 18 พฤษภาคม 2564
- การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) → วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564
- การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) → ประมาณเดือนกรกฎาคม 2564
- การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) → ประมาณเดือนตุลาคม 2564
- การประชุมเพื่อหาหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) → ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2564
- การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) → ประมาณเดือนมกราคม 2565

## การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตการศึกษา และกลุ่มเป้าหมายของโครงการ



## สอบถามเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027



บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.ฮอยดาว



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี - สระแก้ว อ.ฮอยดาว - บ.เขาแหลม



เอกสารประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 1

มิถุนายน 2564



## ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งเป็นการกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ดำเนินการโดยจะครอบคลุมถึง โครงการใหม่ ซึ่งเป็นการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นเส้นทางเชื่อม การเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว และมีความสำคัญต่อการขนส่งและการเดินทางที่เชื่อม ระหว่าง ภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากจังหวัดจันทบุรีไปยังจังหวัดสระแก้ว เป็นเส้นทางที่มี ความสำคัญ ต่อการขนส่งและการเดินทาง มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง กรมทางหลวง จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้น ทาง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จึงได้ว่าจ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวง หมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 01 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม
- 02 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 03 เพื่อศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสังคม เสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ
- 04 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ

**ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ**

- 01 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 02 เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 03 ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- 04 เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

**ขอบเขตการศึกษา**

- 1) การศึกษาด้านวิศวกรรม ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม
- 2) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง
- 3) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- 4) การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา  
ประกอบด้วย 2 จังหวัด  
2 อำเภอ 3 ตำบล



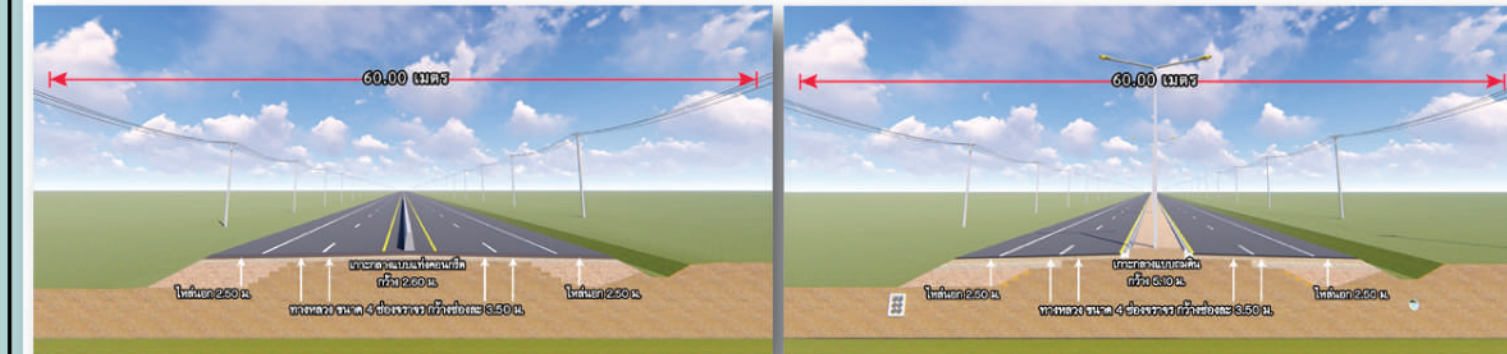
## แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ



## แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

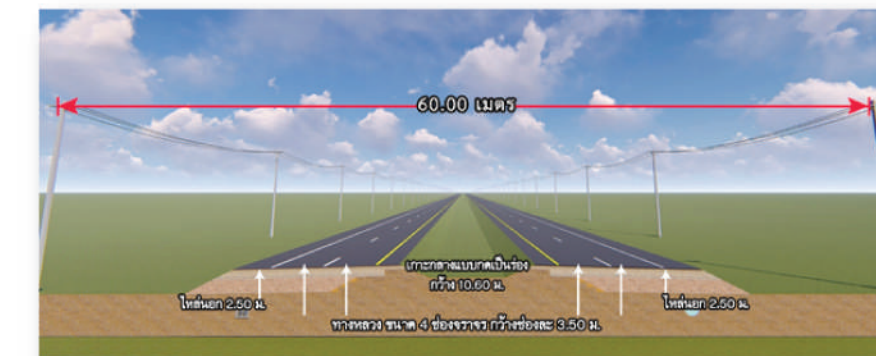
เพื่อให้ทางหลวงโครงการเป็นทางหลวงที่ปลอดภัย การออกแบบจะพิจารณาองค์ประกอบในทุกด้านให้ปลอดภัยสอดคล้องกัน โดยการออกแบบ จะพิจารณาด้านความปลอดภัย ดังนี้

1. รูปแบบทางหลวงที่มีความปลอดภัย
2. รูปแบบทางหลวงสอดคล้องกับวิถีชุมชน
3. รูปแบบทางหลวงสอดคล้องกับธรรมชาติและเขตทางหลวง



รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์  
(Concrete Barrier)

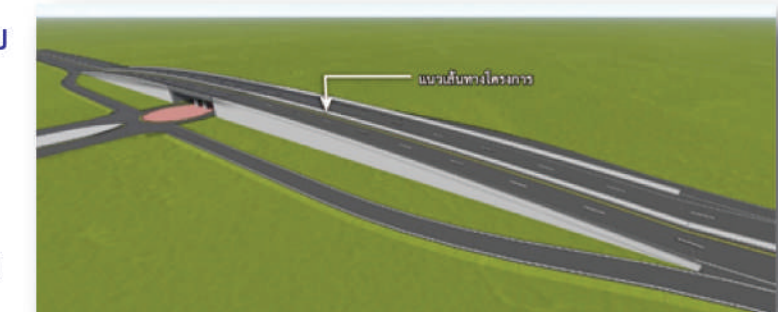
รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า  
(Raised Median)



รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median)

## แนวคิดการออกแบบทางแยก

แนวคิดเบื้องต้นทางแยกแห่งนี้ จะออกแบบเป็นระบบการกัลบริด ทัว - ท้าย ของทางแยก หรือ ออกแบบทางลอดแบบต่างระดับ คือ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 ให้มีระดับก่อสร้างที่สูงขึ้น และก่อสร้างสะพานบนทางหลวงหมายเลข 317 และออกแบบให้ทางหลวงชนบท สก.3087 สามารถลอด เข้า-ออก ได้ โดยอาจจะใช้ระบบการหมุนเวียนการจราจร โดยการใช้วงเวียนช่วยในการจราจรไหลเวียนได้สะดวกและปลอดภัย



รูปแบบทางแยกแบบทางลอด สำหรับทางแยกจุดตัดกับทางหลวงชนบท สก.3087



## ภาคผนวก 7.2

เอกสารการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณา

คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)





รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมายในการประชุมชี้แจงประกอบการ  
พิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

--



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส)	ที่ทำการปกครองอำเภอสอยดาว		
๒.		ปลัดอำเภอ	สำนักงานปลัดอำเภอสอยดาว		
๓.		นักวิชาการพัฒนาชุมชนชำนาญการ	สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอสอยดาว		
๔.			สำนักงานประมงอำเภอสอยดาว		
๕.			สำนักงานเกษตรอำเภอสอยดาว		
๖.			สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสอยดาว		
๗.		โปลิศคอม	สถานีตำรวจภูธรสอยดาว		
๘.			สำนักงานที่ดินอำเภอสอยดาว		
๙.			สำนักงานท้องถิ่นอำเภอสอยดาว		
๑๐.		ปลัดอำเภอ	ที่ทำการปกครองอำเภอ		
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๒.		นายช่างโยธาอาวุโส	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๓.		พ.ร.ก. ๔๖๖๖	11 ขอบทางหลวงจันทบุรี		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					
๑๓					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้บริการศูนย์บริการลูกค้า บมจ.เอ็นที สาขา สอยดาว	ส่วนบริการลูกค้าจังหวัดจันทบุรี บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)		
๒.		ผู้จัดการศูนย์ปฏิบัติการตอนนอก	ส่วนบริการลูกค้าจังหวัดจันทบุรี บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)		
๓.			การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอสอยดาว		
๔.		รณฤทธิชัย ฝ้ายอ่อน	นางสาวสุภาวดี ฝ้ายอ่อน		
๕.		นายสุวิทย์ ฝ้ายอ่อน	นายสุวิทย์ ฝ้ายอ่อน		
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย (สทท.) จังหวัดจันทบุรี		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการกองช่าง	เทศบาลตำบลทับช้าง		
๒.		รองนายก อบจ. พนมเปญ	จ.พนมเปญ		
๓.		รองนายก อบจ. พนมเปญ	จ.พนมเปญ		
๔.		รองนายก อบจ. พนมเปญ	จ.พนมเปญ		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ศาสนสถาน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			วัดโพรงาม		
๒.			วัดเขาแดง		
๓.			วัดคลองทรัพย์		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผศ.	คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ม.ร.ร.โพธิ์โพธิ์		
๒.			โรงเรียนบ้านโพธิ์งาม		
๓.			ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองทรัพย์		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านโพธิ์งาม		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก			
๒.		ส.ส.จ. ๑๓			
๓.		อ.อ. ๑๓			
๔.		ว.ร. ๑๒			
๕.		ส.ส. ๑๓			
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันต.ทับช้าง			
๒.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๖			
๓.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๙			
๔.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๒			
๕.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๓			
๖.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๗			
๗.		อ.อ.			
๘.		กรรมการ อ. พันธ์ ๖๗/๖๗			
๙.		อ.อ.			
๑๐.		อ.อ.			
๑๑.		อ.อ. ๑๓			
๑๒.		อ.อ. ๑๓			



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.		อสม. ๖๖/๑๖			
๗.		อสม. ๖๖/๑๖			
๘.		อสม. ๖. ๖			
๙.		อสม. ๖. ๑๖			
๑๐.		อสม. ๖. ๑๖			
๑๑.		อสม. ๖. ๑๖			
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.					
๑๔.					
๑๕.					
๑๖.					
๑๗.					
๑๘.					
๑๙.					
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส)	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		เจ้าพนักงานที่ดินตำบล	สำนักงานปศุสัตว์อำเภอวังสมบูรณ์		
๓.		นักวิชาการส่งเสริมการเกษตร	สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.			สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๖.		รอง ผ.บ.ค.อ.	สถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผ.ท.	ทต.วังทอง		
๒.		ผ.อ.อ.อ.	ทต.วังทอง		
๓.		รอง ผ.อ.อ.อ.	ทต.วังทอง		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ที่ปรึกษาศูนย์พัฒนาทางหลวง	เทศบาลตำบลวังทอง		
๒.		ปลัดเทศบาลตำบลวังทอง			
๓.		ปลัด อบต.วังทอง			
๔.		ปลัด อบต.วังทอง			
๕.		ปลัด อบต.วังทอง			
๖.		ปลัด อบต.วังทอง			
๗.		ปลัด อบต.วังทอง			
๘.		ปลัด อบต.วังทอง			
๙.		ปลัด อบต.วังทอง			
๑๐.		ปลัด อบต.วังทอง			
๑๑.		ปลัด อบต.วังทอง			
๑๒.		ปลัด อบต.วังทอง			



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันตำบลวังทอง			
๒.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑			
๓.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๕			
๔.		ว.ร. ๒๑. ๖. 15			
๕.		ว.ร. ๒๑. ๖. 15			
๖.		ว.ร. ๒๑. ๖. 2			
๗.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			
๘.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			
๙.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			
๑๐.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			
๑๑.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			
๑๒.		ว.ร. ๒๑. ๖. ๘			



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วช			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วช	โรงเรียนบ้านเขาแหลม		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการ รพ.สต. บ้านถวายเฉลิมพระเกียรติ	รพ.สต.บ้านถวายเฉลิมพระเกียรติ		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ศาสนสถาน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			วัดเขาแหลม		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.		ป.อ. ช่าง			
๔.		ป.อ. ช่าง			
๕.		ฯ			
๖.					
๗.		๒๖			
๘.		๖			
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอวังสมบูรณ์		
๒.			การประปาส่วนภูมิภาค สาขาวังสมบูรณ์		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		๒๕.๐๖๐๖	วิสาหกิจชุมชนกลุ่มเกษตรโครงการใช้ ควายไถนาบ้านใหม่ไทยพัฒนา		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายช่างโยธาอาวุโส	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)		
๒.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			กรมทางหลวง		
๒.			กรมทางหลวง		
๓.			กรมทางหลวง		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส)	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		กัญญาทิพย์ สหิทธิกุล	สำนักงานปศุสัตว์อำเภอวังสมบูรณ์		
๓.		ไฉวันพร พัฒนภรณ์ชัยเดช	สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.			สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๖.		รศ. ศิลา ๐๖/๗	สถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๒.		ผู้ช่วยปลัดอำเภอ	๔ ————— ๑		
๓.		สมาชิกสภาเทศบาล	๔ ————— ๔		
๔.		ปลัดอำเภอ	๔ ————— ๔		
๕.		ส.ท.	๔ ————— ๔		
๖.		นายก อบต.วังสมบูรณ์	๔ ————— ๔		
๗.		รองนายก อบต.วังสมบูรณ์	๔ ————— ๔		
๘.		รองนายก อบต.วังสมบูรณ์	๔ ————— ๔		
๙.		ผู้ช่วยเจ้าพนักงาน	๑ ————— ๔		
๑๐.		ผอ. กอ.วัง	๔ ————— ๑		
๑๑.		ส.ท.	๑ ————— ๑		
๑๒.					





การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาเลือกกรูแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันตำบลวังสมบูรณ์			
๒.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๗			
๓.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๐			
๔.		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ ๑๓			
๕.		ผู้ช่วย ม. ๖.			
๖.		ผู้ช่วย ม. ๖.			
๗.		นายก อบต. ๑			
๘.					
๙.					
๑๐.		นายก อบต.			
๑๑.		กำนันตำบลวังสมบูรณ์			
๑๒.		ประจักษ์ อบต.			
๑๓.		ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ม. ๑			



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาเลือกกรูแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก อบต.			
๒.		นายก อบต.			
๓.		นายก อบต.			
๔.		นายก อบต.			
๕.		นายก อบต.			
๖.		นายก อบต.			
๗.		นายก อบต.			
๘.		นายก อบต.			
๙.		นายก อบต.			
๑๐.		นายก อบต.			
๑๑.		นายก อบต.			
๑๒.		นายก อบต.			



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		สุรสิทธิ์ กันนุ			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นักสื่อสารมวลชนชำนาญการ	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดสระแก้ว		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ )  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัดนันทนคร)		
๒.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัดนันทนคร)		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๑)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

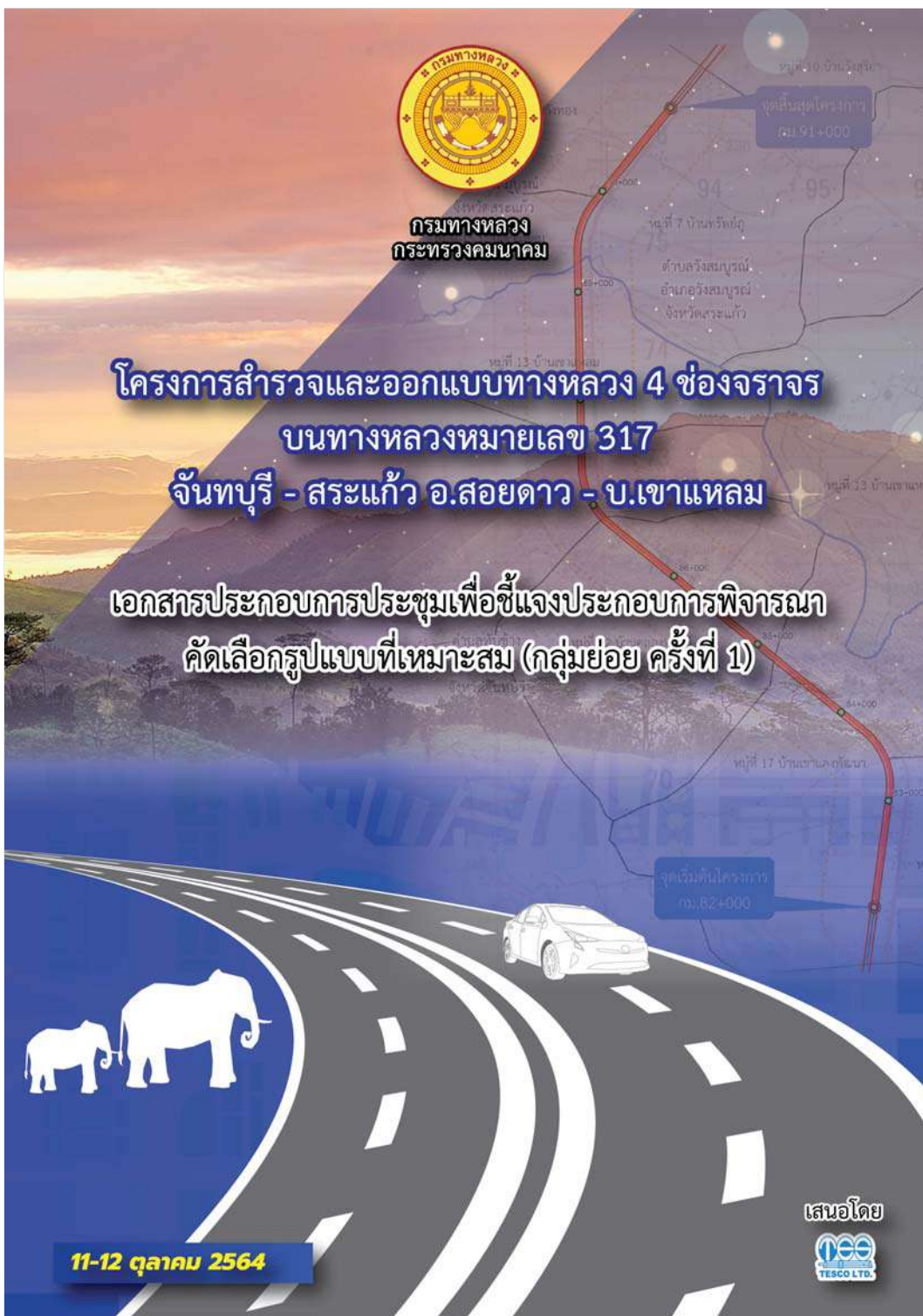
ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					
๑๓					



เอกสารประกอบการประชุม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

--



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว  
ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1	1
4. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. ขอบเขตของการศึกษา	4
7. แนวเส้นทางและแนวคิดการพัฒนาโครงการ	5
7.1 แนวเส้นทางโครงการ	5
7.2 แนวคิดการพัฒนาโครงการ	7
7.2.1 แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงโครงการ	7
7.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ	10
7.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ	13
7.5 การออกแบบระบบไฟฟ้า	14
7.6 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ	14
8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	15
8.1 เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	15
8.2 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)	19
8.3 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	21
8.4 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	21
8.5 สภาพปัจจุบัน	22
9. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	26
9.1 แผนการดำเนินงาน	26
9.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา	28
9.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร	28
9.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	32
10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	48



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งเป็นการกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาเส้นทางการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ดำเนินการโดยจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นเส้นทางเชื่อม การเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว และมีความสำคัญต่อการขนส่งและการเดินทางที่เชื่อมระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

กรมทางหลวง จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จึงได้ว่าจ้างบริษัท เทสโก้ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

3) เพื่อศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

4) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ

3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

(1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

(2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ และรับทราบความห่วงกังวลต่อผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นโยบายต่อการดำเนินโครงการต่อไป



4. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

1) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2) เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น

3) ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย

4) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

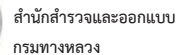
ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง ต.ทับช้าง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บ้านทรัพย์ภู ต.วังสมบูรณ์ อ.วังสมบูรณ์ จ.สระแก้ว ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งเน้นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล 10 หมู่บ้าน ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลทับช้าง) จังหวัดสระแก้ว ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ (ตำบลวังทอง และตำบลวังสมบูรณ์) รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 รูปที่ 2

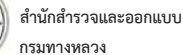
ตารางที่ 1 พื้นที่ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	รายชื่อหมู่บ้าน
จันทบุรี	สอยดาว	ตำบลทับช้าง	เทศบาลตำบลทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านโทรงาม
				หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
				หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
				หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	ตำบลวังทอง	เทศบาลตำบลวังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
				หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม
		ตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ภู
				หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมใน
2 จังหวัด	3 อำเภอ	3 ตำบล	3 เทศบาล	10 หมู่บ้าน



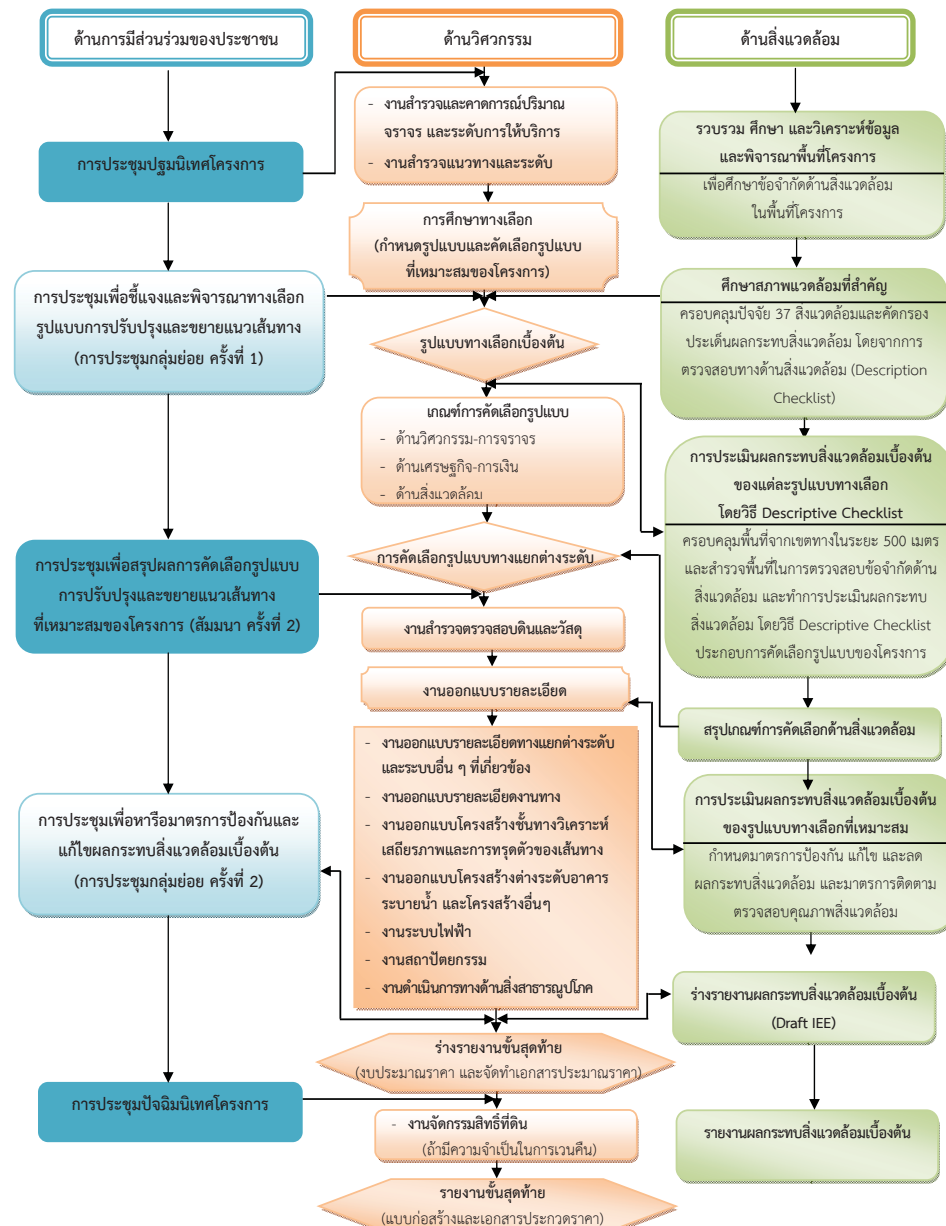


เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กล่มย่อย ครั้งที่ 1)



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

6. ขอบเขตของการศึกษา



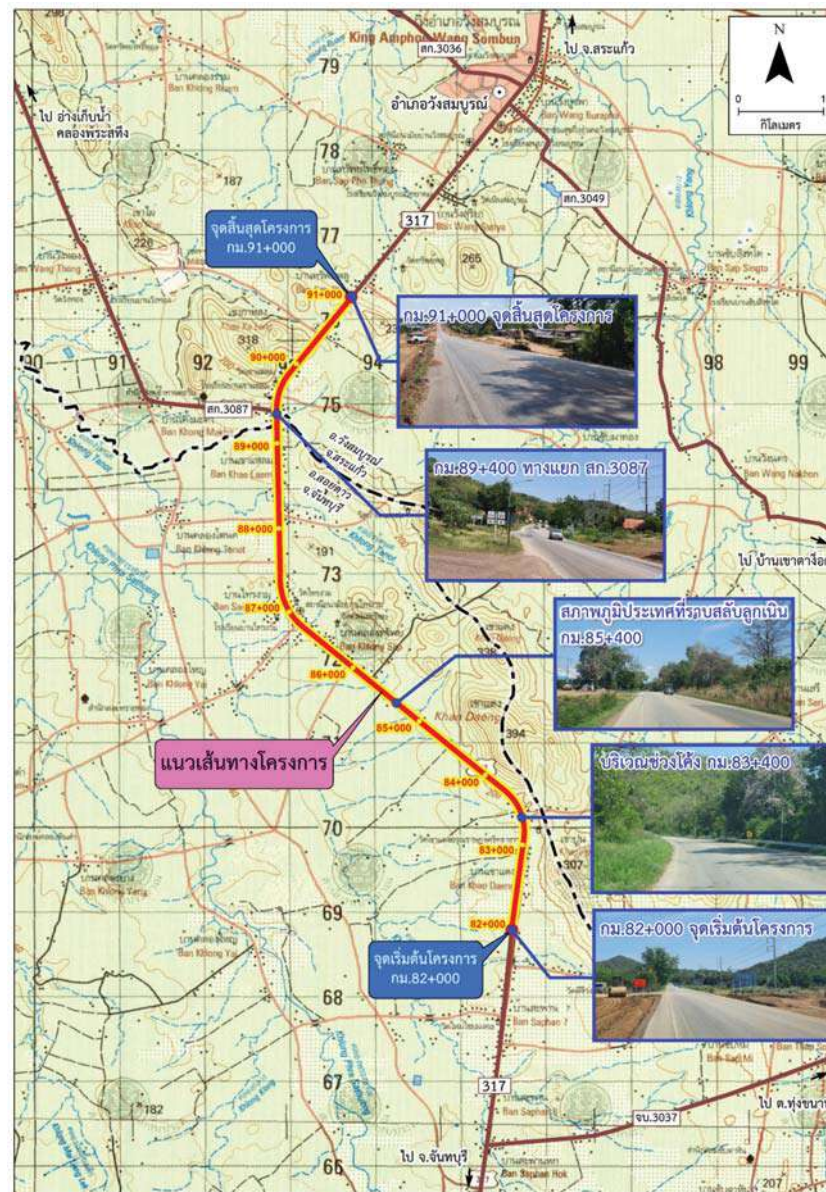




## 7. แนวเส้นทางและแนวคิดการพัฒนาโครงการ

### 7.1 แนวเส้นทางโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ระยะทาง 9 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง สิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บริเวณบ้านทรัพย์ภู ตัดผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และ อำเภอสว่างบูรณ จังหวัดสระแก้ว ทางหลวงสายนี้เขตทางหลวงมีความกว้าง 60 เมตร ตั้งอยู่บนภูมิประเทศแบบราบสลับลูกเนินเป็นส่วนใหญ่ และมีช่วงที่เส้นทางผ่านภูมิประเทศเขาในระหว่างทางสั้นๆ โดยแนวเส้นทางส่วนใหญ่ค่อนข้างเป็นแนวทางตรง มีโค้งราบ 3 แห่ง 1) กม.83+288.933 (เขาแดง) รัศมีโค้ง 633.102 เมตร 2) กม.86+967.520 (บ้านไทรงาม) รัศมีโค้ง 725.263 เมตร และ 3) กม.89+516.166 (บ้านเขาแหลม) รัศมีโค้ง 729.883 ซึ่งเป็นทางหลวงที่มีแนวทางราบเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ส่วนแนวเส้นทางตั้งหรือลาดชันของทางหลวง พบว่า เส้นทางดังกล่าวและภูมิประเทศแบบลูกเนินความลาดชันอยู่ระหว่าง 0.00% - 6.00% โดยความลาดชันทั่วไปของทางหลวงอยู่ในเกณฑ์ที่ปกติ ยกเว้นมีเส้นทาง 2 ช่วงที่มีความลาดชันปานกลางถึงสูง คือ บริเวณเขาแดง และเขาภาหลง ซึ่งในการออกแบบจะได้พิจารณาออกแบบปรับปรุงความลาดชันให้ลดลงเพื่อให้รองรับการจราจรได้อย่างเหมาะสมต่อไป ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



## 7.2 แนวคิดการพัฒนาโครงการ

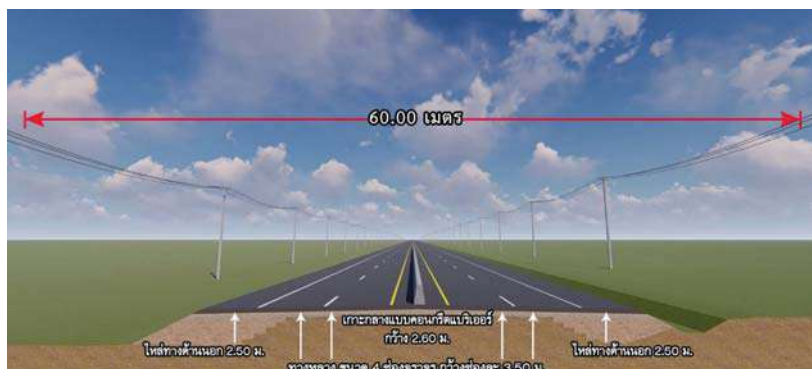
### 7.2.1 แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงโครงการ

แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพชุมชนและการใช้งาน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านภูมิประเทศ 2 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ราบสลับลูกเนิน และพื้นที่ภูเขา โดยทางหลวงหมายเลข 317 ช่วงที่เส้นทางผ่านภูเขาจะออกแบบเป็นทางหลวงแบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ เพื่อให้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด และเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด เพื่อให้ลดผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ส่วนแนวคิดช่วงที่เส้นทางผ่านพื้นที่ราบสลับลูกเนินนั้น ที่ปรึกษาเสนอเป็นทางเลือกที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ และได้มีการศึกษาเปรียบเทียบเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม มีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 3)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 2.60 เมตร



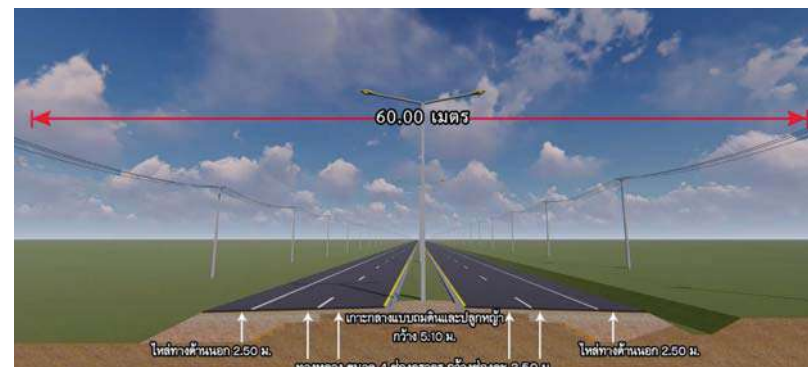
รูปที่ 3 ทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์  
(Concrete Barrier)



#### 2) ทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 4)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร

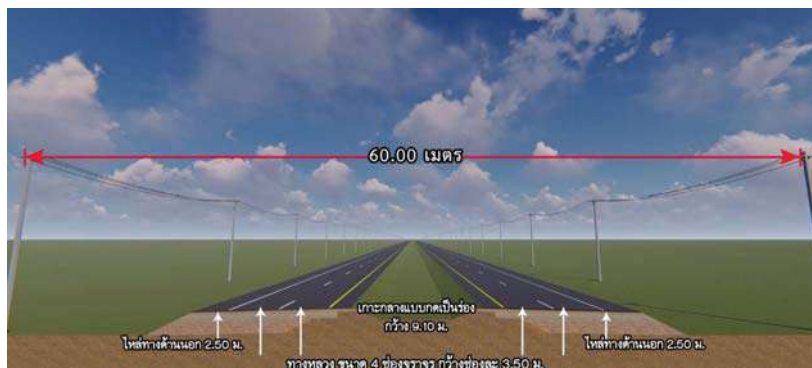


รูปที่ 4 ทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า  
(Raised Median)

#### 3) ทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 5)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร



รูปที่ 5 ทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกดเป็นร่อง

(Depressed Median)

โดยการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ได้พิจารณารายละเอียดในด้านต่างๆ รวม 3 ด้าน เพื่อดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางหลวงที่เหมาะสมสำหรับทางหลวงโครงการ ดังนี้

**ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)**

- (1) ค่าก่อสร้าง
- (2) ค่าบำรุงรักษา

**ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง (40 คะแนน)**

- (1) ประสิทธิภาพการรองรับการจราจร
- (2) ความปลอดภัยต่อการใช้งาน
- (3) พื้นที่ก่อสร้าง
- (4) ความเหมาะสมระหว่างรูปแบบจุดกัลบริดกับทางหลวง
- (5) ความเหมาะสมด้านการระบายน้ำ
- (6) การเดินข้ามถนนของประชาชน
- (7) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

**ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)**

- (1) ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- (2) ผลกระทบด้านอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน
- (3) ผลกระทบด้านการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง

ผลการประเมินเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ในแต่ละด้านของรูปแบบทางเลือกของทางหลวง ทั้ง 3 ทางเลือก สามารถสรุปคะแนนได้ดังตารางที่ 2



ตารางที่ 2 ผลคะแนนของการคัดเลือกรูปแบบทางหลวง

ประเด็นการพิจารณา	คะแนนเต็ม	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	27.50	30.00	27.90
ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	40.00	37.00	32.60	29.60
ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม	30.00	14.00	14.00	10.40
รวม	100.00	78.50	76.60	67.90

จากการพิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า

ลำดับที่ 1 ทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวม(สูงสุด) 78.50 คะแนน

ลำดับที่ 2 ทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวม 76.60 คะแนน

ลำดับที่ 3 ทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวม 67.90 คะแนน

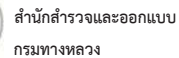
ที่ปรึกษาจึงเสนอ “**รูปตัดทางเลือกที่ 1 : ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตเสริมเอร์**” เป็นรูปตัดทางหลวงในการพัฒนาโครงการนี้ โดยมีจุดเด่น คือ เป็นทางหลวงที่มีประสิทธิภาพการจราจร สูง ปลอดภัยสูง เหมาะสมต่อรูปแบบจุดกัลบริดแบบต่างระดับ เหมาะสมต่อการระบายน้ำ และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย

## 7.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกัลบริด

จากการศึกษาด้านรายละเอียดภูมิประเทศ ชุมชน ทางแยกทางเชื่อม เรขาคณิตแนวทางราบ และแนวทางตั้ง สามารถสรุปได้ว่า ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นทางหลวงที่ตั้งอยู่บนภูมิประเทศแบบราบสลับลูกเนินและภูเขา มีเขตทางหลวงเดิมกว้าง 60 เมตร สภาพที่ตั้งชุมชนส่วนใหญ่จะอยู่เป็นช่วงๆ โดยเฉพาะที่ราบและลูกเนิน ซึ่งการออกแบบทางหลวงด้านแนวทางราบจะใช้โค้งราบเดิมในการก่อสร้าง โดยไม่ต้องมีการปรับปรุงส่วนแนวทางตั้ง เนื่องจากภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินและภูเขา ดังนั้นจะต้องมีการปรับแก้ความลาดชันของถนนให้ลดลง เพื่อให้รถบรรทุกสามารถวิ่งขึ้นภูเขาได้สะดวกและปลอดภัย และจะต้องมีการปรับปรุงด้านความยาวโค้งตั้ง เพื่อให้มีระยะมองเห็นหยุดรถอย่างปลอดภัย (Stopping Sight Distance) เพียงพอ และหากมีการปรับปรุงระดับก่อสร้างบางช่วงแล้วดำเนินการก่อสร้างสะพานยก เพื่อให้เป็นจุดกัลบริดแบบต่างระดับได้จะทำให้ทางหลวงโครงการนี้เกิดความปลอดภัย โดยเบื้องต้นทางหลวงโครงการนี้ระยะทาง 9 กิโลเมตร ที่ปรึกษาเสนอแนะตำแหน่งของจุดกัลบริดแบบต่างระดับ 5 แห่ง ดังนี้

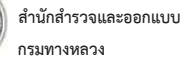
**จุดที่ 1 กม.83+120 (หน้าวัดเขาแดง)** ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการถึงภูเขาแดง ควรจะมีจุดกัลบริดให้ 1 จุด และหากทำเป็นทางต่างระดับได้ จะทำให้สามารถลดความลาดชันของถนนก่อนขึ้นภูเขาได้





(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ตำแหน่งจุดกลับรถแบบต่างระดับของโครงการแสดงดังรูปที่ 6 โดยรูปแบบของจุดกลับรถแบบต่างระดับ เบื้องต้นเสนอให้ยกระดับทางสายหลักให้มีความสูงเพียงพอต่อช่องลอดจุดกลับรถ แล้วก่อสร้างสะพานบกหรือสะพานข้ามคลองบริเวณจุดกลับรถ เพื่อให้เป็นจุดกลับรถที่สะดวกและปลอดภัย ดังรูปที่ 7 และรูปที่ 8



(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



รูปที่ 6 แผนที่ตำแหน่งจุดกลับรถแบบต่างระดับของโครงการ





รูปที่ 7 ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน (สะพานข้ามคลองเขาแหลม)



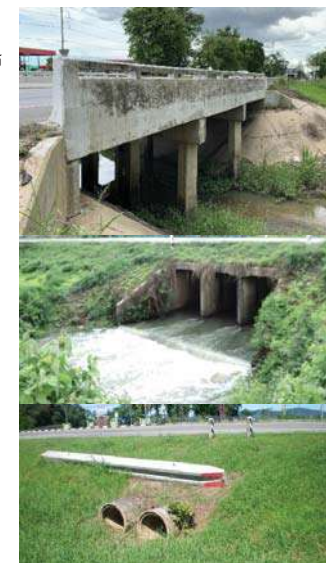
รูปที่ 8 ภาพจำลองรูปแบบทางแยกและจุดกลับรถแบบต่างระดับ (จุดตัดทางหลวงชนบท สก.3087)

### 7.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำทุกแห่งที่เป็นทางระบายน้ำ โดยได้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับประเภทของทางระบายน้ำ และกำหนดขนาดให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างท่อกลมเพิ่มเติมในบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สรุปได้ดังนี้



- 1) งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มีจำนวน 1 แห่ง
  - (1) กม.88+3331 คลองเขาแหลม ความยาวสะพาน 74 เมตร
- 2) งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 4 แห่ง
  - (1) กม.83+525 ขนาด 2.10×2.10 เมตร จำนวน 3 แฉก
  - (2) กม.85+130 ขนาด 1.80×1.50 เมตร จำนวน 1 แฉก
  - (3) กม.86+271 ขนาด 1.80×1.80 เมตร จำนวน 3 แฉก
  - (4) กม.89+228 ขนาด 3.60×3.30 เมตร จำนวน 3 แฉก
- 3) งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 25 แห่ง
  - (1) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 1 แฉก 3 แห่ง
  - (2) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 2 แฉก 3 แห่ง
  - (3) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 3 แฉก 4 แห่ง
  - (4) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แฉก 2 แห่ง
  - (5) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 3 แฉก 6 แห่ง
  - (6) ท่อกลมขนาด 1.50 เมตร จำนวน 3 แฉก 6 แห่ง
  - (7) ท่อกลมขนาด 1.80 เมตร จำนวน 2 แฉก 1 แห่ง



### 7.5 การออกแบบระบบไฟฟ้า

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในจุดที่สำคัญทุกแห่ง ประกอบด้วย บริเวณย่านชุมชน บริเวณทางแยก และบริเวณจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการใช้ทางหลวง

### 7.7 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ

มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว มีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกันอันตรายบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว การออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของประชาชน เช่น ทางข้าม/สะพานลอย ที่หยุดรถประจำทาง ศาลารอดโดยสารประจำทาง และการออกแบบป้องกันหินร่วงเป็นต้น

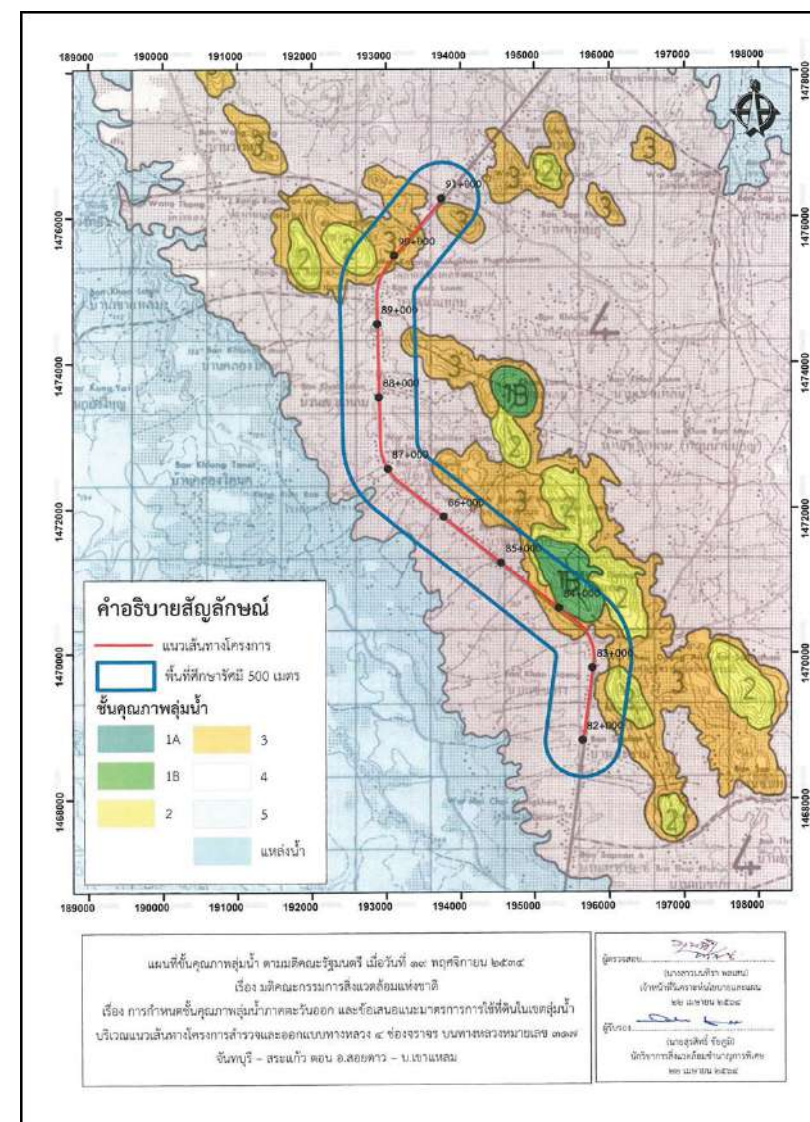
8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 8.1 เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม มีจุดเริ่มต้นบริเวณบนทางหลวงหมายเลข 317 ประมาณ กม. 82+000 และสิ้นสุดบริเวณบนทางหลวงหมายเลข 317 ประมาณ กม. 91+000 มีระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ซึ่งตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม พบว่า จากการตรวจสอบข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 3, 4 และพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะทางข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1B, 2, 3, 4, 5

**ดังรูปที่ 9** จากการตรวจสอบโบราณสถานกับสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี พบว่า แนวเส้นทางโครงการในระยะทางข้างละ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่มีโบราณสถานตั้งอยู่ **ดังรูปที่ 10** จากการตรวจสอบข้อมูลจากกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ป่าอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า จากการตรวจสอบกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี และจากการตรวจสอบกับกรมป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการบางส่วนและพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะทางข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ คือ ป่าเขาฉกรรจ์ ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพรตสังข์ **ดังรูปที่ 11** ซึ่งในการศึกษาของโครงการจะต้องดำเนินการขออนุญาตในการเข้าสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า

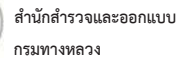
จากการตรวจสอบดังกล่าวพบว่าโครงการไม่เข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2562) แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงได้ตระหนักถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดจากการพัฒนาโครงการจึงได้ให้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของโครงการโดยจะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับ“แนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme)”ของกรมทางหลวง และตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)



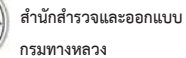
รูปที่ 9 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการและในระยะห่างข้างละ 500 เมตร

จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

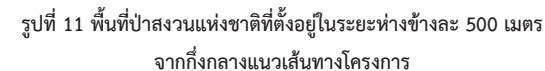




เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



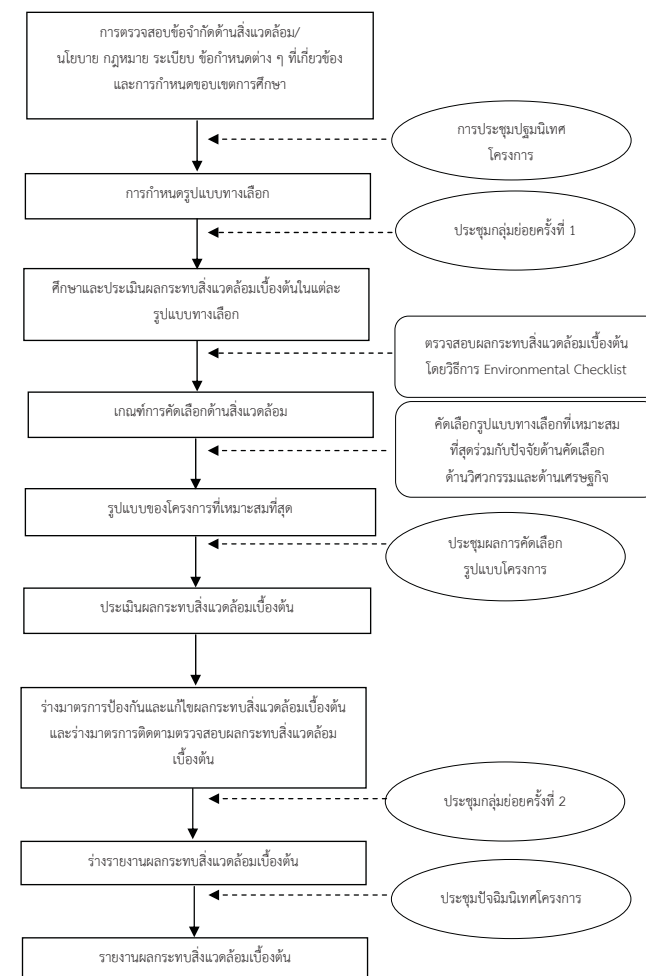




## 8.2 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

สำหรับขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แบ่งเป็น 5 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

- 1) การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ : การรวบรวมข้อมูลด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการพิจารณาการพัฒนารูปแบบของโครงการ
- 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมในภาคสนาม : สำรวจในภาคสนามในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : นำข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ ข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามและข้อมูลการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ โดยดำเนินการครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางเลือกหรือรูปแบบทางเลือกต่างๆ ของโครงการจะเลือกใช้วิธี Environmental Checklist เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จ จะสรุปประเด็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบทางเลือก และกำหนดเกณฑ์เพื่อนำไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมที่สุดต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 12
- 4) การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ หากพบว่ามีประเด็นหรือข้อจำกัดที่สำคัญ ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จะเสนอเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสมต่อไป
- 5) การเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการในบางประเด็น อาจมีความจำเป็นในการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะมีการกำหนดเป็นมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อไป



รูปที่ 12 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ



### 8.3 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่าพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จันทบุรี	สอยดาว	ตำบลทับช้าง
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	ตำบลวังสมบูรณ์ ตำบลวังทอง

### 8.4 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นตอนแรกจะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ซึ่งจะครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 37 ปัจจัย ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 37 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1.ภูมิสีฐาน	1.ระบบนิเวศ	1.น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	1.เศรษฐกิจ-สังคม
2.ทรัพยากรดิน	2.สัตว์ในระบบนิเวศ	2.การคมนาคมขนส่ง	2.การโยกย้ายและการเวนคืน
3.ธรณีวิทยา	3.พืชในระบบนิเวศ	3.สาธารณสุข	3.การศึกษา
4.ทรัพยากรแร่ธาตุ	4.สิ่งมีชีวิตที่หายาก	4.พลังงาน	4.การสาธารณสุข
5.น้ำผิวดินและใต้ดิน		5.การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5.อาชีพอนามัย
6.น้ำทะเล		6.การเกษตรกรรม	6.การแบ่งแยก
7.อากาศและบรรยากาศ		7.การอุตสาหกรรม	7.อุบัติเหตุและความปลอดภัย
8.เสียง		8.เหมืองแร่	8.ความปลอดภัยในสังคม
9.ความสั่นสะเทือน		9.สันหนากการ	9.สุขภาพ



### ตารางที่ 4 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 37 ปัจจัย (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
		10.การใช้ที่ดิน	10.สารอันตราย
			11.ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
			12.ผู้ใช้งาน
			13.ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
			14.สุนทรียภาพ

ผลจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทั้ง 37 ปัจจัย จะคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับนำไปคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ และคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) สำหรับรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกแล้วต่อไป

### 8.5 สภาพปัจจุบัน

#### (1) พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการโดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจจากสนามพบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งหมดจำนวน 19 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 5 แห่ง สถานศึกษา 3 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และชุมชน/หมู่บ้าน 10 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 8.5-1 ตารางที่ 8.5-2 และรูปที่ 13

#### (2) แหล่งน้ำผิวดิน

จากการตรวจสอบ พบว่า แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านได้แก่ คลองเขาแหลม ซึ่งมีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก และลำราง โดยในปัจจุบันมีสภาพเป็นลำรางไม่มีน้ำ มีท่อลอดเป็นท่อกลม ดังรูปที่ 14



ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล)  
ในระยะทางข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

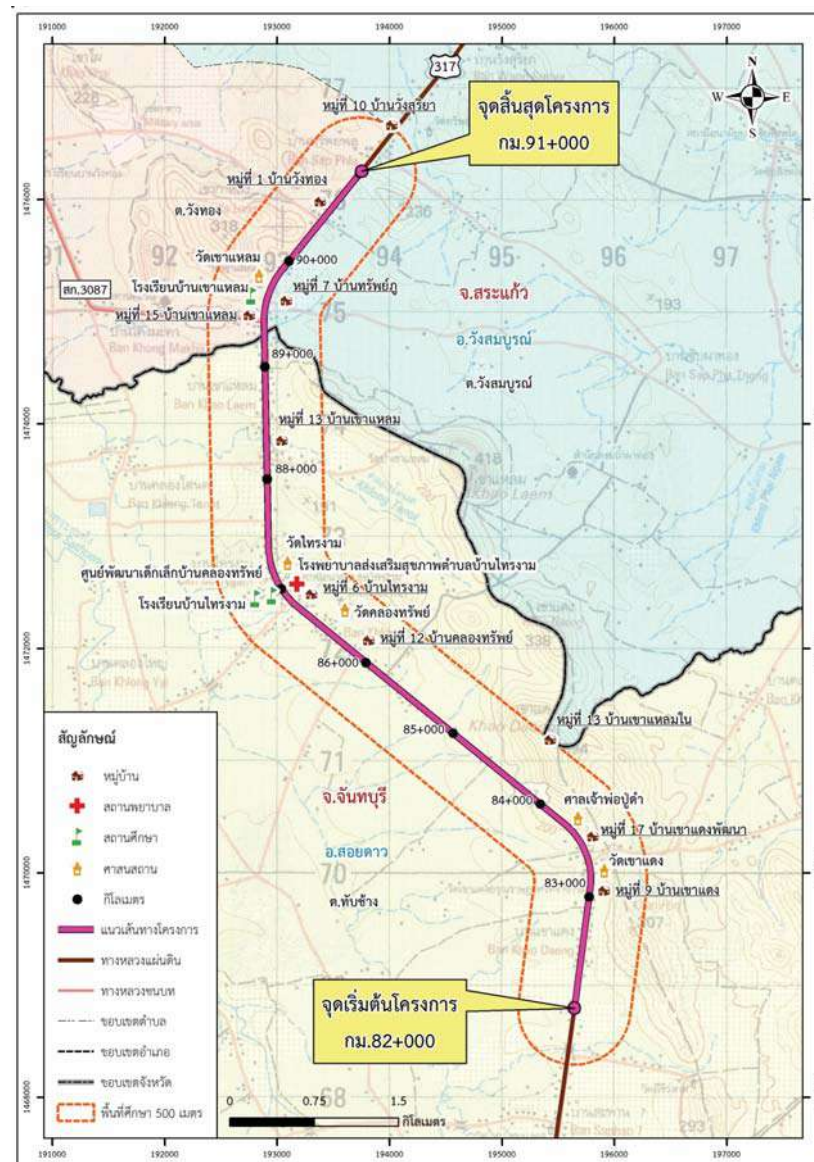
พื้นที่อ่อนไหว <sup>1/</sup>	ที่ตั้ง		จังหวัด	กม.ที่ <sup>2/</sup>	ระยะห่างกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
	ตำบล	อำเภอ			
ศาสนสถาน					
วัดเขาแดง	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	83+160	120
ศาลเจ้าพ่อปุดำ	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	83+675	35
วัดคลองทรัพย์	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+460	285
วัดไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	87+060	65
ศาสนสถาน					
วัดเขาแหลม	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว	89+590	30
สถานศึกษา					
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองทรัพย์	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+985	44
โรงเรียนบ้านไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+985	116
โรงเรียนบ้านเขาแหลม	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว	89+590	31
สถานพยาบาล					
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+960	36

หมายเหตุ: พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานราชการและการสำรวจภาคสนาม

ที่มา: <sup>1/2/</sup>ฐานข้อมูลเบื้องต้นจากโปรแกรมภาพถ่ายทางอากาศ

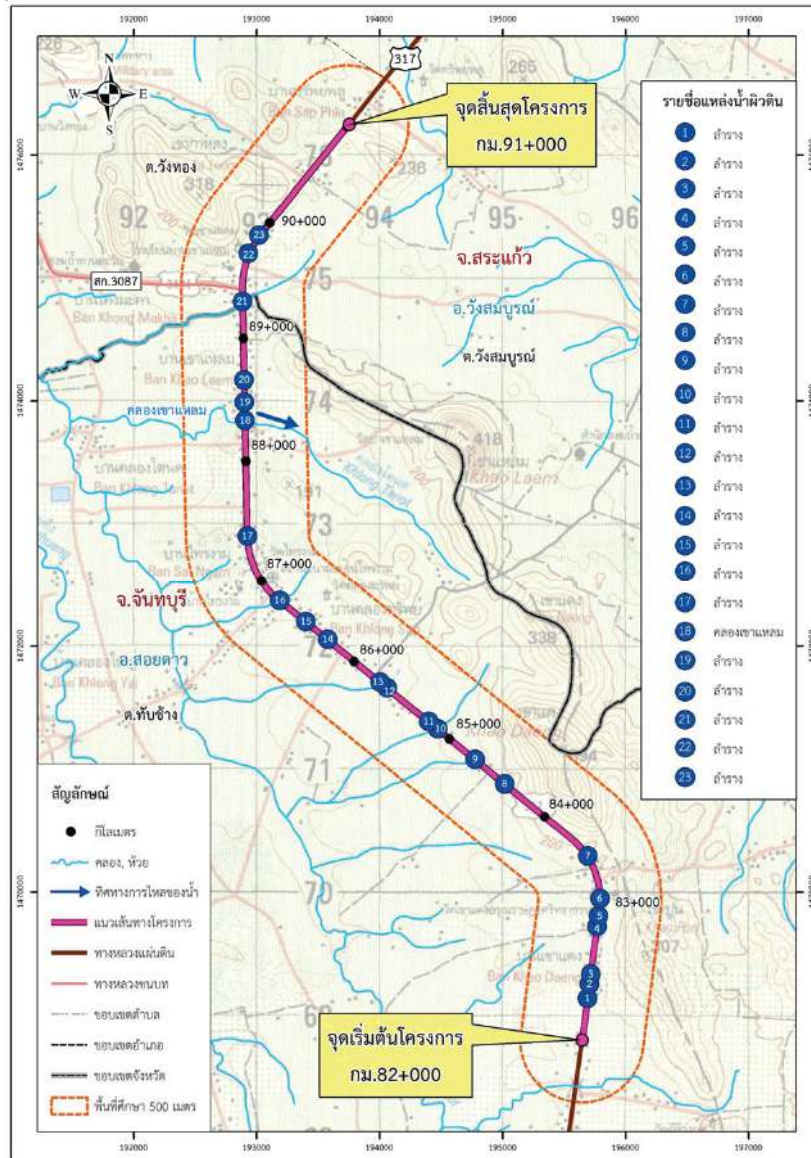
ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ชุมชน/หมู่บ้าน) ในระยะทางข้างละ 500 เมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
จันทบุรี	สอยดาว	ทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านไทรงาม
			หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
			หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
			หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	วังสมบูรณ์	หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ฤ
			หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมใน
		วังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
			หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม



รูปที่ 13 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ





รูปที่ 14 แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน



## 9 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุมจะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 15

### 9.1 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 7 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

#### 1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการได้รับข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยวิธีการเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชน การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการต่างๆ ในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem> และเฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

#### 2) การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งแนวโน้มนโยบายของชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น ตลอดจนเพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หน่วยงานสาธารณสุขในกรณีที่มีการรื้อย้าย ฯลฯ ตลอดจนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ (วันที่ 18 พฤษภาคม 2564)

#### 3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นของการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเพื่อส่งเสริมเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ (วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564)



#### 4) การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการคัดเลือก  
รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการ  
ปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบการ  
ปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป (11-12 ตุลาคม 2564)

#### 5) การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของ โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ  
การปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน/การศึกษาขั้นต่อไป และ  
เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบในการดำเนินการศึกษา  
ขั้นต่อไป (ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2564)

#### 6) การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบ  
ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในประเด็น  
ปัญหาต่างๆ ดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการฯ  
ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนยิ่งขึ้น (ประมาณเดือนธันวาคม 2564)

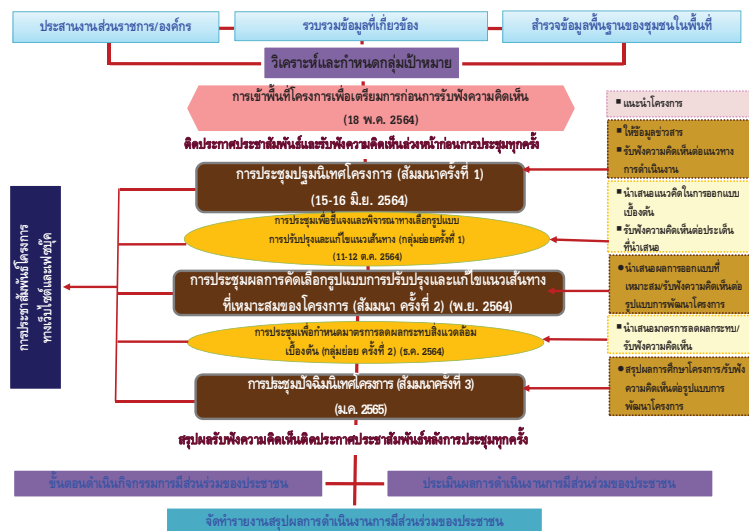
#### 7) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ ตลอดจนผลการดำเนินงานการมี  
ส่วนร่วมของประชาชนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความ  
ถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด (ประมาณเดือนมกราคม 2565)

### 9.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา

#### 9.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ และนำโครงการ  
วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษาและแนว  
เส้นทางโครงการ และรับฟังความคิดเห็น เพื่อสรุปแนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ขอบเขตการศึกษา  
ด้านต่าง ๆ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเข้าพบนายอำเภอสอยดาว ปลัดอาวุโสอำเภอ  
วังสมบูรณ์ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล อบต.) ตำบลวังทอง ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์



หมายเหตุ : วันอาทิตย์มีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

รูปที่ 15 ขั้นตอนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน



จังหวัดสระแก้ว ตำบลทับช้าง อำเภอคลองเตย จังหวัดจันทบุรี และผู้ชุมนุม ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะได้ จากการปรึกษาหารือสรุปได้ดังนี้ (ดังตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพื้นที่โครงการ  
เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น



ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม 2564	
  <ul style="list-style-type: none"> <li>นายอำเภอคลองเตย</li> <li>ปลัดอำเภอ</li> <li>ท้องถิ่นอำเภอ</li> <li>ปลัดอำเภอ</li> <li>นายกเทศมนตรีตำบล</li> <li>กำนัน ต.ทับช้าง</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5</li> <li>ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9</li> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13</li> </ul>	<p>ที่ว่าการอำเภอคลองเตย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้เจ้าหน้าที่สำรวจทางระบายน้ำเพื่อออกแบบให้เหมาะสม ในบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>บริเวณเขาแดงจะมีปัญหาเรื่องบรรทุก ทางชันสามารถทำให้ถนนต่ำลงได้หรือไม่</li> <li>บริเวณแหล่งชุมชนบ้านไทรงาม-เขาแหลม จะออกแบบก็ช่องจราจร เสนอให้เป็น 10 ช่องจราจรได้หรือไม่ เพื่อรองรับความเจริญ</li> <li>เสนอให้ทำร่องน้ำบริเวณเกาะกลาง</li> <li>เสนอให้ทำสะพานและทางกลับรถลอดใต้สะพาน</li> <li>ประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการสะพานข้าม เพราะจะบดบังทัศนียภาพ และก่อให้เกิดฝุ่นละออง</li> <li>เสนอให้ทำถนนเป็นพื้นคอนกรีต</li> <li>ทางเข้าหมู่ 9 ประชาชนใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก ในการขนส่งสินค้าจากการเกษตร ช่วงฝนตกน้ำจะล้นขึ้นบนถนน เสนอให้สร้างสะพานบนดินให้รถสูง 5 เมตร ลอดใต้สะพาน เพื่อเข้าไปในพื้นที่ทำเกษตรกรรมได้</li> </ul>



ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17</li> <li>ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17</li> </ul>   <ul style="list-style-type: none"> <li>ปลัดอำเภอวังสมบูรณ์ หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง</li> <li></li> <li>นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง</li> <li>ปลัดเทศบาลตำบลวังทอง</li> <li>รองปลัดเทศบาลตำบลวังทอง</li> <li>นายช่างไฟฟ้าเทศบาลวังทอง</li> </ul>	<p>เทศบาลตำบลวังทอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องจุดกลับรถ เสนอให้ชุมชนสามารถกลับรถได้สะพาน</li> <li>เรื่องความลาดชันของไหล่เขา มีการออกแบบลักษณะอย่างไร</li> <li>ในบริเวณช่วงเนินเขา กรณีฝนตกดินสไลด์ จะพัดหินบนเขา เกิดดินถล่มลงมา ทำให้เกิดอุบัติเหตุสามารถออกแบบเป็นแบบคอนกรีตได้หรือไม่</li> <li>ทางแยกสาย 317 ไปวังทอง มีการออกแบบอย่างไร</li> <li>เสนอให้ปรับ Slope ไหล่เขา เพื่อลดอุบัติเหตุ</li> <li>มีทางลอดสำหรับนักเรียนเดินข้ามหรือไม่</li> <li>เนื่องจากพื้นที่เป็นเขตฝน เพราะน้ำไหลจากเขาและไหลจากถนนมาพร้อมกัน กังวลเรื่องการระบายน้ำ</li> <li>การออกแบบจุดกลับรถ ให้คำนึงถึงรถล๊อคด้วย เนื่องจากรถบรรทุกมีจำนวนมาก</li> <li>ให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้ได้มาตรฐานเพื่อป้องกันน้ำท่วมขัง</li> </ul>





ผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
  <ul style="list-style-type: none"> <li>นายเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์</li> <li>ปลัด ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>ผอ.กองช่าง ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>นิติกร</li> <li>เลขา ทต.วังสมบูรณ์</li> <li>รองนายกทต.วังสมบูรณ์</li> <li>รองนายกทต.วังสมบูรณ์</li> </ul>	<p><b>เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สี่แยกโคนม ควรเป็นทางยกระดับ และเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง</li> <li>จุดกลับรถในบริเวณชุมชน ไม่ควรเกิน 1 กิโลเมตร</li> <li>จากหน้าวัดเขาแหลมลงมาเป็นเนิน จึงเสนอให้ทำเป็นทางยกระดับ</li> <li>บริเวณหน้าบึงวังใหม่ มีประชาชนขับรถยนต์ประมาณ 200 เมตร จึงเป็นข้อกังวลเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>ควรมีจุดกลับบริเวณเนินหน้าโรงเรียนบ้านวังใหม่ เพราะเป็นจุดที่ปลอดภัย</li> <li>พื้นที่บนเนินเขาส่วนใหญ่เป็นเขตป่าและบริเวณวัดเขาแหลมเป็นพื้นที่ สปก. ให้ก่อสร้างในเขตทางหลวง</li> <li>ทางบนเขา รูปแบบเกาะกลางถนนขอเป็นแท่งซีเมนต์ และด้านพื้นราบควรเป็นร่องน้ำ หรือ ปูนดินปลูกหญ้า</li> <li>ด้านข้างควรเป็นทอระบายน้ำ เป็นรางน้ำคอนกรีต</li> <li>ระบบวางท่อระบายน้ำ ควรศึกษาให้เหมาะสม</li> </ul>



## 9.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564 เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แนวเส้นทางและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนก่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดดังนี้

- กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ในการนี้ [redacted] รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ จำนวน 56 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 70 คน

- กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ในการนี้ [redacted] ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ จำนวน 47 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 61 คน

- กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ [redacted] รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ จำนวน 60 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 13 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน

- กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ [redacted] รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ จำนวน 35 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน



ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 1</b>	
- เสนอให้ทำสะพานลอยบริเวณทางแยกหน้าโรงเรียนเทศบาลทับช้าง และชุมชนหมู่ที่ 9 เพื่อความปลอดภัย	- ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
- บริเวณ กม.82 - กม.84 จะเป็นเนินเขา ด้านขวามือจะมีศาลเจ้าพ่อปู่ดำ ผู้ที่จะเข้ามาสักการะ จะจอดรถไหล่ทางจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ เสนอให้มีการขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้น จาก 4 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสมของพื้นที่	- บริเวณศาลเจ้าพ่อมีพื้นที่ที่ว่าง ทางโครงการขอตรวจสอบดูว่าอยู่ประชิดกับพื้นที่ลุ่มน้ำขั้นที่ 1 ปี ถ้าสามารถขยายขอบไหล่ทางได้ ก็จะปลอดภัยขึ้น และไม่ควรกระทบพื้นที่ลุ่มน้ำขั้นที่ 1 ปี และอยากจะพัฒนาให้สอดคล้องกับวิถีชุมชนด้วย
- บริเวณบนเขาแดงเสนอให้แก้ไขความสูงของถนน เพื่อความปลอดภัยกรณีรถลงเนินเขา	- ในส่วนของระดับถนนจะมีการปรับใหม่ จะลดความลาดชันลง อาจจะยกบริเวณดินเนินขึ้น และจะปรับภูเขาสูงเพื่อให้ถนนชันน้อยลง ปัจจุบันความลาดชันอยู่ที่ 6 % อาจจะปรับลดลง 4-5% ก็จะทำให้รถบรรทุกวิ่งได้ดีขึ้น
- เสนอให้ทำจุดกัลลภรถหน้าวัดเขาแดงและขยายถนนให้เป็น 6 ช่องจราจร เพราะต้องการรักษามิติด้านตามธรรมชาติให้คงเดิม	- จะทำจุดกัลลภรถให้ และอาจจะให้มีช่องจราจรที่เสียแยกออกมาก่อน เพื่อจะได้ปลอดภัยมากขึ้น บริเวณนี้จะทำไหล่ทางมาตรฐาน 1.50 เมตร
- จุดกัลลภรถบริเวณหมู่ 9 2 10 เสนอให้แก้ไขความสูง ไม่น้อยกว่า 4 เมตร	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาเพื่อศึกษาและออกแบบต่อไป - ความสูงของช่องลอด ถ้าเป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทย รถสูงสุดไม่เกิน 4 เมตร จะมีรถที่สูงเกิน 4 เมตร คือรถทัวร์ 2 ชั้น จุดกัลลภรถเราจะมีรถทำกี่เมตร อาจจะทำเผื่อที่ความสูง 5.50 เมตร เป็นมาตรฐานที่ต้องทำ รถทุกประเภทลอดได้ แต่ว่าจุดกัลลภรถระยะทาง 9 กิโลเมตร บางจุดอาจจะได้ 5.50 เมตร บางจุดอาจจะได้ 3 เมตร 4 เมตร เพื่อให้ถนนเกิดความสมดุล จะไม่สูงมาก เราปรับไว้พิจารณาว่าจะทำให้ใกล้ๆ ทางเข้าโรงเรียน
- เสนอให้มีจุดกัลลภรถใกล้สถานพยาบาลและจุดจอดรถฉุกเฉินสำหรับรถที่เสีย	- แนวเส้นทางโครงการนี้การออกแบบจุดกัลลภรถถ้าเป็นไปได้ จุดไหนสามารถทำเป็นทางลอดได้ทางต่างระดับได้ เพราะภูมิประเทศแถบนี้เป็นลูกเนิน ในการที่จะปรับระดับก่อสร้าง ทำสะพาน และจุดกัลลภรถจะมีความเหมาะสม ตำแหน่งทางที่ปรึกษาได้ออกแบบไว้



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	เบื้องต้น คือ บริเวณก่อนขึ้นเขาแดงมีจุดกัลลภรถ 1 จุด ทั้งสองฝั่ง ในการออกแบบทางโครงการได้วางเป็นระบบ ทั้งสาย จุดกัลลภรถที่เป็นต่างระดับจะวางตรงชอยพอดี ให้สามารถเลี้ยว ซ้าย - ขวาได้เลย ถ้าเป็นจุดกัลลภรถระดับราบ จะวางตรงชอยไม่ได้ เพราะถ้าวางตรงชอยจะมีสามแยกและสี่แยกจะไม่ปลอดภัย ทางขึ้นเขาแดงจะมีจุดกัลลภรถ 1 จุด โดยทางที่ปรึกษาขอดูภาพถ่ายของพื้นที่ให้ชัดเจนก่อน ถัดไปลงจากเขาแดงก็จะมีอีก 1 จุด และจะมีจุดกัลลภรถที่เป็นสาธารณะ เช่น โรงเรียนบ้านไทรงาม รพ.สต. ทางโครงการจะหาตำแหน่งที่เหมาะสมให้ และจะทำถนนให้โดยอาจจะทำถนนเชื่อมกันอาจจะเป็นถนนวิงเลนเดียว หรือไป-มา สวนกัน เชื่อมให้ใช้ร่วมกัน และจุดที่พิจารณาว่าจะให้ความสำคัญ สะพานข้ามคลอง ซึ่งจะมีชุมชนอยู่เลยด้านไป อาจจะ เป็นจุดกัลลภรถอีก 1 แห่ง และอีก 1 จุด คือ บริเวณทางหลวงชนบท สก. 3087 จะเป็นจุดทางแยก
- เสนอให้ทบทวนเรื่องระบายน้ำที่ลงมาจากเขาแดง	- น้ำฝนที่ตกจากภูเขาแดง ลงมาที่ราบ ทางโครงการได้ศึกษาพื้นที่รับน้ำ จะมีการคำนวณปริมาณน้ำ และมีการออกแบบระบบระบายน้ำ โดยอาคารระบายน้ำ จะออกแบบให้เป็นท่อเหลี่ยม ถ้ายังระบายน้ำไม่ทันก็จะทำเป็นสะพาน
- บริเวณบ้านไทรงามเสนอให้มีช่องจราจรพิเศษ 2 ฝั่ง เช่น เพิ่มขึ้นเป็น 6 ช่องจราจร	- บ้านไทรงามอยู่บริเวณโค้งขวา มีลักษณะเป็นเนิน มีชุมชน และมีทางแยกอยู่ การแก้ไขอาจจะต้องแยกรถชุมชนให้ใช้อีกเส้นหนึ่ง แนวคิดจะให้รถวิ่งทางเดียว หรือวิ่งสวนกัน โดยจะต้องก่อสร้างให้เลยโค้ง ไม่ให้เชื่อมกับทางโค้ง ต้องศึกษารายละเอียดและจะนำแบบมานำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป และบริเวณนี้จะมีจุดกัลลภรถให้ 1 จุด ให้นักเรียนสามารถมาลดจุดนี้ได้
- บริเวณด้านเขาแหลมซึ่งเป็นด้านถาวร อยากให้ออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และผู้สัญจร	- ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ยังไม่มีด้านตรวจทางหลวงจริงจัง ไม่ทราบว่าจะทำได้หรือไม่ ต้องขอไปตรวจสอบก่อน และศึกษารายละเอียดว่าทำอะไรได้บ้าง
- เสนอให้มีจุดกัลลภรถที่อยู่ใกล้ตลาดเทศบาล บริเวณ กม. 86	- ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- บริเวณ กม. ที่ 87 หน้าตลาดไทรวมเสนอให้มีการขยายถนนให้กว้าง หรืออย่างน้อย 6 ช่องจราจร บริเวณนี้จะเป็นจุดรวมของหมู่ 2, 6, 13	- ที่ปรึกษาฯ นำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
- ควรศึกษาระยะการมองเห็นบริเวณโค้งต่างๆ ทั้งบนเนินและทางราบ	- กรมทางหลวงมีการออกแบบระยะมองเห็นหรือระยะปลอดภัย โดยเฉพาะโค้งราบ โค้งเนิน จะต้องออกแบบระยะเขตให้เพียงพอ โดยจะมีการคำนวณและปรับโค้งนี้ใหม่ ให้ระยะการมองเห็นปลอดภัยเพียงพอ โดยความเร็วที่ใช้ในการออกแบบที่ประมาณ 80-110 กม. / ชม.
<b>กลุ่มที่ 2</b>	
- ขอทราบถนนที่สร้างให้มีทางลอดมีระยะความยาวของสะพาน และมีความสูงเท่าไร จะเริ่มยกสูงตรงจุดไหน และสิ้นสุดตรงจุดไหน	- ทางโครงการขอศึกษาดูภาพรวมของโครงข่ายถนนทั้งหมดว่าอย่างไรบ้าง การเชื่อมโยงเป็นอย่างไรบ้าง วิธีชุมชนอยากได้อะไรบ้าง การประชุมครั้งนี้จะมาเป็นรูปแบบว่าเป็นอย่างไรบ้าง
- หมู่ 2 หมู่ 6 ขอยุทธศาสตร์ เสนอให้ทำถนนขนานทั้งสองฝั่ง ความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร ให้รถสามารถย้อนศรเข้าโรงเรียนไทรงามได้	- ในส่วนของความสูงของช่องลอด ในเส้นทางโครงการ 9 กม. บางจุดอาจจะออกแบบสูง 5.50 เมตร ช่วงชุมชน 2, 3, 4 เมตร แล้วแต่การใช้งานของรถในพื้นที่ เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่
- ขอให้ทำหมอนคันเสี่ยงบริเวณหมู่ 6 ถึงหมู่ 12 หรือบริเวณหน้าวัดคลองทรัพย์จนถึงหน้าวัดไทรงาม	- เรื่องของการเชื่อมโยงทางเข้าหมู่บ้าน ถ้าเราทำทางขนานเราทำยาวถึงไหนก็ได้ เพราะฉะนั้นทุกคนจะสามารถไปกลับรถได้สะพานได้ ไม่ต้องวิ่งเข้าทางหลักทำให้ปลอดภัย
- สะพานที่กม. 88 ให้เป็นอุโมงค์ลอด และเป็นจุดกลับรถทั้ง 2 ด้าน เสนอให้ขยับจุดกลับรถขึ้นไป จะทำให้ทัศนวิสัยดีขึ้น จะทำให้รถใหญ่ได้ใช้ประโยชน์ได้ดีกว่าอุโมงค์ลอด	- ทางโครงการรับไว้พิจารณา
- ในการสร้างสะพาน ผิวถนนเสนอให้สะดวกกับเจ้าหน้าที่ของด่าน โดยให้ถนนอยู่ในระดับดินเดิม ความลาดชันในพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการของ	- สะพานข้ามคลองเขาแหลมอยู่ใกล้ชุมชนและด้าน หากออกแบบให้กว้างขึ้นและยกระดับขึ้น และทำถนนขนานเพื่อกลับรถ บริเวณตรงคอสะพานทำกำแพงกันดิน บริเวณด้านข้างรถสามารถวิ่งได้ และเราสามารถออกแบบได้ว่าเป็น one way หรือ ให้รถวิ่งสวนกันได้ หรือ สร้าง 4 สะพานและเชื่อมต่อกันได้ทั้ง 2 ฝั่งความสูงเราสามารถปรับให้เข้ากับความต้องการของชุมชน
- ในการสร้างสะพาน ผิวถนนเสนอให้สะดวกกับเจ้าหน้าที่ของด่าน โดยให้ถนนอยู่ในระดับดินเดิม ความลาดชันในพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการของ	- ทางโครงการสามารถออกแบบให้ได้ เวลาารถเบรกจะทำให้ผิวจราจรเสียหาย จากการออกแบบถนนลาดยางอาจจะทำเป็นถนนคอนกรีตแทน ในส่วนของระดับด้าน



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- สก.อ. สอยดาว ถนนที่ยกระดับต้องไม่สูงมากจนเกินไป	- สามารถปรับได้ การเชื่อมโยงถนนอาจจะอยู่ในทางหลัก หรือจะเปิดช่องจราจรเพิ่ม เป็น 6 ช่องจราจร เพื่อด้านจะได้ตรวจได้สะดวกและไม่เกิดขวางการจราจรตรงทางตรง อาจจะควบคุมรถที่เราจะตรวจ พอเลยสะพานมากก็สามารถเปิดช่องจราจรใหม่ได้เลย บริเวณคลองเขาแหลม
- เสนอให้บริเวณด้านเขาแหลมเป็น 6 ช่องจราจร เพื่อเป็นการตรวจโรคสัตว์ด้วย	- ทางโครงการยังต้องศึกษาดูสภาพพื้นที่ของชุมชนเบื้องต้น บริเวณบ้านไทรงามมี 1 จุด สะพานกลับรถมีจุด สะพานข้ามเขาแหลม 1 จุด แยกทางหลวงชนบทมี 1 จุด ก่อนขึ้นเขาแหลม 1 จุด เขาแดง 1 จุด และข้ามจากเขาแดงมาอาจจะเพิ่มอีก 1 จุด เพื่อไม่ให้ไกลมากเกินไป
- ขอทราบตลอดเส้นทางโครงการ 9 กม. มีจุดกลับรถทั้งหมดกี่จุด	- จะเป็นการทราบก็ได้หรือจะยกระดับก็ได้ก็แล้วแต่สภาพภาพของถนนเส้นนี้ เป็นลูกเนินขึ้น ๆ ลง ๆ ถ้าเราสามารถระดับของถนน แล้วทำสะพานสามารถกลับรถได้
- เสนอให้มีจุดกลับรถหน้าวัดคลองทรัพย์ 1 จุด	- เสนอให้ทำจุดกลับรถแบบทางราบ ให้กว้างขึ้น เพราะไม่ต้องคำนึงถึงความสูงของรถและจุดกลับรถแบบทางลอด
- เสนอให้ทำจุดกลับรถแบบทางราบ ให้กว้างขึ้น เพราะไม่ต้องคำนึงถึงความสูงของรถและจุดกลับรถแบบทางลอด	- สะพานลอยทางโครงการสามารถจัดทำให้ได้ และจุดกลับรถแบบทางลอดสามารถใช้เป็นทางข้ามได้เช่นกัน
- รถที่วิ่งจากเขาแดงไป จะไม่สามารถเห็นรถที่สวนมา เสนอให้ปรับพื้นที่	- จะปรับทางลาดชันให้ตรงขึ้นเขาแดงด้วยความลาดชันที่น้อย ถ้าจะทำจุดกลับรถบริเวณนี้ได้ โดยเพิ่มสะพานเพื่อทำเป็นจุดกลับรถได้สะพานได้
- หน้าโรงงาน เค เอส เสนอให้มีจุดกลับรถ อยากรู้จุดกลับรถเลยโรงงานบ้าง	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- หากไปทำจุดกลับรถหน้าวัดคลองทรัพย์ อะไรที่จะทำให้เกิดเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน	- บ้านไทรงาม วัดคลองทรัพย์ เป็นชุมชนและอยู่บริเวณทางโค้ง ซึ่งปัจจุบันไม่ปลอดภัย เพราะทางโค้งมีทางแยกอยู่ด้วยและทางเป็นระดับไต่ลงเขา เสนอแนวคิดให้ทำถนนตรงกลางวิ่งยาวไปจนถึงบุรี ส่วนชาวบ้านก็จะวิ่งขนานไป ทั้ง 2 ฝั่ง ให้เลยโค้ง และจะเปิดจุดกลับรถ 1 จุดตรงแยกก่อนถึงโรงเรียนบ้านไทรงาม ตรงทางเชื่อมเข้าบ้านไทรงาม มีหมู่บ้านและรถปริมาณ ถ้าสามารถเปิดจุดกลับรถได้ 1จุด อาจจะเป็นระดับราบหรือยกระดับ ถ้าต่างระดับจะเปิดจุดตรงทางแยกเข้าหมู่บ้านได้เลย แต่ถ้าเป็นระดับราบจะเลื่อนไป 400-500 เมตร เพื่อไม่ให้เป็นสามแยกหรือสี่แยก และบ้านที่เลยวัดคลองทรัพย์อาจจะมาใช้จุดกลับรถบริเวณนี้





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- คลองเขาแหลม จะมีปัญหาและน้ำท่วมทุกปี เสนอให้ ทบพวน จะทำเป็นท่อ หรือเป็นสะพาน ที่รองรับน้ำได้	- สะพานข้ามคลองเขาแหลม พื้นที่รับน้ำของบริเวณนี้ คาดว่า จะรับปริมาณน้ำได้น้อย ปริมาณฝน ความลาดชันมาก น้ำจะไหลมาเร็ว ถ้าช่องสะพานเดิมรับน้ำไม่พอ อาจจะต้องขยายความยาวสะพานเพิ่มขึ้น หรือ ยกสะพานให้สูงขึ้น แต่จากการตรวจสอบเบื้องต้น สะพานเดิมมี 2 ช่องจราจร โครงการนี้อาจออกแบบใหม่ ให้เป็น 2 สะพาน โดยจะทำการรื้อสะพานตัวเดิม ออก แล้วอาจจะสร้างใหม่ 2 สะพานและยกขึ้นสูงขึ้นแต่ไม่มากนัก และทำทางขนานไปเพื่อไปกลับรถ แล้ว บริเวณทางขนานจะตั้งเป็นกำแพงกันดินไม่ให้ดินสไลด์ ลงมาบนถนน รถจะสามารถวิ่งได้ โดยจะสามารถ ออกแบบให้วิ่งทางเดียว หรือไป-กลับ ได้ หรือจะทำการ ทารื้อกับกรมทางหลวงเพื่อก่อสร้าง 4 สะพาน แล เชื่อมโยงเศรษฐกิจ 2 ผัง
- บริเวณทางโค้งเสนอให้มีไฟฟ้าแสงสว่าง	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- เสนอให้ลดความชันของถนนบริเวณเขา	- ในเรื่องความลาดชัน จะถูกปรับแก้ ทั้งเขาแดง เขา กากหลง เรื่องความลาดชันก็จะทำให้รถบรรทุกขึ้นได้ด้วย โดยการออกแบบลดความลาดชันลง
<b>กลุ่มที่ 3</b>	
- เสนอให้ออกแบบโครงการให้เหมาะกับสภาพพื้นที่ของ ชุมชนที่ใช้เป็นประจำ และเน้นเรื่องความปลอดภัย ของ ประชาชนที่สัญจรไปมา	- โครงการนี้จะมีการศึกษาเรื่องผิวจราจร ปัจจุบันยังไม่ได้ ออกแบบว่า เป็นผิวลาดยางหรือเป็นผิวคอนกรีต ซึ่งการ ออกแบบจะต้องดูปริมาณจราจร แล้วนำมาคำนวณว่า ถ้าเป็นการออกแบบผิวคอนกรีต ความหนาจะเท่าไร ค่าก่อสร้างเท่าไร ค่าบำรุงรักษาเท่าไร ป้องกัน อุบัติเหตุได้ดีหรือไม่ โดยภาพรวมทั้งสองแบบจะเป็น อย่างไร
- การทำจุดกลับรถ หรือแยกสัญญาณไฟ ให้คำนึงถึงการใช้ งานของประชาชนเป็นหลัก และการวางแผนการขยาย ชุมชนในอนาคต	- จุดกลับรถ ที่เสนอมี 2 รูปแบบ คือ เป็นทางต่างระดับ และระดับราบ การออกแบบจะต้องพิจารณาในเรื่อง องค์ประกอบ จุดกลับรถให้ดี เส้นทางโครงการจะเป็น เขาขึ้น ๆ ลง ๆ ทางโครงการอาจจะปรับให้ราบเท่ากัน เพื่อแก้ระดับ จุดที่ต่ำสร้างสะพานเสริม และทำจุดกลับ รถได้สะพานได้ เป็นแนวคิดที่จะแก้ได้หลายอย่าง แก่ เรื่องของรถขึ้นเนินไม่ไหว จุดกลับรถถ้าลอดได้สะพาน



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- ในพื้นที่บ้านเขาแหลมตั้งแต่ เนินเขากากหลง รอยต่อของ จังหวัดจันทบุรี ความต่างระดับของเนินเขาสูง บรรจบเส้น ที่แยกเข้าเขาแหลม ในอนาคตไม่ทราบว่าจะสรุปผลการ ออกแบบ จะทำเป็นสะพานยกขึ้นไปหรือจะแก้ไขปัญหา ต่างระดับ เพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น และความสะดวก ในการเข้า-ออก	- จะทำให้ปลอดภัยขึ้น - ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียด เพิ่มเติม
- ขอบหารูปแบบถนนจะเชื่อมกับทางหลวงชนบท สก. 3087 อย่างไร - เสนอบริเวณทางแยกให้เป็นทางยกระดับ	- ทางโครงการได้มีแนวคิด โดยจะยกถนนสายหลัก 317 ให้สูงขึ้น และให้ถนนทางหลวงชนบท สก. 3087 ลอด ใต้ไปได้ และจะออกแบบให้กลับรถได้ ช่องจราจร อาจจะมีมากกว่า 4 ช่องจราจร อาจจะเป็น 6 - 8 ช่อง จราจร และชุมชนในท้องถิ่นสามารถใช้ได้อย่าง ปลอดภัย แนวคิดของโครงการ คือ จะพัฒนาถนนสาย หลักสายรองทั้งหมดให้เป็นโครงข่าย ระยะห่างจุดกลับ รถจะพิจารณาไม่ให้ไกลกันมากเกินไป บางจุดอาจจะให้ ใช้ร่วมกันได้ หรืออาจจะเพิ่มช่องให้รถสามารถสวนกัน ได้แต่เป็นระยะทางสั้น ๆ ช่วยให้ท้องถิ่นได้ใช้งานได้ สะดวกขึ้น
- ขอบหารูปการออกแบบอาคารระบายน้ำจะเป็นอย่างไร	- ตอนนี้อยู่ในขั้นตอนเรื่อง การศึกษาาระบบระบายน้ำ ได้ คำนวณพื้นที่ระบายน้ำแล้วเสร็จ จะมีการคำนวณ ปริมาณน้ำที่จะไหลข้ามถนน ว่ามีปริมาณมากน้อย เพียงใด ถ้าปริมาณน้ำมากที่สุดก็จะออกแบบเป็นสะพาน ถ้าปริมาณน้อยลงมากก็จะออกแบบอาคารระบายน้ำเป็น เป็นบล็อกลีเหลี่ยม ถ้าปริมาณน้อยที่สุดก็จะเป็นท่อ วงกลม ทางโครงการได้มีการคำนวณในส่วนของการ ระบายน้ำว่า ถ้าในรอบปีของการเกิดซ้ำ 50 ปี จะนำปีที่ มากที่สุดมาคำนวณให้ส่วนเผื่อของช่องเปิดให้เพียงพอ
- ขอบหารูปว่าเกาะกลางของเส้นทางโครงการนี้เป็นแบบไหน โดยเฉพาะบริเวณช่วงเนินเขา	- การออกแบบบริเวณเนินเขา คือ เขาแดง และเขา กากหลง ทางกรมทางหลวงเสนอไปแล้วว่าให้ใช้แบรีเออร์ เพราะว่า ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยที่สุด
- ปัญหาที่ในบริเวณเนินเขากากหลง จะเกิดปัญหาช่วงฤดูฝน ดินสไลด์ และจะมีวิธีป้องกันอย่างไรก่อนที่จะก่อสร้าง เสร็จ	- ในส่วนของถนนบริเวณนี้ ได้พิจารณาไว้คือ จะไม่ขยาย ข้างเขากากหลง จะขยายไปอีกฝั่งของเขากากหลง หินที่ ร่วงอยู่ปัจจุบัน ทางโครงการจะต้องหาวิธีการป้องกันหิน ที่ร่วงลงมาบนผิวจราจร อาจจะมีบางช่วงจะมีกำแพงสูง



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	<p>โดยเป็นแบบกล่องเกเบียน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รูปแบบ ณ วันนี้อยู่ เสนอว่ามีทั้ง 3 รูปแบบ จะคัดเลือก รูปแบบที่เหมาะสมที่สุด บริเวณเนินทับถมที่พูดถึงเรื่อง ความลาดชัน ปัจจุบัน 6% ส่งผลให้รถที่ขึ้นเนิน ไป จันทบุรีอาจจะชะลอตัวจะต้องแก้ความลาดชันตรงนี้ ปัจจุบัน 6% เราอาจจะแก้ไขให้เหลือซัก 4 % หรือไม่ก็เกิน 5% ก็จะทำให้รถขึ้นภูเขาได้ดีขึ้น</li> </ul>
- เสนอให้ออกแบบให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน ประชาชนจะได้ใช้ประโยชน์สูงสุดกับเส้นทางนี้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การให้ความสำคัญกับวิถีชุมชน หลังจากให้ออกแบบรายละเอียดเสร็จจะได้พิมพ์เขียวมา คร่าว ๆ ยังไม่ลงรายละเอียดจะมากบอกความคืบหน้าเป็นระยะว่า ทั้งสายจะทำตรงไหนบ้าง ให้สอดคล้องไหนบ้าง จุดกลับอาจจะไม่ต้องทำตามมาตรฐานรถทุกประเภท ทุกจุด เพราะอาจจะทำให้ถนนสูงเกินไป บางจุดอาจจะเป็นมาตรฐานเลย แยก 3087 สูง 5.50 เมตร จุดนี้อาจจะลดหลั่นลงไป ซึ่งขึ้นอยู่กับรถที่เราจะให้ผ่านได้ จุดตัดไปคือเขาแหลม ตรงนี้ก็อาจจะจุดหนึ่งที่จะทำให้ลอดได้สะพานได้ เพราะสะพานเก่ามันเตี้ย อาจจะรื้อออกแล้วทำให้สูงขึ้นมาน้อย และบริเวณเขาแดงจะมีจุดกลับรถให้ 1 จุด บริเวณโทรงานอีก 1 จุด ต้องดูร่วมกัน และแชร์กันว่าตรงไหนจะใช้อย่างไร</li> </ul>
- พื้นที่เขาดกรงมีปัญหา การร้องเรียนเรื่องการเคลื่อนย้ายผู้เจ็บป่วย เสนอให้ทำสี่แยกเขาดกรง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม</li> </ul>
- สามแยกเขาแหลมเชื่อมต่อ 3087 หากยกสูงเป็นสะพานลอดได้ ทุกปีฝนตกน้ำจะท่วม ควรศึกษาให้ละเอียด	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ส่วนรูปแบบถนนก็จะต้องสอดคล้องกับพื้นที่ ในส่วนของช่องจราจร กำลังคำนวณ ว่า ถ้าในอนาคตรถเยอะขึ้น อาจจะต้องมีการเผื่อช่องจราจรหรือไม่ ทางศึกษากำลังคำนวณอยู่ว่า รถบรรทุกขึ้นเนินไวมั้ย ถ้าขึ้นเนินไหวก็ 4 เลน ก็เพียงพอ แต่ถ้าไม่พอก็อาจจะเพิ่มขาขึ้นอีก 1 เลน ก็จะทำให้ถนนตรงนี้ปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น และถ้ามีผลสืบหน้าจะมารายงานให้ทราบ</li> </ul>
- ถนนที่ก่อสร้างเป็นเกาะสี่ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เสนอให้พิจารณารูปแบบนี้ให้เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายของกรมทางหลวง ถ้าถนนเป็นเส้นทางยาวจะไม่ทำเป็นเกาะสี่ ปัจจุบันกรมทางหลวงจะมีรูปแบบเกาะกลาง เป็นเกาะกลางเป็นแบบแบริเออร์ เกาะกลางแบบยก และเกาะกลางแบบร่องน้ำ ปัจจุบันที่นิยมสูงสุด คือ</li> </ul>



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	<p>เกาะแบริเออร์ เพราะช่วงหลัง ๆ เกิดอุบัติเหตุรถข้ามถนนมาอีกฝั่ง แต่เกาะแบริเออร์ มีข้อเสีย คือ การข้ามถนนจะค่อนข้างลำบาก วิธีการแก้ปัญหาทางกรมทางหลวงพยายามเจาะจุดที่ประชาชนในพื้นที่จะใช้ทางข้ามจริง ๆ</p>
- เสนอให้พิจารณาเรื่องทำสัญญาณไฟ เพื่อลดการอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม</li> </ul>
- เสนอให้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทั้งเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไฟฟ้าส่องสว่าง จะติดตั้งบริเวณที่เป็นจุดกลับรถ บริเวณที่เป็นชุมชน ทางเคื่องอันตราย จะติดไฟฟ้าให้ด้วย</li> </ul>
- เรื่องของน้ำ มวลน้ำ เส้นทางน้ำ ขอให้พิจารณาในการก่อสร้างด้วย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม</li> </ul>
- บริเวณเกาะกลางช่วงฝนตกจะมีน้ำขัง จะทำให้รถที่วิ่งสัญจรไป-มา เกิดอุบัติเหตุ ควรออกแบบให้เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม</li> </ul>
- บริเวณโค้งต่าง ๆ บางแห่ง ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องน้ำที่มีผลกับอุบัติเหตุ บริเวณทางโค้ง น้ำจะทะเข้าด้านโค้งใน ซึ่งถ้าเรามีระยะไม่พอหรือมีระบบระบายน้ำไม่พอ ตรงนั้นก็อุบัติเหตุจุดหนึ่ง ซึ่งพอฝนตกเลยไปแล้วน้ำแห้งไปแล้วเรารู้ คนที่ขับผ่านไปจะรู้ว่าตรงนี้มันอันตราย ก็อาจจะไม่รู้ว่าเป็นอันตรายต่อชีวิต รถอาจจะข้ามเกาะไปอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ รูปใหม่ของกรมทางหลวง แก้ไขเรื่องระบบระบายน้ำบริเวณทางโค้ง จะเสริมให้ปลอดภัย 100 % แนวเส้นทางโครงการมีประมาณ 3 โค้งใหญ่ ๆ ทางโครงการจะแก้ไขให้ รัศมีความยาวโค้ง 700 เมตร ซึ่งจะออกแบบให้รองรับความเร็วทั้ง 3 โค้ง 110 กม./ชม. ได้ แต่จะต้องยกโค้งให้ชันขึ้นและเอียงมากขึ้น จะทำให้รถไม่หลุดโค้ง โครงการนี้สามารถออกแบบให้รองรับความเร็วได้ 110 กม./ชม. ซึ่งเป็นความเร็วสูงสุดของการออกแบบมาตรฐาน ใช้รถบรรทุกในการออกแบบ เพราะรถบรรทุกมีประสิทธิภาพต่ำที่สุด</li> </ul>
- เส้นทางช่วงสระแก้วจะมีน้ำท่วมช่วงแมคโคร การวางท่อลอดระบายน้ำไม่ดี น้ำท่วมบริเวณเส้น 33 ควรพิจารณาให้เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระบบระบายน้ำทางโครงการจะศึกษาใหม่ทั้งหมด ได้สำรวจท่อสะพานทางทั้งหมดแล้ว สะพานมีแค่เดียวคือเขาแหลม อาคารระบายน้ำต่าง ๆ จุดใดก็ตาม มีเพิ่มเติมอยู่ ท่อเดิมส่วนใหญ่ค่อนข้างเล็ก 60 เซนติเมตร ถ้าตันจะมุดเข้าไปบำรุงรักษาไม่ได้ ต้องขยายท่อให้ใหญ่</li> </ul>



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	เส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 1-1.20 เมตร เพราะถ้ามันตันจะสามารถมุดเข้าชุดล็อกได้ ถ้าคำนวณแล้วว่าท่อไม่พอจะทำการรื้อท่อเก่าออกแล้ววางท่อใหม่ ถ้าบริเวณไหนน้ำเยอะ คำนวณจุดแล้วก็จะเสริม
- เสนอให้ทำป้ายสัญญาณ ต่าง ๆ ให้ชัดเจน	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- บริเวณหน้าโรงเรียนเขาแหลม เสนอให้ทำสะพานลอยข้าม	- ทางข้ามหรือสะพานลอยทำให้ได้ แต่อยากให้ออกทางโครงการว่าจุดไหนที่เหมาะสม เช่น หน้าโรงเรียน หรือหน้าโรงพยาบาล ว่าตรงไหนเหมาะสม อยากให้ช่วยประชาสัมพันธ์คนในพื้นที่ด้วยว่า ถ้ามีสะพานลอยขอให้ข้าม เพราะทางกรมทางหลวงไม่ขัดข้องเรื่องงบประมาณ ทำไปแล้วส่วนใหญ่คนไม่ข้าม ตรงส่วนโรงแรมเขาแหลม ถ้าสมมติเราไปทำตรงแยกต่างระดับอาจจะให้เด็กนักเรียนย้อนไปซีกนิต และทำทางเดินให้ลอดก็จะปลอดภัยไม่ต้องเดินข้ามสะพานลอย ถ้าเราย้อนไปทำทางเขาแหลมซีกนิต อยากให้ออกความต้องการบอกปัญหาที่เห็นแล้วไม่สบายใจ จะได้บันทึกไว้และก็เอาไปให้ผู้ออกแบบช่วยออกแบบให้หน่อย
- จุดกลับรถบริเวณค่ายทหารพราน เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากรถวิ่งมาด้วยความเร็ว และมีชุมชนอยู่ด้านใน จะมีการแก้ไขอย่างไรบ้าง	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- พิจารณาเรื่องความปลอดภัยของสะพานลอย สำหรับผู้ใช้สัญจรไปมา	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- ชุมชนบ้านวังทอง ป้ายรถเมล์ให้ช่วยจัดวางหรือหาสถานที่ที่เหมาะสม เกี่ยวกับแยกบริเวณนั้นเพราะประชาชนส่วนใหญ่ปกติจะโปรรถตรงนั้น อยากให้ออกแบบและจัดวางสถานที่รอรถให้ประชาชนพื้นที่ตำบลวังทองด้วย	- ทุกทางแยกที่ออกมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 317 จะทำเป็นลักษณะของเลนเว้าเพื่อให้รถประจำทางจอดและมีศาลารอรถโดยสาร
- เสนอให้ทำจุดพักรถ ให้รถสับล้อได้พัก หรืออาจจะมียุ้งน้ำ เพื่อความปลอดภัย ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อจะเป็นประโยชน์แก่ชุมชนและพื้นที่	- กรมทางหลวงได้มีแผนทำจุดพักรถ เป็นจุดใหญ่ๆ ทั่วประเทศ ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายยาว ที่ทำระหว่างภูมิภาค เป็นโครงการที่กรมทางหลวงทำมาเรื่อยๆ หลายๆ สาย ในพื้นที่โครงการนี้มีเขตทาง 60 เมตร ถ้าทำเป็นจุดพักรถใหญ่พื้นที่จะไม่เพียงพอ และจะไม่มีการเวนคืน เพราะจะมีผลกระทบกับประชาชน อาจจะทำได้จุดจอดรถได้ 3-5 คัน เพื่อพักเครื่อง แต่คงจะไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ความสะดวก
<b>กลุ่มที่ 4</b>	
- เสนอให้ช่วงเนินปรับระดับให้มองเห็นได้มากขึ้น - เสนอให้ศึกษาพื้นที่เพื่อลดอุบัติเหตุในชุมชนให้มากขึ้น	- มีข้อจำกัดเรื่องความเร็วออกแบบว่า เวลาดูขึ้นเนินไป จะไม่เห็นรถคันข้างหน้าหรือรถที่วิ่งสวนมาปัจจุบัน ยิ่งถ้าขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ไป 2 ช่องจราจร กลับ 2 ช่องจราจร รถจะวิ่งเร็วขึ้น ระยะการมองเห็นจะยิ่งน้อยลง แนวทางแก้ไขคือ โดยการออกแบบโค้งราบใหม่ ให้มีระยะมองเห็นเพียงพอ สำหรับรถที่มีความเร็ว 80-110 กม./ชม. ถ้าเป็นเนินโค้ง ๆ จะปาดให้ราบ บางจุดที่เป็นลูกเนิน ลูกกระนาบ เพื่อแก้ปัญหาในส่วนของความลาดชันในบริเวณขึ้นเขา เช่น เขาแดง อาจจะทำรวบไปเลย จะทำให้ระยะมองเห็นปลอดภัย
- เสนอให้จุดกลับรถไม่ไกลเกินไป เพื่อลดการขับรถยนต์	- การออกแบบจุดกลับรถจะออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่ ไม่ไกลและใกล้จนเกินไป จุดกลับรถ มี 2 รูปแบบ ถ้าจุดกลับรถแบบพื้นราบ จะวางตรงแยกตรงซอยไม่ได้ จะไม่มีการเปิดเป็นสามแยก หรือสี่แยก แต่ถ้าเป็นทางสะพานต่างระดับ จะเปิดจุดกลับรถให้ตรงซอยเลย แล้วยกถนนสายหลักขึ้น โดยตั้งสะพานตรงซอย ให้รถทางตรงซอยสามารถเลี้ยวเวียนไปมาได้เลย เพราะฉะนั้น ปัญหาเรื่องย้อนศรจะหายไป และถ้าชุมชนอาจจะยาว 100-200 เมตร ทางโครงการจะออกแบบทางที่จะเชื่อมไป เพื่อให้มากลับรถบริเวณนี้ให้ชุมชนสามารถย้อนศรได้ อาจจะเป็น 2 ทิศทาง โดยจุดกลับรถควรอยู่ใกล้ๆ ทางแยก โรงเรียน รพ.สต. วัด เพื่อให้คนที่จะใช้สะดวกและปลอดภัย
- เสนอให้ขยายจุดกลับรถให้กว้างกว่าเดิม บริเวณโรงเรียนวังใหม่	- ทางโครงการจะรับไปพิจารณาในภาพรวม
- เสนอให้ที่ปรึกษาสำรวจ จุดชุมชนเพื่อพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถ	- ทางโครงการจะรับไปพิจารณาในภาพรวม
- บริเวณเนินเขาจะมีดินสไลด์ ช่วงฝนตก เสนอให้ออกแบบให้ปลอดภัย มีแนวตาข่าย หรือมีแนวกันหิน	- วิธีแก้ไข อาจจะเอาถ่วงเกเบียง ตั้งให้สูงประมาณ 2-2.50 เมตร เพื่อให้มีความสูงด้านหลังทำเป็นที่วางไว้ ถ้าดินสไลด์ลงมาถ่วงเกเบียงก็จะป้องกันได้
- เรื่องการระบายน้ำ จะมีลำราง 23 จุด น้ำรอการระบาย	- พื้นที่รับน้ำของโครงการมีภูเขาอยู่ 3 ลูก เขาแดง เขา





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<p>มันกระทบต่อน้องเกษตรกร ประสบภาวะน้ำท่วม เสนอให้ออกแบบให้ได้มาตรฐาน</p>	<p>แหลม เขากาหลง ในการศึกษาคำนวณพื้นที่รับน้ำ พื้นที่ภูเขาฝนที่ตกลงมาบนภูเขาและไหลลงมาที่ราบ สามารถคำนวณได้ว่า มีพื้นที่ที่ต่ำกว่าโลเมตร แล้วดูจากประมาณฝนในรอบ 50 ปี น้ำไหลจากภูเขาลงมาพื้นที่ราบใช้เวลาเท่าไร และปริมาณเท่าไร จะสามารถกำหนดตัวระบบระบายน้ำได้ ในส่วนของตัวอาคารระบายน้ำจะต้องมีการคำนวณว่า จุดที่ 1 อาจจะเป็นท่อจุดที่ 2 อาจจะเป็นท่อสี่เหลี่ยมที่มีขนาดใหญ่ จุดที่สามเป็นสะพาน ปัจจุบันส่วนใหญ่ท่อจะเล็กเส้นผ่าศูนย์กลางแค่ 60, 80 เซนติเมตร แต่ถ้าท่อรุ่นใหม่ขึ้นต่ำเส้นผ่าศูนย์กลาง คือ 1 เมตร แล้วถ้าเป็นไปได้อาจถนนสูงพอ จะท่อเส้นผ่าศูนย์กลางราว 1.20 เมตร ส่วนรางระบายน้ำข้างทาง ปัจจุบันเป็นดิน มีหญ้าขึ้นรก อาจจะมีการลาดคอนกรีตให้น้ำไหลสะดวกขึ้นจะได้ไม่ไหลลงผิวจราจร การระบายน้ำหลังจากที่ก่อสร้างถนนเสร็จ จะมีท่อที่น้ำไหลขนานถนนไป น้ำจะไหลสะดวกขึ้น จะปลอดภัยสำหรับผิวจราจรด้วย</p>
<p>- ขอทราบหมู่บ้านอยู่ตรงข้ามที่จะสร้างสะพานข้ามแยกวังทอง ตรงข้ามกับโรงเรียนเขาแหลม สอบถามว่าหากสร้างสะพานข้ามแยกทางเข้าหมู่บ้าน จะทำเป็นเลนคู่ขนานหรือไม่</p>	<p>- แนวคิดคือเป็นไปได้ 2 อย่าง คือ เป็นทางแยกระดับราบหรือต่างระดับ ถ้าเป็นระดับราบอาจจะต้องมีไฟแดงและจะต้องมีจุดกลับรถ ซึ่งความปลอดภัยอาจจะน้อยถ้าเป็นไปได้จุดนี้ถ้าเราแยกสาย 317 ให้สูงขึ้น และให้ถนนทางหลวงชนบท ลอดและทำจุดกลับรถตรงนั้นด้วยลักษณะเป็นคล้าย ๆ กับกลับรถด้วย และรถที่ออกจากทางหลวงทข. มา ก็คงจะทำขนานมาเชื่อมกัน พอเลยเขากาหลงก็จะเลี้ยวขวาออกไปก่อน เพื่อไปเข้าถนนทข. เพราะฉะนั้นจะทางเข้าหมู่บ้านด้วย และไปใช้แยกตรงถนนทข. และสามารถวนรถกลับมาที่อำเภอวังสมบูรณ์ได้ ส่วนนักเรียนเสนอว่าจุดกลับรถอาจจะต้องเป็นทางขนาน บริเวณนี้อาจจะไม่ใช้ 4 ช่องจราจร อาจจะเป็น 6-8 ช่องจราจร แล้วแต่ความเหมาะสม บริเวณข้าง ๆ อาจจะมีศาลารอรถให้ บริเวณจุดที่เป็นทางลอดถนน ทข. ตรงนั้นอาจจะทำทางเดินให้นักเรียนลอด เดินข้ามถนนลอดได้เลย</p>



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



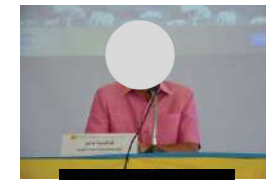
การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี, ผู้แทนกรม  
ทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่  
ปรึกษา และประชาชนร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา

ผู้จัดการโครงการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถามและกล่าวปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาคำถาม  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



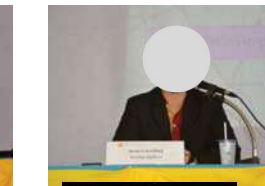
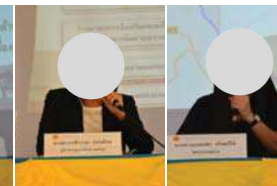
ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายอำเภอสอยดาว, ผู้แทนกรมทางหลวง,  
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ  
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถามและกล่าวปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



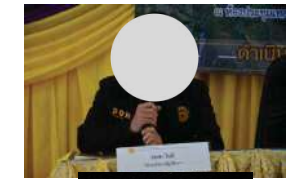
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถาม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่อำเภอวังทอง จังหวัดสระแก้ว





การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



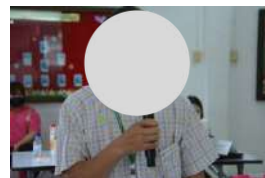
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถาม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 4 ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



## 11. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ  
สรุปได้ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรม

ดำเนินการจัดทำแบบร่างรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมที่สุด

### 2) ด้านสิ่งแวดล้อม

นำข้อมูลผลทฤษฎีภูมิที่ได้จากการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม  
มาใช้ประกอบการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน ดำเนินการศึกษา  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแต่ละรูปแบบทางเลือกและคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมไปใช้ในการคัดเลือก  
รูปแบบทางเลือกของโครงการ

### 3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.1) สรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 1 และเผยแพร่ตีตประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน  
ท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ และทางเฟซบุ๊กโครงการ

4.2) ดำเนินกิจกรรมการประชุมผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขแนวเส้นทางที่เหมาะสม  
ของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) จะดำเนินการในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2564 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของ  
การศึกษาโครงการ ผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ แนวทาง  
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และรับฟังข้อคิดเห็น/  
ข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง





## ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2354 1036 โทรสาร 0 2354 1037

## บริษัทที่ปรึกษา



TESCO LTD.  
บริษัท เทสโก้ จำกัด

บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

แผ่นพับ





กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว  
อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 47 คน



ปัสตอร์โสอำเภอสอยดาว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 60 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 35 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

## สอบถามเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027



บริษัท เทสโก้ จำกัด  
เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

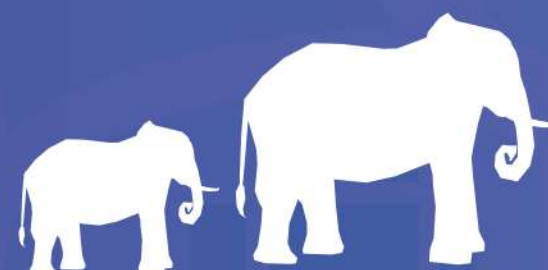


เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

# โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม



เอกสารประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 2

ตุลาคม 2564



## ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ดำเนินการโดยจะครอบคลุมถึง โครงการใหม่ ซึ่งเป็นการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นเส้นทางเชื่อม การเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว และมีความสำคัญต่อการขนส่งและการเดินทางที่เชื่อม ระหว่าง ภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากจังหวัดจันทบุรีไปยังจังหวัดสระแก้ว เป็นเส้นทางที่มี ความสำคัญ ต่อการขนส่งและการเดินทาง มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

กรมทางหลวง จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้น ทาง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จึงได้จ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวง หมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 01 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม
- 02 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 03 เพื่อศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสังคม เสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ
- 04 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ

## ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

01 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวง หมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

02 เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น

03 ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย

04 เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

## ขอบเขตการศึกษา

- การศึกษาด้านวิศวกรรม ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม
- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล

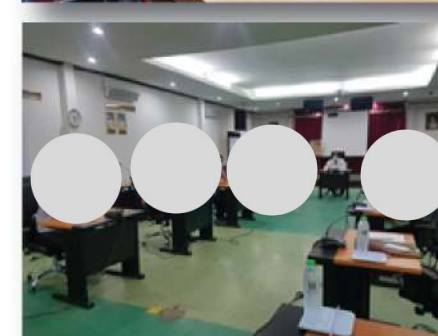
ตำบลทับช้าง  
อำเภอสอยดาว  
จังหวัดจันทบุรี

ตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

ตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

## การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

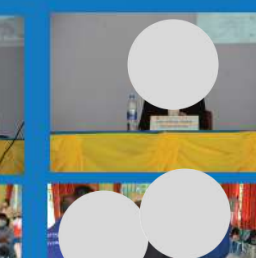
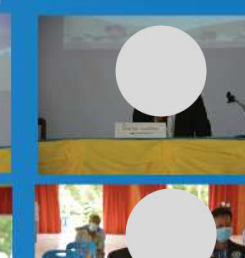
ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตการศึกษา และกลุ่มเป้าหมายของโครงการ



## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564

กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว  
อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 56 คน






รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม





## การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำทุกแห่งที่เป็นทางระบายน้ำ โดยได้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับประเภทของทางระบายน้ำ และกำหนดขนาดให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างท่อกลมเพิ่มเติมในบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สรุปได้ดังนี้

-  งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มีจำนวน 1 แห่ง
-  งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 4 แห่ง
-  งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 25 แห่ง



**การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ**

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา จำนวน 5 ครั้ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

## แผนการดำเนินงาน

ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 6 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	วันที่ 18 พฤษภาคม 2564
การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564
การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	วันที่ 11-12 ตุลาคม 2564
การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	ประมาณเดือนพฤษภาคม 2564
การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	ประมาณเดือนธันวาคม 2564
การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)	ประมาณเดือนมกราคม 2565

## แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ





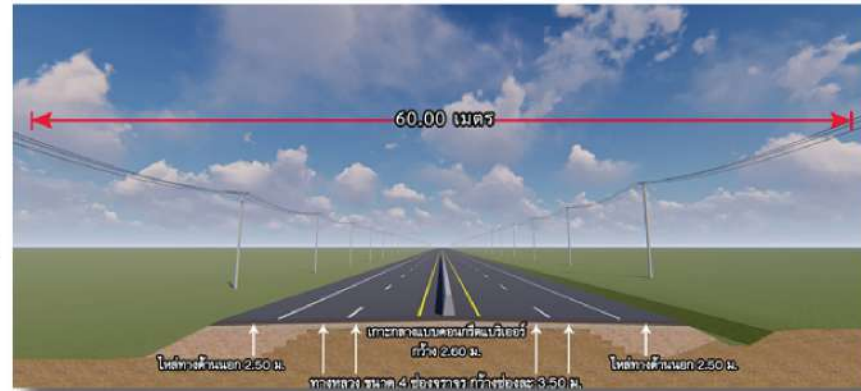
## แนวคิดการพัฒนาโครงการ

### แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงโครงการ

#### 1) ทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

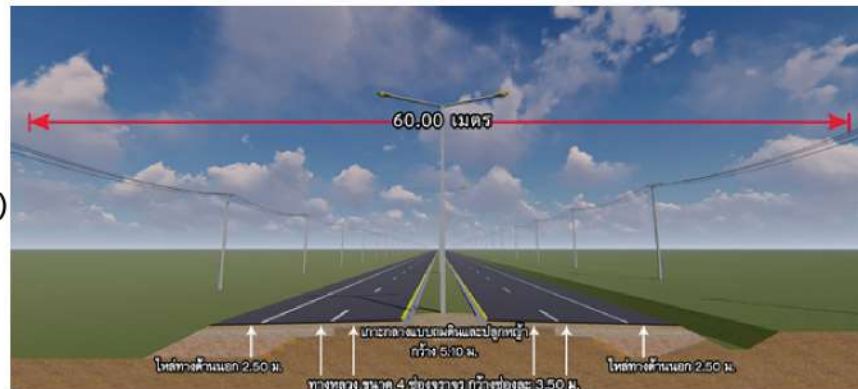
- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 2.60 เมตร



#### 2) ทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

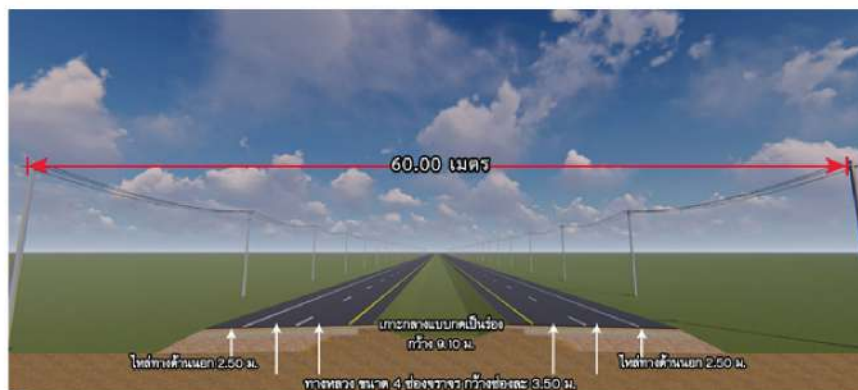
- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร



#### 3) ทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกตเป็นร่อง (Depressed Median)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางกตเป็นร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางหลวง จะทำการศึกษาเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ รวม 3 ด้าน ได้แก่

#### ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน

- (1) ค่าก่อสร้าง
- (2) ค่าบำรุงรักษา

#### ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม

- (1) ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- (2) ผลกระทบด้านอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน
- (3) ผลกระทบด้านการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง

#### ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง

- (1) ประสิทธิภาพการรองรับการจราจร
- (2) ความปลอดภัยต่อการใช้งาน
- (3) พื้นที่ก่อสร้าง
- (4) ความเหมาะสมระหว่างรูปแบบจุดกลับรถกับทางหลวง
- (5) ความเหมาะสมด้านการระบายน้ำ
- (6) การเดินข้ามถนนของประชาชน
- (7) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

### การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

จุดที่ 1 กม.83+120 (หน้าวัดเขาแดง)

จุดที่ 2 กม.85+020 เป็นจุดหลังจากลงเขาแดงแล้ว

จุดที่ 3 กม.86+875 (แยกก่อนถึง รร.บ้านไทรงาม)

จุดที่ 4 กม.88+325 (คลองเขาแหลม)

จุดที่ 5 กม.89+392 (แยกทางหลวงชนบท สก.3087)



รูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน  
(สะพานข้ามคลองเขาแหลม)



รูปแบบทางแยกและจุดกลับรถแบบต่างระดับ  
(จุดตัดทางหลวงชนบท สก.3087)



แผนที่ตำแหน่งจุดกลับรถแบบต่างระดับของโครงการ



## ภาคผนวก 7.3

เอกสารการประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง  
และขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมการประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการ  
ปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี	สำนักงานจังหวัดจันทบุรี		
๒.		ป้องกันจังหวัดจันทบุรี เจ้าพนักงานปกครอง	ที่ทำการปกครองจังหวัดจันทบุรี		
๓.		ชำนาญการ	ที่ทำการปกครองจังหวัดจันทบุรี		
๔.		จังหวัดจันทบุรี	ที่ทำการปกครองจังหวัดจันทบุรี		
๕.		นักวิชาการเกษตรชำนาญการ	สถานีพัฒนาที่ดินจันทบุรี		
๕.		นายช่างโยธาปฏิบัติการ	แขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี		
๖.		นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดจันทบุรี		
๗.		นายช่างโยธาชำนาญงาน	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดจันทบุรี		
๘.		นายช่างสำรวจอาวุโส	สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดจันทบุรี		
๙.		นายช่างสำรวจอาวุโส	สำนักงานธนารักษ์จังหวัดจันทบุรี		
๑๐.		เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์	สำนักงานธนารักษ์จังหวัดจันทบุรี		
๑๑.		นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญการพิเศษ	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดจันทบุรี		
๑๒.		วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดจันทบุรี		



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		เจ้าหน้าที่พลศึกษาประจำอำเภอสอยดาว	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดจันทบุรี		
๑๔.		นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ	สำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรี		
๑๕.		พนักงานพิทักษ์ป่า	ด่านตรวจสัตว์ป่าจันทบุรี		
๑๖.		เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานใบอนุญาต CITES	ด่านตรวจสัตว์ป่าจันทบุรี		
๑๗.		พ.อ. ฐ. ๕๖. ๖๖	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี		
๑๘.			สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจันทบุรี		
๑๙.		นักวิชาการส่งเสริมการขาย	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดจันทบุรี		
๒๐.			ศูนย์ป่าไม้จันทบุรี		
๒๑.			สำนักงานที่ดินจังหวัดจันทบุรี		
๒๒.			สำนักงานท้องถิ่นจังหวัดจันทบุรี		
๒๓.			สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดจันทบุรี		
๒๔.		ศึกษานิเทศก์ (11คน)	สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดจันทบุรี		





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๒๕.			สำนักงานเกษตรจังหวัดจันทบุรี		
๒๖.			องค์การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี		
๒๗.		นางฉวี ฝ้ายเงินงาม	สำนักงานโยธา จันทบุรี		
๒๘.		เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล	๙		
๒๙.					
๓๐.					
๓๑.					
๓๒.					
๓๓.					
๓๔.					
๓๕.					
๓๖.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี	จังหวัดจันทบุรี		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ปลัดอำเภอ	ที่ทำการปกครองอำเภอสอยดาว		
๒.		ปลัดอำเภอ	สำนักงานปลัดอำเภอสอยดาว		
๓.			สำนักงานเกษตรอำเภอสอยดาว		
๔.			สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสอยดาว		
๕.			สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอสอยดาว		
๖.			สำนักงานประมงอำเภอสอยดาว		
๗.			สำนักงานท้องถิ่นอำเภอสอยดาว		
๘.			สำนักงานที่ดินอำเภอสอยดาว		
๙.		ผอ. รว.ป.ส.ส.ส.ดว.	สถานีตำรวจภูธรสอยดาว		
๑๐.		ทอ.อ. ดม.อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.			
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองนายกเทศมนตรี	เทศบาลตำบลบึงช้าง		
๒.		ผอ. อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.			
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดจันทบุรี		
๒.		ผู้สื่อข่าว	NBT จันทบุรี		
๓.		กองช่าง	NBT จันทบุรี		
๔.		ผู้สื่อข่าว	สวท.จันทบุรี		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองประธานหอการค้าจังหวัดจันทบุรี	หอการค้าจังหวัดจันทบุรี		
๒.		รองผู้จัดการ	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอสอยดาว		
๓.		หัวหน้าแผนกปฏิบัติการและบำรุงรักษา	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอสอยดาว		
๔.		ผู้จัดการศูนย์ปฏิบัติการตอนนอก	ส่วนบริการลูกค้าจังหวัดจันทบุรี บริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติจำกัด (มหาชน)		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้ประกอบการ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		หัวหน้าฝ่ายทรัพยากรมนุษย์			
๒.		ผู้จัดการโรงงาน			
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			สภาวัฒนธรรมจังหวัดจันทบุรี		
๒.		ประธานสภาวัฒนธรรมอำเภอโป่งน้ำร้อน	สภาวัฒนธรรมจังหวัดจันทบุรี		
๓.			หอการค้าจังหวัดจันทบุรี		
๔.			สภาอุตสาหกรรมจังหวัดจันทบุรี		
๕.			สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยว จันทบุรี		
๖.		ฯ.จ.วังคัล			
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ศาสนสถาน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิจิตร อดิชา			
๒.		รศ. จิตพร งาม			
๓.		ดร. (๒๖) ๑๑๖			
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการพิเศษ	มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี		
๒.		วิศวกรโยธา	มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี		
๓.		อาจารย์	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ตะวันออก วิทยาเขตจันทบุรี		
๔.		สามารถ อดิชา	โรงเรียนปทุมมา		
๕.		ดร. (๒๖) ๑๑๖	มหาวิทยาลัย...		
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		เจ้านิพนธ์ ฝรัง ขำ พงษ์ ทน	ทีม ๕๐๐๐๐		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		พว. ๒. ๖			
๒.		พ. ๒. ๑ ๑๒			
๓.		๑. ๒. ๖			
๔.		๒ ๖			
๕.		๕/๑๒			
๖.		พว. ๒/๑ ๒. ๑			
๗.		๑. ๒ ๒. ๑๓.			
๘.		พ ๒ ๒ ๑๗			
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กรรมการ อบต. พนม ๒๕๖/๑๓			
๒.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๓.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๔.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๕.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๖.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๗.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๘.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๙.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๑๐.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๑๑.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๑๒.		อ. ช. ชัยวัฒน์			



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๑๔.		อ. ช. ชัยวัฒน์			
๑๕.					
๑๖.					
๑๗.					
๑๘.					
๑๙.					
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		อ.ล.ล. น. 13.			
๒.					
๓.					
๔.		อ.ล.ล. น. 13.			
๕.		อ.ล.ล. น. 13.			
๖.					
๗.		ป.ร. ๕๖๕๔			
๘.		๒๖ -			
๙.		รองประธานสภาวัฒนธรรม			
๑๐.		ผู้นำชุมชน			
๑๑.		อ. 12.			
๑๒.		อ. 13.			



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๒.		รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๔	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๔		
๓.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๔.		ผู้ช่วยแขวงทางหลวงจันทบุรี	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๒.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	กรมทางหลวง		
๓.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๔.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					
๑๓					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันศุกร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี	แขวงทางหลวงจันทบุรี		
๒.		รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๔	สำนักงานทางหลวงที่ ๑๔		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดจันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์ นายอำเภอ	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		รณณรงค์	สถานีตำรวจวังสมบูรณ์ (กม.)		
๓.		ปลัดอำเภอ	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.		หัวหน้าโครงการ	สำนักงานพัฒนาชุมชน		
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒.		ประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว		
๓.		นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๔.		เจ้าพนักงานสัตว์บาล	สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดสระแก้ว		
๕.		หัวหน้าหน่วยป้องกันและพัฒนาป่าไม้วังสมบูรณ์	ศูนย์ป่าไม้สระแก้ว		
๖.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงชนบทสระแก้ว		
๗.		นายช่างโยธา (พร.)	แขวงทางหลวงชนบทสระแก้ว		
๘.		นักวิชาการประมงปฏิบัติการ	ศูนย์บริหารจัดการด้านตรวจประมงเขต ๔ (สระแก้ว)		
๙.		ผู้ช่วยหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว		
๑๐.		นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระแก้ว		
๑๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสระแก้ว		
๑๒.		รองนายก อบจ.สระแก้ว	นายก อบจ.สระแก้ว		



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

หน่วยงานระดับจังหวัด

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสระแก้ว			
๑๔.		ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสระแก้ว			
๑๕.		โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระแก้ว			
๑๖.		ประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว			
๑๗.		หัวหน้าด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสระแก้ว			
๑๘.		ขนส่งจังหวัดสระแก้ว			
๑๙.		ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสระแก้ว			
๒๐.		นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสระแก้ว			
๒๑.		หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว			
๒๒.		ผู้อำนวยการสนง.ทสจ.สระแก้ว			
๒๓.		ผู้อำนวยการศูนย์ป่าไม้สระแก้ว			
๒๔.		สง. นิตยา			



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		หัวหน้างาน ๘ งานบริหารฯ	การประปาส่วนภูมิภาค สาขา สระแก้ว		
๒.		นายช่างโยธา ๗	การประปาส่วนภูมิภาค สาขา สระแก้ว		
๓.		สง. นิตยา	คอมสค		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		นักวิชาการโสตทัศนศึกษา	สวอ. สระแก้ว		
๑๔.		นาง ส.แก้ว			
๑๕.					
๑๖.					
๑๗.					
๑๘.					
๑๙.					
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง	เทศบาลตำบลวังทอง		
๒.		พ.อ.ดร. อ.วิเศษ	-		
๓.		ล	สวอ. วังทอง		
๔.			สวอ.		
๕.		ปลัดเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๖.		นายสมชาย งาม	ทต. วังทอง		
๗.		อ.วิเศษ งาม	ทต. วังทอง		
๘.		รณภพ ก.	ท.ท. วังทอง		
๙.		นายสมชาย งาม	ทต. วังทอง		
๑๐.		สมาชิกสภาเทศบาล	ท		
๑๑.		สวอ. วังทอง	วังทอง		
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ว.๕๘			
๒.		พ.๗.๗.๗.			
๓.		พ.๗.๗.๗. ๗.๑			
๔.		ผู้ท้องถิ่น ๗.๑๕			
๕.		๗.๗. ๗.๑			
๖.		๗.๗. ๗.๑			
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ก.ก.			
๒.					
๓.		ว.๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๔.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๕.		สารวัตร ก.ก.			
๖.		ผู้ช่วย นายก อบจ.			
๗.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๘.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๙.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๑๐.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๑๑.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			
๑๒.		๗.๗.๗. ๗.๑๕			



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว		
๒.		ผู้สื่อข่าว	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว		
๓.		นาย. สรแก้ว			
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายกฯ. สรแก้ว			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.		หัวหน้าหมวดทางหลวงทับพริก			
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ	กรมทางหลวง		
๒.		ทนายความ	กรมทางหลวง		
๓.		วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ	กรมทางหลวง		
๔.		วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ			
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๑					
๑๒					
๑๓					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๑					
๑๒					
๑๓					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒.		เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๓.		หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์	สำนักงานเกษตรจังหวัดสระแก้ว		
๔.		เจ้าพนักงานการเกษตรปฏิบัติงาน	สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๕.		นักวิชาการเกษตร	สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๖.		เจ้าหน้าที่แผนที่ภาพถ่าย	สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๗.		เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์	สำนักงานธนากรักษ์พื้นที่สระแก้ว		
๘.		ผอ.กิ่งวังสมบูรณ์	สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๙.		ผอ.วังสมบูรณ์	สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	ที่ทำการปกครองอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		เจ้าหน้าที่ที่ดินอำเภอวังสมบูรณ์	สำนักงานที่ดินอำเภอวังสมบูรณ์		
๓.			สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.		ผอ.กิ่งอำเภอวังสมบูรณ์	สำนักงานท้องถิ่นอำเภอวังสมบูรณ์		
๖.			สถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผกก.กพย.วังสมบูรณ์	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		หัวหน้างาน ๘ งานบริหารฯ	การประปาส่วนภูมิภาค สาขา สระแก้ว		
๓.		นายช่างโยธา ๗	การประปาส่วนภูมิภาค สาขา สระแก้ว		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผศ.ดร.พจนานันท์	วิทยาลัยโพธิวิชชาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ		
๒.			มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตสระแก้ว		
๓.			มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สระแก้ว		
๔.			โรงเรียนบ้านเขาแหลม		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		แพทย์ น.ร.จันทิมา น.วิเศษกุล			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
 โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
 ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองนายกเทศมนตรี	ท.ร. วังสมบูรณ์		
๒.		รองนายกเทศมนตรี	ท.ร. วังสมบูรณ์		
๓.		นายกเทศมนตรี	ท.ร. วังสมบูรณ์		
๔.		นายกเทศมนตรี	ท.ร. วังสมบูรณ์		
๕.		นายกเทศมนตรี	ท.ร. วังสมบูรณ์		
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ศิริวัชร ทรัพย์			
๒.		ผู้ช่วย			
๓.		สุวิทย์ วัฒน			
๔.		ผู้ช่วยปกครอง			
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		อ.ช			
๒.		ผ.ช.			
๓.		ส.ป.ด. ๕-๑๖			
๔.		พรรค			
๕.		พรรค			
๖.		พรรค			
๗.		พรรค			
๘.		ผ.น.			
๙.		ท.น.ส.อ.วังสมบูรณ์			
๑๐.		อ.ช. ๕.๑๐			
๑๑.		อ.ช. ๕.๑			
๑๒.		อ.ช. ๕. ๑๐			
๑๓.		อ.ช. ๕. ๑๐			



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว		
๒.		ผู้สื่อข่าว	๖๑๐ ๖๖๖ ๖๖๖		
๓.		ผู้สื่อข่าว	๑๓๖.๕, ๖๐๐.๕		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.		หัวหน้าหมวดทางหลวงทับพริก			
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๒.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	กรมทางหลวง		
๓.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๔.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๐					
๑๑					
๑๒					
๑๓					





การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.					
๑๔.					
๑๕.					
๑๖.					
๑๗.					
๑๘.					
๑๙.					
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					



การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางเหมาะสมของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๒)

โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผ. ส.			
๒.		ผ. ส.			
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.		ค.อ			
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					

[illegible]



## การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2	2
4. ประโยชน์ที่จะได้จากโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. แนวเส้นทางและแนวคิดการพัฒนาโครงการ	4
6.1 แนวเส้นทางโครงการ	4
6.2 แนวคิดการพัฒนาโครงการ	6
6.2.1 การศึกษาด้านรูปแบบทางหลวงโครงการ	6
6.2.2 รูปแบบทางหลวงโครงการ	8
6.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ	11
6.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ	14
6.4 การออกแบบระบบไฟฟ้า	14
6.5 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ	14
7. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	15
7.1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	15
7.2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	16
7.3 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง	16
8. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	19
8.1 แผนการดำเนินงาน	19
8.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา	21
8.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/ การให้ข้อมูลข่าวสาร	21
8.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	22
8.2.3 การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	39
9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	46





## การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

### 1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เพื่อพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการดำเนินงานจะครอบคลุมถึงโครงการทางหลวงแนวใหม่ การก่อสร้างขยายผิวจราจร จากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร งานปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางแยก และบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้จ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ให้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ในการพัฒนาเส้นทางให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนชุมชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาโครงการไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและชุมชน

### 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 3) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ



### 3. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ และผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ และรับทราบความห่วงกังวลต่อผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการต่อไป

### 4. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

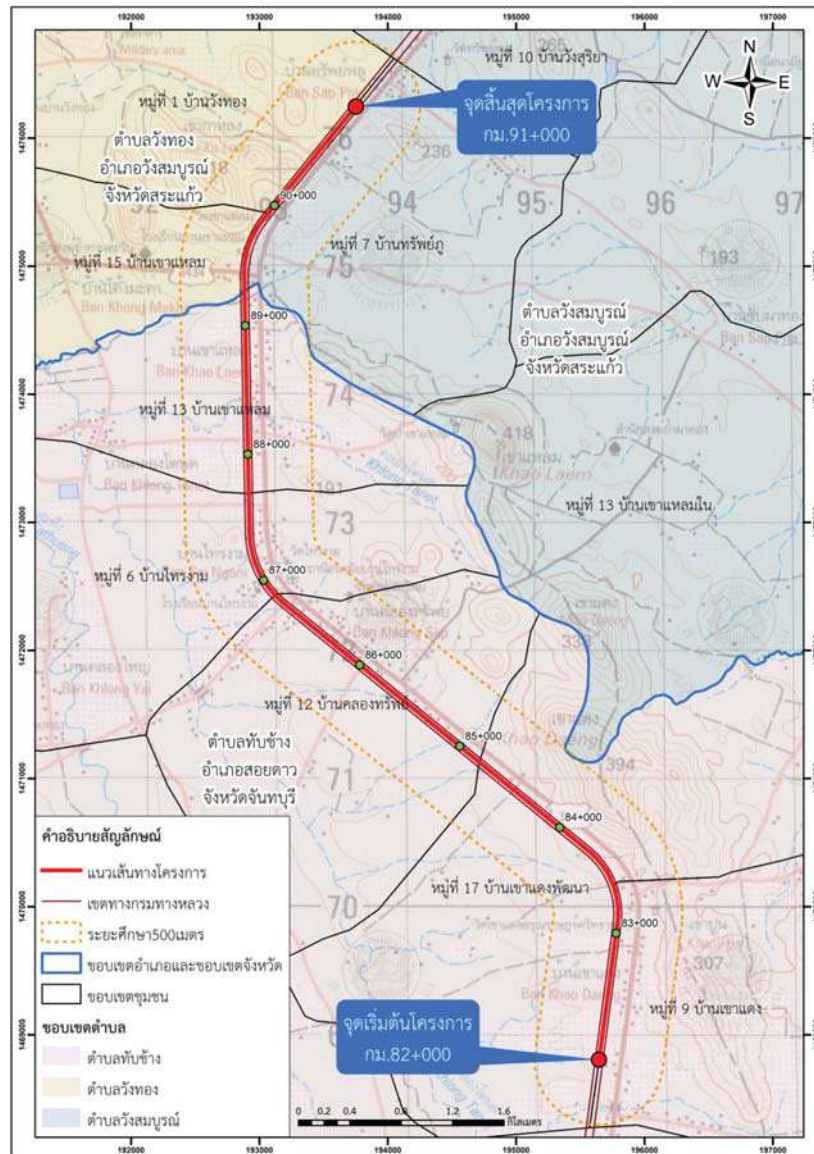
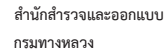
- 1) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 2) เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 3) ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- 4) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

### 5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง ต.ทับช้าง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี และสิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บ้านทรัพย์ภู ต.วังสมบูรณ์ อ.วังสมบูรณ์ จ.สระแก้ว ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลทับช้าง) จังหวัดสระแก้ว ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลวังทอง และตำบลวังสมบูรณ์) รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 รูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จันทบุรี	สอยดาว	ทับช้าง
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	วังทอง วังสมบูรณ์



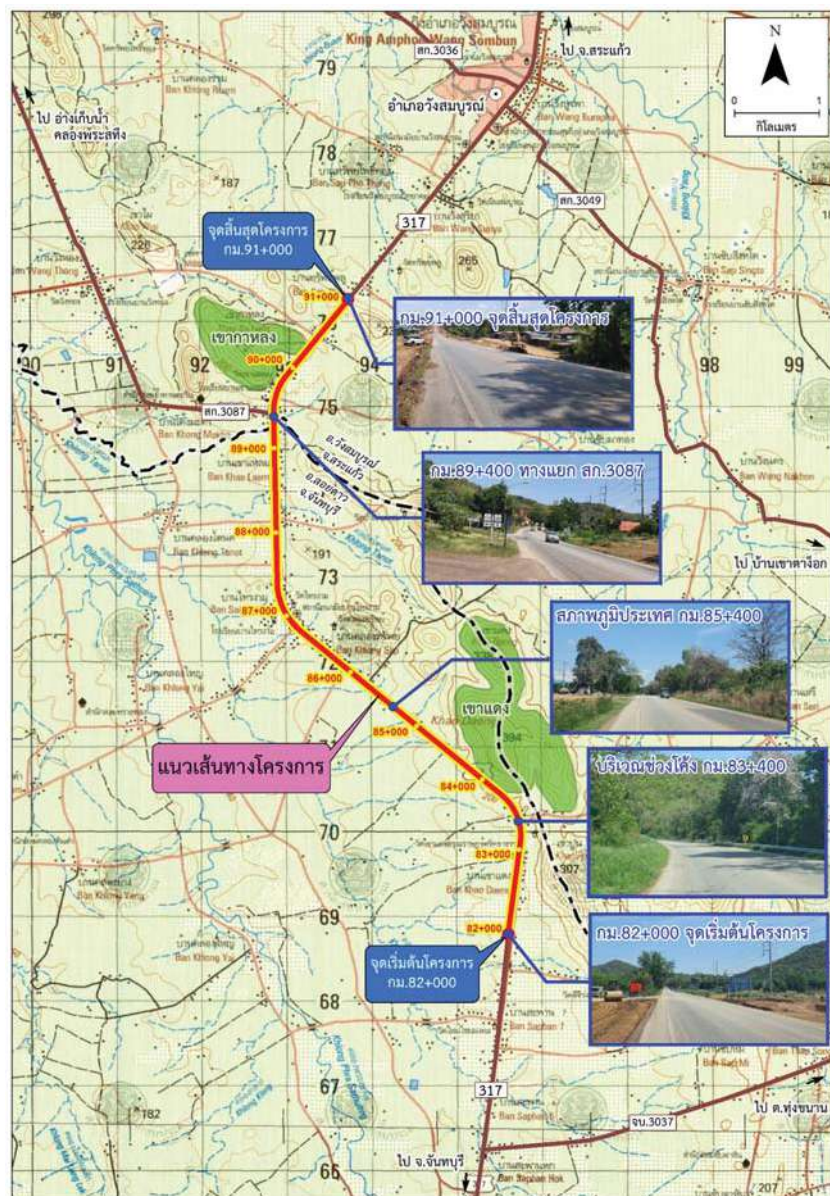
รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

6. แนวเส้นทางและแนวคิดการพัฒนาโครงการ

## 6.1 แนวเส้นทางโครงการ

การพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ระยะทาง 9 กิโลเมตร จะใช้ตามแนวทางหลวงเดิมในการพัฒนาเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง สิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บริเวณบ้านทรัพย์ภู ผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และ อำเภอวังมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ทางหลวงสายนี้ มีเขตทางหลวงเดิม ความกว้าง 60 เมตร ภูมิประเทศที่เส้นทางผ่านเป็นแบบพื้นที่ราบสลับลูกเนินเป็นส่วนใหญ่ และมีช่วงที่เส้นทางผ่านภูมิประเทศภูเขาในระยะทางสั้นๆ คือ เขาแดง และเขากาหลง ดังรูปที่ 2





รูปที่ 2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



## 6.2 แนวคิดการพัฒนาโครงการ

### 6.2.1 การศึกษาด้านรูปแบบทางหลวงโครงการ

แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงของโครงการ จาก 2 ช่องจราจร เป็นทาง 4 ช่องจราจร ที่ปรึกษา  
นำเสนอทางเลือก 3 รูปแบบ เพื่อนำมาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยแต่ละรูปแบบทางหลวงได้ดังนี้

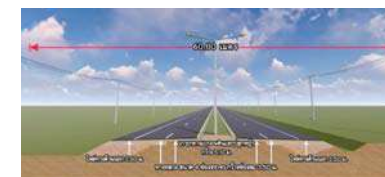
- 1) รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบร์ริเออร์ (Concrete Barrier)
- 2) รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median)
- 3) รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกุดเป็นร่อง (Depressed Median)



1) รูปแบบทางหลวง  
แบบเกาะกลางคอนกรีตแบร์ริเออร์



2) รูปแบบทางหลวง  
แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า



3) รูปแบบทางหลวง แบบเกาะกลางกุดเป็นร่อง

### 6.2.1.1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของรูปแบบทางหลวงของโครงการ

การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของรูปแบบทางหลวง จะพิจารณารายละเอียดในด้านต่างๆ รวม 3 ด้าน  
เพื่อดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางหลวงที่เหมาะสมสำหรับทางหลวงโครงการ ดังนี้

#### ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- (1) ค่าก่อสร้าง
- (2) ค่าบำรุงรักษา

#### ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง (40 คะแนน)

- (1) ประสิทธิภาพการรองรับการจราจร
- (2) ความปลอดภัยต่อการใช้งาน
- (3) พื้นที่ก่อสร้าง
- (4) ความเหมาะสมระหว่างรูปแบบจุดกลับรถกับทางหลวง





- (5) ความเหมาะสมด้านการระบายน้ำ
- (6) การเดินข้ามถนนของประชาชน
- (7) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

### ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม

(30 คะแนน)

- (1) ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- (2) ผลกระทบด้านอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน
- (3) ผลกระทบด้านการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง

ผลการประเมินเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย ในแต่ละด้านของรูปแบบทางเลือกของทางหลวง ทั้ง 3 ทางเลือก สามารถสรุปคะแนนได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลคะแนนของการคัดเลือกรูปแบบทางหลวง

ประเด็นการพิจารณา	คะแนนเต็ม	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
ด้านที่ 1 เศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	27.50	30.00	27.90
ด้านที่ 2 วิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	40.00	37.00	32.60	29.60
ด้านที่ 3 สิ่งแวดล้อม	30.00	14.00	14.00	10.40
รวม	100.00	78.50	76.60	67.90

จากการพิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า

- ลำดับที่ 1 ทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวม(สูงสุด) 78.50 คะแนน  
 ลำดับที่ 2 ทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวม 76.60 คะแนน  
 ลำดับที่ 3 ทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวม 67.90 คะแนน

ที่ปรึกษาจึงเสนอ “รูปตัดทางเลือกที่ 1 : ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์” เป็นรูปตัดทางหลวงในการพัฒนาโครงการนี้ โดยมีจุดเด่น คือ เป็นทางหลวงที่มีประสิทธิภาพการจราจรสูง ปลอดภัยสูง เหมาะสมต่อรูปแบบจุดกลับรถแบบต่างระดับ เหมาะสมต่อการระบายน้ำ และส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อย



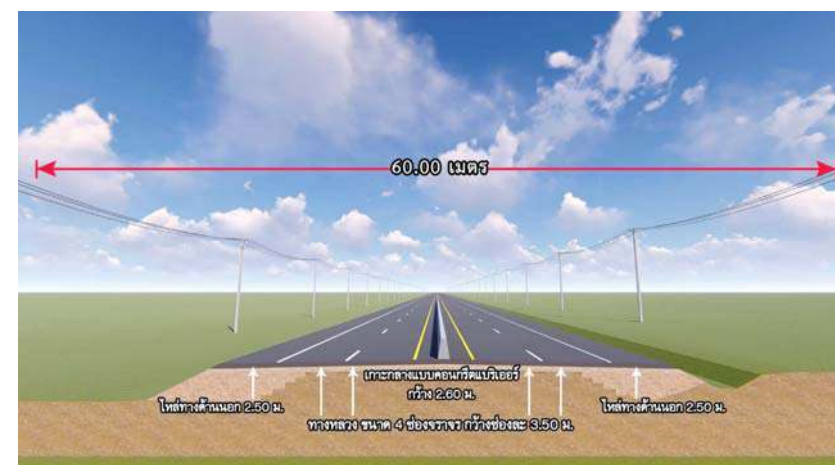
### 6.2.2 รูปแบบทางหลวงโครงการ

แนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงของโครงการจะพิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศ ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพชุมชนและการใช้งาน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ภูมิประเทศ 2 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ราบสลับลูกเนิน และพื้นที่ภูเขา มีรายละเอียดรูปบบทางหลวง ดังนี้

#### รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 3)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร



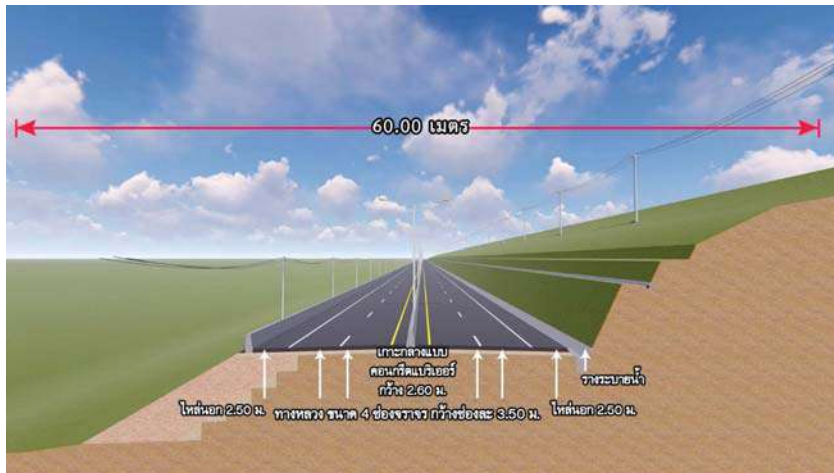
รูปที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier)



### รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง

แนวเส้นทางโครงการช่วงตัดผ่านพื้นที่ภูเขาแดง รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านซ้ายทางเพื่อไม่ให้กระทบกับพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 4)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร



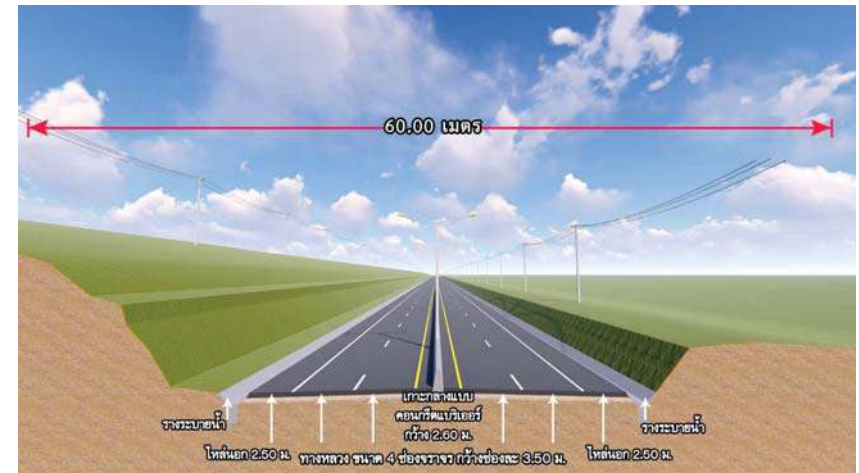
รูปที่ 4 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง



### รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาหักหลัง

แนวเส้นทางโครงการช่วงตัดผ่านพื้นที่ภูเขาหักหลัง รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านขวาทางเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 5)

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร



รูปที่ 5 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาหักหลัง



### 6.2.3 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

จากการศึกษาด้านรายละเอียดภูมิประเทศ ชุมชน ทางแยกทางเชื่อม เรขาคณิตแนวทางราบ และแนวทางตั้ง สามารถสรุปได้ว่า ทางหลวงหมายเลข 317 เป็นทางหลวงที่ตั้งอยู่บนภูมิประเทศแบบราบสลับลูกเนินและภูเขา มีเขตทางหลวงเดิมกว้าง 60 เมตร สภาพที่ตั้งชุมชนส่วนใหญ่จะอยู่เป็นช่วงๆ โดยเฉพาะที่ราบและลูกเนิน ซึ่งการออกแบบทางหลวงด้านแนวทางราบจะใช้โค้งราบเดิมในการก่อสร้าง โดยไม่ต้องมีการปรับปรุง ส่วนแนวทางตั้ง เนื่องจากภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินและภูเขา ดังนั้นจะต้องมีการปรับแก้ความลาดชันของถนนให้ลดลง เพื่อให้รถบรรทุกสามารถวิ่งขึ้นภูเขาได้สะดวกและปลอดภัย และจะต้องมีการปรับปรุงด้านความยาวโค้งตั้งเพื่อให้มีระยะมองเห็นหยุดรถอย่างปลอดภัย (Stopping Sight Distance) เพียงพอ และหากมีการปรับปรุงระดับก่อสร้างบางช่วงแล้วดำเนินการก่อสร้างสะพานบก เพื่อให้เป็นจุดกลับรถแบบต่างระดับได้จะทำให้ทางหลวงโครงการนี้เกิดความปลอดภัย โดยเบื้องต้นทางหลวงโครงการนี้ระยะทาง 9 กิโลเมตร ที่ปรึกษาเสนอแนะด้านตำแหน่งของจุดกลับรถแบบต่างระดับ 5 แห่ง ดังนี้

**จุดที่ 1 กม.83+120 (หน้าวัดเขาแดง)** ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการถึงภูเขาแดง ควรจะมีจุดกลับรถให้ 1 จุด และทำเป็นทางต่างระดับ ทำให้สามารถลดความลาดชันของถนนก่อนขึ้นภูเขาได้

**จุดที่ 2 กม.85+050** เป็นจุดหลังจากลงเขาแดงแล้ว ซึ่งบริเวณจุดดังกล่าวเป็นทางหลวงที่รถจากสระแก้วจะมาจับทุบรีจะต้องวิ่งขึ้นภูเขาสูงชัน จะต้องมีการปรับแก้ความลาดชันให้ลดลง โดยการปรับระดับถนนให้สูงขึ้น และจุดดังกล่าวสามารถทำเป็นจุดกลับรถแบบต่างระดับได้

**จุดที่ 3 กม.86+875 (แยกก่อนถึง รร.บ้านไทรงาม)** เป็นจุดที่มีชุมชนยาวต่อเนื่อง คือ ชุมชนบ้านไทรงามและวัดคลองทรัพย์ ดังนั้นจุดนี้จะมีความเหมาะสมต่อการก่อสร้างจุดกลับรถแบบต่างระดับ เพื่อรองรับการจราจรท้องถิ่นของชุมชน วัด โรงเรียน สถานิอนามย์ให้สามารถใช้จุดกลับรถร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

**จุดที่ 4 กม.88+325 (คลองเขาแหลม)** เป็นจุดที่เป็นสะพานข้ามคลองเขาแหลม ควรมีการพิจารณาพัฒนาปรับปรุงเป็นจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน

**จุดที่ 5 กม.89+392 (แยกทางหลวงชนบท สก.3087)** เป็นจุดตัดทางแยกทางหลวงชนบทสาย สก. 3087 ซึ่งภูมิประเทศเป็นทางโค้งและเป็นทางลงเขามาสู่ทางแยก ดังนั้น จุดนี้ไม่ควรเป็นทางแยกแบบระดับราบ ซึ่งจะไม่ปลอดภัย ที่ปรึกษาจึงเสนอเป็นทางแยกและจุดกลับรถแบบต่างระดับ

ตำแหน่งจุดกลับรถแบบต่างระดับของโครงการแสดงดังรูปที่ 6 โดยรูปแบบของจุดกลับรถแบบต่างระดับเบื้องต้นเสนอให้ยกระดับทางสายหลักให้มีความสูงเพียงพอต่อช่องลอดจุดกลับรถ แล้วก่อสร้างสะพานบกหรือสะพานข้ามคลองบริเวณจุดกลับรถ เพื่อให้เป็นจุดกลับรถที่สะดวกและปลอดภัย ดังรูปที่ 7 และรูปที่ 8

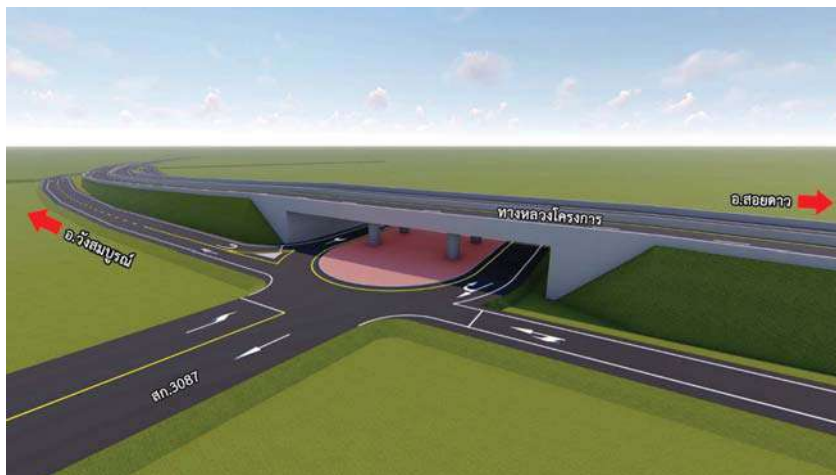


รูปที่ 6 แผนที่ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ





รูปที่ 7 ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานคลองเขาแหลม



รูปที่ 8 ภาพจำลองรูปแบบสะพานทางลอดกลับรถ แยกทางหลวงชนบท ถ.3087



### 6.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำทุกแห่งที่เป็นทางระบายน้ำ โดยได้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับประเภทของทางระบายน้ำ และกำหนดขนาดให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างท่อกลมเพิ่มเติมในบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สรุปได้ดังนี้

- 1) งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มีจำนวน 1 แห่ง
  - (1) กม.88+3331 คลองเขาแหลม ความยาวสะพาน 74 เมตร
- 2) งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 4 แห่ง
  - (1) กม.83+525 ขนาด 2.10×2.10 เมตร จำนวน 3 แฉก
  - (2) กม.85+130 ขนาด 1.80×1.50 เมตร จำนวน 1 แฉก
  - (3) กม.86+271 ขนาด 1.80×1.80 เมตร จำนวน 3 แฉก
  - (4) กม.89+228 ขนาด 3.60×3.30 เมตร จำนวน 3 แฉก
- 3) งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 25 แห่ง
  - (1) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 1 แฉก 3 แห่ง
  - (2) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 2 แฉก 3 แห่ง
  - (3) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 3 แฉก 4 แห่ง
  - (4) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แฉก 2 แห่ง
  - (5) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 3 แฉก 6 แห่ง
  - (6) ท่อกลมขนาด 1.50 เมตร จำนวน 3 แฉก 6 แห่ง
  - (7) ท่อกลมขนาด 1.80 เมตร จำนวน 2 แฉก 1 แห่ง



### 6.4 การออกแบบระบบไฟฟ้า

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทาง และเพิ่มเติมในจุดที่สำคัญทุกแห่ง ประกอบด้วย บริเวณย่านชุมชน บริเวณทางแยก และบริเวณจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการใช้ทางหลวง

### 6.5 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ

มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว มีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกันอันตรายบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว การออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของประชาชน เช่น ทางข้าม/ทางลอด ที่หยุดรถประจำทาง ศาลารอดโดยสารประจำทาง เป็นต้น



## 7. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 7.1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นตอนแรกจะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยทำวิธี Environmental Checklist ซึ่งจะครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 37 ปัจจัย ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 37 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิพื้นฐาน	1. ระบบนิเวศ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. ทรัพยากรดิน	2. สัตว์ในระบบนิเวศ	2. การคมนาคมขนส่ง	2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. ธรรมิวิทยา	3. พืชในระบบนิเวศ	3. สาธารณูปโภค	3. การศึกษา
4. ทรัพยากรแร่ธาตุ	4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก	4. พลังงาน	4. การสาธารณสุข
5. น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน		5. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5. อาชีวอนามัย
6. น้ำทะเล		6. การเกษตรกรรม	6. การแบ่งแยก
7. อากาศและบรรยากาศ		7. การอุตสาหกรรม	7. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
8. เสียง		8. เหมืองแร่	8. ความปลอดภัยในสังคม
9. ความสั่นสะเทือน		9. สันทนาการ	9. สุขภาพ
		10. การใช้ที่ดิน	10. สารอันตราย
			11. ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
			12. ผู้ใช้ทาง
			13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
			14. สุนทรียภาพ

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้ง 37 ปัจจัย โดยการทำ Environmental Checklist สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ประกอบด้วย 10 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิพื้นฐาน ทรัพยากรแร่ธาตุ น้ำทะเล การเกษตรกรรม เหมืองแร่ สันทนาการ การโยกย้ายและการเวนคืน สารอันตราย ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- 2) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับต่ำ ประกอบด้วย 10 ปัจจัย ได้แก่ ธรรมิวิทยา น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค พลังงาน การอุตสาหกรรม การใช้ที่ดิน การศึกษา การแบ่งแยก ความปลอดภัยในสังคม ผู้ใช้ทาง และสุนทรียภาพ



3) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ประกอบด้วย 17 ปัจจัย ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ทรัพยากรทางชีวภาพ ได้แก่ ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ และสิ่งมีชีวิตที่หายาก คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจ-สังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย และสุขภาพ

ทั้งนี้ จะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกซึ่งเป็นรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด โดยการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ทั้งหมด 17 ปัจจัย และการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะนำมาเสนอให้ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

### 7.2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่าพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จันทบุรี	สอยดาว	ตำบลทับช้าง
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	ตำบลวังสมบูรณ์
		ตำบลวังทอง

### 7.3 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการโดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจภาคสนาม พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 19 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 5 แห่ง สถานศึกษา 3 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และชุมชน/หมู่บ้าน 10 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 5 ตารางที่ 6 และรูปที่ 8



ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล)  
ในระยะห่างข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

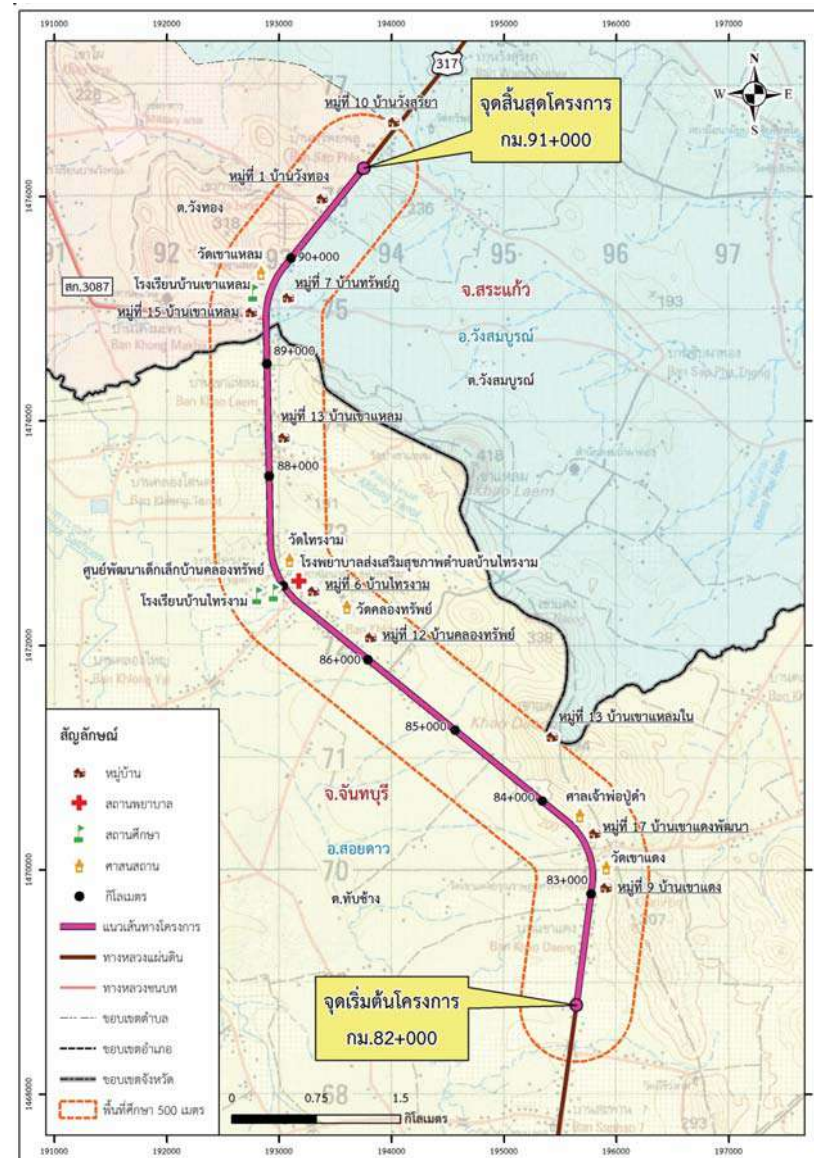
พื้นที่อ่อนไหว <sup>1/</sup>	ที่ตั้ง		จังหวัด	กม.ที่ <sup>2/</sup>	ระยะห่างกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
	ตำบล	อำเภอ			
ศาสนสถาน					
วัดเขาแดง	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	83+160	125
ศาลเจ้าพ่อปู่ดำ	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	83+675	41
วัดคลองทรัพย์	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+460	287
วัดไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	87+060	70
วัดเขาแหลม	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว	89+590	36
สถานศึกษา					
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองทรัพย์	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+985	41
โรงเรียนบ้านไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+985	113
โรงเรียนบ้านเขาแหลม	วังทอง	วังสมบูรณ์	สระแก้ว	89+590	32
สถานพยาบาล					
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม	ทับช้าง	สอยดาว	จันทบุรี	86+960	40

หมายเหตุ: พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานราชการและการสำรวจภาคสนาม

ที่มา: <sup>1/2/</sup> ฐานข้อมูลเบื้องต้นจากโปรแกรมภาพถ่ายทางอากาศ

ตารางที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ชุมชน/หมู่บ้าน) ระยะห่างข้างละ 500 เมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
จันทบุรี	สอยดาว	ทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านไทรงาม
			หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
			หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
			หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	วังสมบูรณ์	หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ภู
			หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
			หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมโน
		วังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
			หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม



รูปที่ 8 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ





## 8. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุมจะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 9

### 8.1 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 7 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

#### 1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

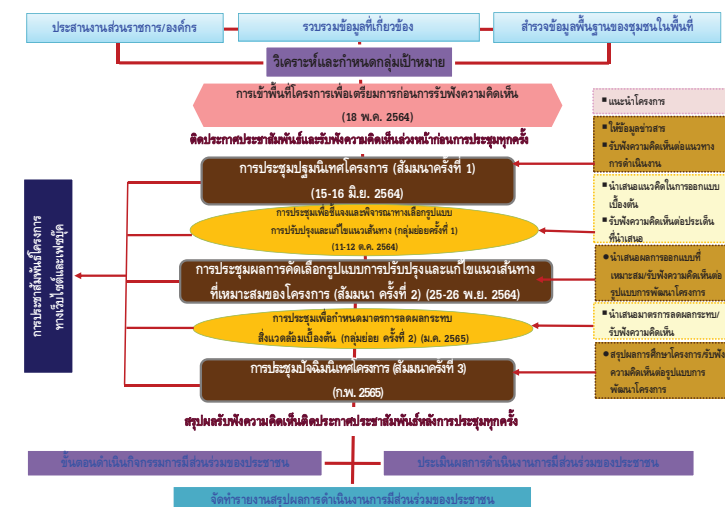
เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการได้รับข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยวิธีการเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชน การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการต่างๆ ในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem> และเฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

#### 2) การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งแนวโน้มนโยบายของชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่นตลอดจนเพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ผู้บริหารส่วนท้องถิ่นและหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หน่วยงานสาธารณสุขปศุสัตว์ในพื้นที่มีการรื้อย้าย ฯลฯ ตลอดจนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ (วันที่ 18 พฤษภาคม 2564)

#### 3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นของการศึกษาวัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเพื่อส่งเสริมเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ (วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564)



หมายเหตุ : วันอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

รูปที่ 9 ขั้นตอนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน



#### 4) การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป (11-12 ตุลาคม 2564)

#### 5) การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน/การศึกษาขั้นต่อไป และเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งนำไปพิจารณาประกอบการดำเนินการศึกษาขั้นต่อไป (วันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2564)

#### 6) การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในประเด็นปัญหาต่างๆ ดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนยิ่งขึ้น (ประมาณเดือนมกราคม 2565)

#### 7) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ ตลอดจนผลการดำเนินการในส่วนร่วมของประชาชนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด (ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2565)

### 8.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา

#### 8.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการวัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษาและแนวเส้นทางโครงการ และรับฟังความคิดเห็น เพื่อสรุปแนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ขอบเขตการศึกษา ด้านต่าง ๆ และแผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเข้าพบนายอำเภอสอยดาว ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล อบต.) ตำบลวังทอง ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และผู้นำชุมชน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะได้



#### 8.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564 เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แนวเส้นทางและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ รายละเอียดดังนี้

- กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ในการนี้ นายฤทธิส ไชยศักดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 56 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 70 คน

- กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ในการนี้ นายขวัญ ฌมลัง ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 47 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 61 คน

- กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ นายธีระชัย ลิ้มประสิทธิ์ศักดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 60 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 13 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน

- กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ นายธีระชัย ลิ้มประสิทธิ์ศักดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 35 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 14 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 1</b>	
- เสนอให้ทำสะพานลอยบริเวณทางแยกหน้าโรงเรียนเทศบาลทับช้าง และชุมชนหมู่ที่ 9 เพื่อความปลอดภัย	- ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป
- บริเวณ กม.82 - กม.84 จะเป็นเนินเขา ด้านขวามือจะมีศาลเจ้าพ่อปู่ดำ ผู้ที่จะเข้ามาสักการะ จะจอดรถไหล่ทางจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ เสนอให้มีการขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้น จาก 4 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสมของพื้นที่	- บริเวณศาลเจ้าพ่อมีพื้นที่ที่ว่าง ทางโครงการขอตรวจสอบดูว่าอยู่ประชิดกับพื้นที่ลุ่มน้ำขั้นที่ 1 ปี ถ้าสามารถขยายขอบไหล่ทางได้ ก็จะสามารถปลอดภัยขึ้น และไม่กระทบต่อพื้นที่ลุ่มน้ำขั้นที่ 1 ปี และอาจจะพัฒนาให้สอดคล้องกับวิถีชุมชนด้วย
- บริเวณบนเขาแดงเสนอให้แก้ไขความสูงของถนน เพื่อความปลอดภัยกรณีรถลงเนินเขา	- ในส่วนของระดับถนนจะมีการปรับใหม่ จะลดความลาดชันลง อาจจะยกบริเวณดินเนินขึ้น และจะปรับภูเขาสูงเพื่อให้ถนนชันน้อยลง ปัจจุบันความลาดชันอยู่ที่ 6 % อาจจะปรับลดลง 4-5% ก็จะทำให้รถบรรทุกวิ่งได้ดีขึ้น
- เสนอให้ทำจุดกลับรถหน้าวัดเขาแดงและขยายถนนให้เป็น 6 ช่องจราจร เพราะต้องการรักษากฎมิติน้ำตามธรรมชาติให้คงเดิม	- จะทำจุดกลับรถให้ และอาจจะมีส่วนจราจรที่เสียแยกออกมาก่อน เพื่อจะได้ปลอดภัยมากขึ้น บริเวณนี้จะทำไหล่ทางมาตรฐาน 1.50 เมตร
- จุดกลับรถบริเวณหมู่ 9 2 10 เสนอให้แก้ไขความสูง ไม่น้อยกว่า 4 เมตร	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาเพื่อศึกษาและออกแบบต่อไป - ความสูงของช่องลอด ถ้าเป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทย รถสูงสุดไม่เกิน 4 เมตร จะมีรถที่สูงเกิน 4 เมตร คือรถทัวร์ 2 ชั้น จุดกลับรถเราจะมีรถทำกี่เมตร อาจจะทำเผื่อที่ความสูง 5.50 เมตร เป็นมาตรฐานที่ต้องทำ รถทุกประเภทลอดได้ แต่ว่าจุดกลับรถระยะทาง 9 กิโลเมตร บางจุดอาจจะได้ 5.50 เมตร บางจุดอาจจะได้ 3 เมตร 4 เมตร เพื่อให้ถนนเกิดความสมดุล จะไม่สูงมาก เราปรับไว้พิจารณาว่าจะทำให้ใกล้ๆ ทางเข้าโรงเรียน
- เสนอให้มีจุดกลับรถใกล้สถานพยาบาลและจุดจอดรถฉุกเฉินสำหรับรถที่เสีย	- แนวเส้นทางโครงการนี้การออกแบบจุดกลับรถถ้าเป็นไปได้ จุดไหนสามารถทำเป็นทางลอดได้ทางต่าง



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ระดับได้ เพราะภูมิประเทศแถบนี้จะเป็นลูกเนิน ในการที่จะปรับระดับก่อสร้าง ทำสะพาน และจุดกลับรถจะมีความเหมาะสม ตำแหน่งทางที่ปรึกษาได้ออกแบบไว้เบื้องต้น คือ บริเวณก่อนขึ้นเขาแดงมีจุดกลับรถ 1 จุด ทั้งสองฝั่ง ในการออกแบบทางโครงการได้วางเป็นระบบทั้งสาย จุดกลับรถที่เป็นต่างระดับจะวางตรงชอยพอดีให้สามารถเลี้ยว ช้าย - ขวาได้เลย ถ้าเป็นจุดกลับรถระดับราบ จะวางตรงชอยไม่ได้ เพราะถ้าวางตรงชอยจะมีสามแยกและสี่แยกจะไม่ปลอดภัย ทางขึ้นเขาแดงจะมีจุดกลับรถ 1 จุด โดยทางที่ปรึกษาขอดูภาพถ่ายของพื้นที่ให้ชัดเจนก่อน ถัดไปลงจากเขาแดงก็จะมีอีก 1 จุด และจะมีจุดกลับรถที่เป็นสาธารณะ เช่น โรงเรียนบ้านไทรงาม รพ.สต. ทางโครงการจะหาตำแหน่งที่เหมาะสมให้ และจะทำถนนให้โดยอาจจะทำถนนเชื่อมกันอาจจะเป็นถนนวิ่งเลนเดียว หรือไป-มา ส่วนกัน เชื่อมให้ใช้ร่วมกัน และจุดที่พิจารณาว่าน่าจะให้ความสำคัญ สะพานข้ามคลอง ซึ่งจะมีชุมชนอยู่เลยด้านไป อาจจะ เป็นจุดกลับรถอีก 1 แห่ง และอีก 1 จุด คือ บริเวณทางหลวงชนบท สก. 3087 จะเป็นจุดทางแยก
- เสนอให้ทบทวนเรื่องระบายน้ำที่ลงมาจากเขาแดง	- น้ำฝนที่ตกจากภูเขาแดง ลงมาพื้นราบ ทางโครงการได้ศึกษาพื้นที่รับน้ำ จะมีการคำนวณปริมาณน้ำ และมีการออกแบบระบบระบายน้ำ โดยอาคารระบายน้ำ จะออกแบบให้เป็นท่อเหลี่ยม ถ้ายังระบายน้ำไม่ทันก็จะทำเป็นสะพาน
- บริเวณบ้านไทรงามเสนอให้มีช่องจราจรพิเศษ 2 ฝั่ง เช่น เพิ่มขึ้น 6 ช่องจราจร	- บ้านไทรงามอยู่บริเวณโค้งขวา มีลักษณะเป็นเนิน มีชุมชน และมีทางแยกอยู่ การแก้ไขอาจจะต้องแยกรถชุมชนให้ใช้อีกเลนหนึ่ง แนวคิดจะให้รถวิ่งทางเดียวหรือวิ่งสวนกัน โดยจะต้องก่อสร้างให้เลยโค้ง ไม่ให้เชื่อมกับทางโค้ง ต้องศึกษารายละเอียดและจะนำแบบมานำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป และบริเวณนี้จะมีจุดกลับรถให้ 1 จุด ให้นักเรียนสามารถมาลดจุดนี้ได้





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณด้านเขาแหลมซึ่งเป็นด้านถาวร อยากให้ออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และผู้สัญจร</li> <li>- เสนอให้มีจุดกลับรถที่อยู่ใกล้ตลาดเทศบาล บริเวณ กม. 86</li> <li>- บริเวณ กม. ที่ 87 หน้าตลาดไทรงามเสนอให้มีการขยายถนนให้กว้าง หรืออย่างน้อย 6 ช่องจราจร บริเวณนี้จะเป็นจุดรวมของหมู่ 2, 6, 13</li> <li>- ควรศึกษาระยะการมองเห็นบริเวณโค้งต่างๆ ทั้งบนเนินและทางราบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ยังไม่มีด้านตรวจทางหลวงจริงจึง ไม่ทราบว่าทำได้หรือไม่ ต้องขอไปตรวจสอบก่อน และศึกษารายละเอียดว่าทำอะไรได้บ้าง</li> <li>- ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป</li> <li>- ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมต่อไป</li> <li>- กรมทางหลวงมีการออกแบบระยะมองเห็นหรือระยะปลอดภัย โดยเฉพาะโค้งราบ โค้งเนิน จะต้องออกแบบระยะเขตให้เพียงพอ โดยจะมีการคำนวณและปรับโค้งนี้ใหม่ ให้ระยะการมองเห็นปลอดภัยเพียงพอ โดยความเร็วที่ใช้ในการออกแบบที่ประมาณ 80-110 กม. / ชม.</li> </ul>
<b>กลุ่มที่ 2</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอรพารถยนต์สร้างให้มีทางลอดมีระยะความยาวของสะพาน และมีความสูงเท่าไร จะเรียกสูงตรงจุดไหน และสิ้นสุดตรงจุดไหน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการขอศึกษาภาพรวมของโครงข่ายถนนทั้งหมดว่าอย่างไรบ้าง การเชื่อมโยงเป็นอย่างไรบ้าง วิธีเชื่อมขอยกได้อะไรบ้าง การประชุมครั้งหน้าจะมารูปรูปแบบว่าเป็นอย่างไรมาก</li> <li>- ในส่วนของความสูงของช่องลอด ในเส้นทางโครงการ 9 กม. บางจุดอาจจะออกแบบสูง 5.50 เมตร ช่วงชุมชน 2, 3, 4 เมตร แล้วแต่การใช้งานของรถในพื้นที่ เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หมู่ 2 หมู่ 6 ขอยไทรงาม เสนอให้ทำถนนขนานทั้งสองฝั่งความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร ให้รถสามารถย้อนศรเข้าโรงเรียนไทรงามได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องของการเชื่อมโยงทางเข้าหมู่บ้าน ถ้าเราทำทางขนานเราทำยาวถึงไหนก็ได้ เพราะฉะนั้นทุกคนจะสามารถไปกลับรถได้สะพานได้ ไม่ต้องวิ่งเข้าทางหลักทำให้ปลอดภัย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้ทำหมันคลื่นเสียงบริเวณหมู่ 6 ถึงหมู่ 12 หรือบริเวณหน้าวัดคลองทรัพย์จนถึงหน้าวัดไทรงาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณา</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สะพานที่กม. 88 ให้เป็นอุโมงค์ลอด และเป็นจุดกลับรถทั้ง 2 ด้าน เสนอให้ขยับจุดกลับรถขึ้นไป จะทำให้ทัศนวิสัยดีขึ้น จะทำให้รถใหญ่ได้ใช้ประโยชน์ได้ดีกว่าอุโมงค์ลอด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สะพานข้ามคลองเขาแหลมอยู่ใกล้ชุมชนและด้าน หากออกแบบให้กว้างขึ้นและยกระดับขึ้น และทำถนนขนานเพื่อกลับรถ บริเวณตรงคอสะพานทำกำแพงกันดิน</li> </ul>



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	<p>บริเวณด้านข้างรถสามารถวิ่งได้ และเราสามารถออกแบบได้ว่า เป็น one way หรือ ให้รถวิ่งสวนกันได้ หรือ สร้าง 4 สะพานและเชื่อมต่อกันได้ทั้ง 2 ฝั่งความสูงเราสามารถปรับให้เข้ากับความต้องการของชุมชน</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการสร้างสะพาน ผิวถนนเสนอให้สะดวกกับเจ้าหน้าที่ของด่าน โดยให้ถนนอยู่ในระดับเดิม ความลาดชันในพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการของ สก.อ. สอยดาว ถนนที่ยกระดับต้องไม่สูงมากเกินไป</li> <li>- เสนอให้บริเวณด้านเขาแหลมเป็น 6 ช่องจราจร เพื่อเป็นการตรวจโรคสัตว์ด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการสามารถออกแบบให้ได้ เวลาารถเบรกจะทำให้ผิวจราจรเสียหาย จากการออกแบบถนนลาดยางอาจจะทำเป็นถนนคอนกรีตแทน ในส่วนของระดับด้าน สามารถปรับได้ การเชื่อมโยงถนนอาจจะอยู่ในทางหลัก หรือจะเปิดช่องจราจรเพิ่ม เป็น 6 ช่องจราจร เพื่อด่านจะได้ตรวจได้สะดวกและไม่กีดขวางการจราจรทางตรง อาจจะควบคุมรถที่เราจะตรวจ พอเลยสะพานมาก็สามารถเปิดช่องจราจรใหม่ได้เลย บริเวณคลองเขาแหลม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอรพารถลอดเส้นทางโครงการ 9 กม. มีจุดกลับรถทั้งหมดกี่จุด</li> <li>- เสนอให้มีจุดกลับรถหน้าวัดคลองทรัพย์ 1 จุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการยังต้องศึกษาดูสภาพพื้นที่ของชุมชนเบื้องต้น บริเวณบ้านไทรงามมี 1 จุด สะพานกลับรถมีจุด สะพานข้ามเขาแหลม 1 จุด แยกทางหลวงชนบทมี 1 จุด ก่อนขึ้นเขาแหลม 1 จุด เขาแดง 1 จุด และข้ามจากเขาแดงมาอาจจะเพิ่มอีก 1 จุด เพื่อไม่ให้ไกลมากเกินไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ทำจุดกลับรถแบบทางราบ ให้กว้างขึ้น เพราะไม่ต้องคำนึงถึงความสูงของรถและจุดกลับรถแบบทางลอด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จะเป็นทางราบก็ได้หรือจะยกระดับก็ได้แล้วแต่สภาพภาพของถนนเส้นนี้ เป็นลูกเนินขึ้น ๆ ลง ๆ ถ้าเราสามารถระดับของถนน แล้วทำสะพานสามารถกลับรถได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ทำสะพานลอยหน้าสถานีอนามัย และหน้าโรงเรียน เพื่อข้ามไปมาได้ทั้งสองฝั่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สะพานลอยทางโครงการสามารถจัดทำได้ และจุดกลับรถแบบทางลอดสามารถใช้เป็นทางข้ามได้เช่นกัน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่วิ่งจากเขาแดงไป จะไม่สามารถเห็นรถที่สวนมา เสนอให้ปรับพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จะปรับทางลาดชันให้วิ่งตรง ขึ้นเขาแดงด้วยความลาดชันที่น้อย ถ้าจะทำจุดกลับรถบริเวณนี้ได้ โดยเพิ่มสะพานเพื่อทำเป็นจุดกลับรถได้สะพานได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หน้าโรงงาน เค เอส เสนอให้มีจุดกลับรถ อยากให้จุดกลับรถเลยโรงงานแปง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หากไปทำจุดกลับรถหน้าวัดคลองทรัพย์ อะไรที่จะทำให้เกิดเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านไทรงาม วัดคลองทรัพย์ เป็นชุมชนและอยู่บริเวณทางโค้ง ซึ่งปัจจุบันไม่ปลอดภัย เพราะทางโค้งมีทางแยกอยู่ด้วยและทางเป็นระดับต่ำลงเขา เสนอแนวคิดให้ทำถนนตรงกลางวิ่งยาวไปจันทบุรี ส่วนชาวบ้านก็จะวิ่ง</li> </ul>



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ขนานไป ทั้ง 2 ฝั่ง ให้เลยโค้ง และจะเปิดจุดกลับรถ 1 จุด ตรงแยกก่อนถึงโรงเรียนบ้านไทรงาม ตรงทางเชื่อมเข้าบ้านไทรงาม มีหมู่บ้านและรถปริมาณ ถ้าสามารถเปิดจุดกลับรถได้ 1 จุด อาจจะเป็นระดับราบหรือยกระดับ ถ้าต่างระดับจะเปิดจุดตรงทางแยกเข้าหมู่บ้านได้เลย แต่ถ้าเป็นระดับราบจะเลื่อนไป 400-500 เมตร เพื่อไม่ให้เป็นสามแยกหรือสี่แยก และบ้านที่เลยวัดคลองทรัพย์อาจจะมีใช้จุดกลับรถบริเวณนี้
- คลองเขาแหลม จะมีปัญหาและน้ำท่วมทุกปี เสนอให้ ทบพวน จะทำเป็นท่อ หรือเป็นสะพาน ที่รองรับน้ำได้	- สะพานข้ามคลองเขาแหลม พื้นที่รับน้ำของบริเวณนี้ คาดว่า จะรับปริมาณน้ำได้น้อย ปริมาณฝนชุก ความลาดชันมาก น้ำจะไหลมาเร็ว ถ้าช่องสะพานเดิมรับน้ำไม่พอ อาจจะต้องขยายความยาวสะพานเพิ่มขึ้น หรือ ยกสะพานให้สูงขึ้น แต่จากการตรวจสอบเบื้องต้น สะพานเดิมมี 2 ช่องจราจร โครงการนี้อาจออกแบบใหม่ ให้เป็น 2 สะพาน โดยจะทำการรื้อสะพานตัวเดิมออก แล้วอาจจะสร้างใหม่ 2 สะพานและยกขึ้นสูงขึ้นแต่ไม่มากนัก และทำทางขนานไปเพื่อไปกลับรถ แล้ว บริเวณทางขนานจะตั้งเป็นกำแพงกันดินไม่ให้ดินสไลด์ ลงมาบนถนน รถจะสามารถวิ่งได้ โดยสามารถออกแบบให้วิ่งทางเดียว หรือไป-กลับ ได้ หรือจะทำการหาเรียกกรมทางหลวงเพื่อก่อสร้าง 4 สะพาน แล เชื่อมโยงเศรษฐกิจ 2 ฝั่ง
- บริเวณทางโค้งเสนอให้มีไฟฟ้าแสงสว่าง	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- เสนอให้ลดความชันของถนนบริเวณเขา	- ในเรื่องความลาดชัน จะถูกปรับแก้ ทั้งเขาแดง เขา กากหลง เรื่องความลาดชันก็จะทำให้รถบรรทุกขึ้นได้ด้วย โดยการออกแบบลดความลาดชันลง
<b>กลุ่มที่ 3</b>	
- เสนอให้ออกแบบโครงการให้เหมาะกับสภาพพื้นที่ของชุมชนที่ใช้เป็นประจำ และเน้นเรื่องความปลอดภัย ของประชาชนที่สัญจรไป-มา	- โครงการนี้จะมีการศึกษาเรื่องผิวจราจร ปัจจุบันยังไม่ได้ ออกแบบว่า เป็นผิวลาดยางหรือเป็นผิวคอนกรีต ซึ่งการออกแบบจะต้องดูปริมาณจราจร แล้วนำมาคำนวณว่า ถ้าเป็นการออกแบบผิวคอนกรีต ความหนาจะเท่าไร ค่าก่อสร้างเท่าไร ค่าบำรุงรักษาเท่าไร ป้องกัน



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	อุบัติเหตุได้ดีหรือไม่ โดยภาพรวมทั้งสองแบบจะเป็นอย่างไร
- การทำจุดกลับรถ หรือแยกสัญญาณไฟ ให้คำนึงถึงการใช้งานของประชาชนเป็นหลัก และการวางแผนการขยายชุมชนในอนาคต	- จุดกลับรถ ที่เสนอมี 2 รูปแบบ คือ เป็นทางต่างระดับ และระดับราบ การออกแบบจะต้องพิจารณาในเรื่ององค์ประกอบ จุดกลับรถให้ดี เส้นทางโครงการจะเป็นเขาขึ้น ๆ ลง ๆ ทางโครงการอาจจะปรับให้ราบเท่ากัน เพื่อแก้ระดับ จุดที่ต่ำสร้างสะพานเสริม และทำจุดกลับรถได้สะพานได้ เป็นแนวคิดที่จะแก้ได้หลายอย่าง แก่เรื่องของรถขึ้นเนินไม่ไหว จุดกลับรถถ้าลอดได้สะพานจะทำให้ปลอดภัยขึ้น
- ในพื้นที่บ้านเขาแหลมตั้งแต่ เนินเขาากหลง รอยต่อของจังหวัดจันทบุรี ความต่างระดับของเนินเขาสูง บรรจบเส้นที่แยกเข้าเขาแหลม ในอนาคตไม่ทราบว่าจะสรุปผลการออกแบบ จะทำเป็นสะพานบดขึ้นไปหรือจะแก้ไขปัญหาดังระดับ เพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น และความสะดวกในการเข้า-ออก	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- ขอบหารูปแบบถนนจะเชื่อมกับทางหลวงชนบท สก. 3087 อย่างไร - เสนอบริเวณทางแยกให้เป็นทางยกระดับ	- ทางโครงการได้มีแนวคิด โดยจะยกถนนสายหลัก 317 ให้สูงขึ้น และให้ถนนทางหลวงชนบท สก. 3087 ลอดใต้ไปได้ และจะออกแบบให้กลับรถได้ ช่องจราจรอาจจะมากกว่า 4 ช่องจราจร อาจจะเป็น 6 - 8 ช่องจราจร และชุมชนในท้องถิ่นสามารถใช้ได้อย่างปลอดภัย แนวคิดของโครงการ คือ จะพัฒนาถนนสายหลักสายรองทั้งหมดให้เป็นโครงข่าย ระยะห่างจุดกลับรถจะพิจารณาไม่ให้ใกล้กันมากเกินไป บางจุดอาจจะให้ใช้ร่วมกันได้ หรืออาจจะเพิ่มช่องให้รถสามารถสวนกันได้แต่เป็นระยะทางสั้น ๆ ช่วยให้ท้องถิ่นได้ใช้งานได้สะดวกขึ้น
- ขอบหารูปแบบการออกแบบอาคารระบายน้ำจะเป็นอย่างไร	- ตอนนี้อยู่ในขั้นตอนเรื่อง การศึกษาาระบบระบายน้ำ ได้คำนวณพื้นที่ระบายน้ำแล้วเสร็จ จะมีการคำนวณปริมาณน้ำที่จะไหลข้ามถนน ว่ามีปริมาณมากน้อยเพียงใด ถ้าปริมาณน้ำมากที่สุดก็จะออกแบบเป็นสะพาน ถ้าปริมาณน้อยลงมากก็จะออกแบบอาคารระบายน้ำเป็น



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	เป็นบล็อกลีเหลี่ยม ถ้าปริมาณน้ำน้อยที่สุดก็จะเป็นทอวงกลม ทางโครงการได้มีการคำนวณในส่วนของการระบายน้ำว่า ถ้าในรอบปีของการเกิดซ้ำ 50 ปี จะนำปีที่มากที่สุดมาคำนวณให้ส่วนเหนือของช่องเปิดให้เพียงพอ
- ขอรว่าบว่าเกาะกลางของเส้นทางโครงการนี้เป็นแบบไหน โดยเฉพาะบริเวณช่วงเนินเขา	- การออกแบบบริเวณเนินเขา คือ เขาแดง และเขาเทาหลง ทางกรมทางหลวงเสนอไปแล้วว่าให้ใช้แบรเอร์เพราะว่า ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยที่สุด
- ปัญหาที่ในบริเวณเนินเขาเทาหลง จะเกิดปัญหช่วงฤดูฝน ดินสไลด์ และจะมีวิธีป้องกันอย่างไรก่อนที่จะก่อสร้างเสร็จ	- ในส่วนของถนนบริเวณนี้ ได้พิจารณาไว้คือ จะไม่ขยายข้างเขาเทาหลง จะขยายไปอีกฝั่งของเขาเทาหลง หินที่ร่วงอยู่ปัจจุบัน ทางโครงการจะต้องหาวิธีการป้องกันหินที่ร่วงลงมาบนผิวจราจร อาจจะมียางช่วงจะมีกำแพงสูง โดยเป็นแบบกล่องเกเบียน - รูปแบบ ณ วันนี้อยู่ เสนอว่ามีทั้ง 3 รูปแบบ จะคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด บริเวณเนินทุบที่พูดถึงเรื่องความลาดชัน ปัจจุบัน 6% ส่งผลให้รถที่ขึ้นเนิน ไป จันทบุรีอาจจะชะลอตัวจะต้องแก้ความลาดชันตรงนี้ ปัจจุบัน 6% เราอาจจะแก้ให้เหลือซัก 4 % หรือไม่เกิน 5% ก็จะทำให้รถขึ้นภูเขาได้ดีขึ้น
- เสนอให้ออกแบบให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน ประชาชนจะได้ใช้ประโยชน์สูงสุดกับเส้นทางนี้	- การให้ความสำคัญกับวิถีชุมชน หลังจากทีออกแบบรายละเอียดเสร็จจะได้พิมพ์เขียวมา คร่าว ๆ ยังไม่ลงรายละเอียดมากบอกความคืบหน้าเป็นระยะว่า ทั้งสายจะทำตรงไหนบ้าง ให้ลดตรงไหนบ้าง จุดกลับอาจจะไม่ต้องทำตามมาตรฐานรถทุกประเภท ทุกจุด เพราะอาจจะทำให้ถนนสูงเกินไป บางจุดอาจจะเป็นมาตรฐานเลย แยก 3087 สูง 5.50 เมตร จุดอื่นอาจจะลดหลั่นลงไป ซึ่งขึ้นอยู่กับรถที่เราจะให้ผ่านได้ จุดถัดไปคือเขาแหลม ตรงนี้ก็อาจจะจะเป็นจุดหนึ่งที่จะทำให้ลอดได้สะพานได้ เพราะสะพานเก่ามันแคบ อาจจะรื้อออกแล้วทำให้สูงขึ้นมาน้อย และบริเวณเขาแดงจะมีจุดกลับรถให้ 1 จุด บริเวณไทรงานอีก 1 จุด ต้องดูร่วมกันและแชร์กันว่าตรงไหนจะใช้อย่างไร
- พื้นที่เขาดกรจะมีปัญหา การร้องเรียนเรื่องการเคลื่อนย้ายผู้เจ็บป่วย เสนอให้ทำสี่แยกเขาดกรจัน	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- สามแยกเขาแหลมเชื่อมต่อ 3087 หากยกสูงเป็นสะพานลอดใต้ ทุกปีฝนตกน้ำจะท่วม ควรศึกษาให้ละเอียด	- ส่วนรูปแบบถนนก็จะต้องสอดคล้องกับพื้นที่ ในส่วนของช่องจราจร กำลังคำนวณ ว่า ถ้าในอนาคตระยะขึ้น อาจจะต้องมีการเผื่อช่องจราจรหรือไม่ ทางการศึกษากำลังคำนวณอยู่ว่า รถบรรทุกขึ้นเนินไวมัย ถ้าขึ้นเนินไหวก็ 4 เลน ก็เพียงพอ แต่ถ้าไม่พอก็อาจจะเพิ่มขาขึ้นอีก 1 เลน ก็จะทำให้ถนนตรงนี้ปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น และถ้ามีผลคืบหน้าจะมารายงานให้ทราบ
- ถนนที่ก่อสร้างเป็นเกาะสีในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เสนอให้พิจารณารูปแบบนี้ให้เหมาะสม	- นโยบายของกรมทางหลวง ถ้าถนนเป็นเส้นทางยาวจะไม่ทำเป็นเกาะสี ปัจจุบันกรมทางหลวงจะมีรูปแบบเกาะกลาง เป็นเกาะกลางเป็นแบบแบรเอร์ เกาะกลางแบบยกและเกาะกลางแบบร่องน้ำ ปัจจุบันที่นิยมสูงสุด คือ เกาะแบรเอร์ เพราะช่วงหลัง ๆ เกิดอุบัติเหตุรถข้ามถนนมาอีกฝั่ง แต่เกาะแบรเอร์ มีข้อเสีย คือ การข้ามถนนจะค่อนข้างลำบาก วิธีการแก้ปัญหาทางกรมทางหลวงพยายามจะจุดที่ประชาชนในพื้นที่จะใช้ทางข้ามจริง ๆ
- เสนอให้พิจารณาเรื่องทำสัญญาณไฟ เพื่อลดการอุบัติเหตุ	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- เสนอให้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทั้งเส้นทาง	- ไฟฟ้าส่องสว่าง จะติดตั้งบริเวณที่เป็นจุดกลับรถ บริเวณที่เป็นชุมชน ทางโค้งอันตราย จะติดไฟฟ้าให้ด้วย
- เรื่องของน้ำ มวลน้ำ เส้นทางน้ำ ขอให้พิจารณาในการก่อสร้างด้วย	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- บริเวณเกาะกลางช่วงฝนตกจะมีน้ำขัง จะทำให้รถที่วิ่งสัญจรไป-มา เกิดอุบัติเหตุ ควรออกแบบให้เหมาะสม	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- บริเวณโค้งต่าง ๆ บางแห่ง ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	- เรื่องน้ำที่มีผลกับอุบัติเหตุ บริเวณทางโค้ง น้ำจะทะเข้าด้านโค้งใน ซึ่งถ้าเริ่มระยะไม่พอหรือมีระยะบะบายน้ำไม่พอ ตรงนั้นก็คืออุบัติเหตุจุดหนึ่ง ซึ่งพอฝนตกเลยไปแล้วน้ำแห้งไปแล้วเราไม่รู้ คนที่ขับผ่านไปจะรู้ว่าตรงนี้นั้นอันตราย ก็อาจจะไม่รู้ว่าจะป็นอันตรายต่อชีวิต รถอาจจะข้ามเกาะไปอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ รูปใหม่ของกรมทางหลวง แก้ไขเรื่องระยะบะบายน้ำบริเวณทางโค้ง จะเสริมให้ปลอดภัย 100 % แนวเส้นทางโครงการมีประมาณ 3 โค้งใหญ่ ๆ ทางโครงการจะแก้ไขให้ รัศมี





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ความยาวโค้ง 700 เมตร ซึ่งจะออกแบบให้รองรับความเร็วทั้ง 3 โค้ง 110 กม./ชม. ได้ แต่จะต้องยกโค้งให้ชันขึ้นและเอียงมากขึ้น จะทำให้รถไม่หลุดโค้ง โครงการนี้สามารถออกแบบให้รองรับความเร็วได้ 110 กม./ชม. ซึ่งเป็นความเร็วสูงสุดของการออกแบบมาตรฐาน ใช้รถบรรทุกในการออกแบบ เพราะรถบรรทุกมีประสิทธิภาพต่ำที่สุด
- เส้นทางช่วงสระแก้วจะมีน้ำท่วมช่วงแมคโคร การวางท่อลอดระบายน้ำไม่ดี น้ำที่ท่วมบริเวณเส้น 33 ควรพิจารณาให้เหมาะสม	- ระบบระบายน้ำทางโครงการจะศึกษาใหม่ทั้งหมด ได้สำรวจท่อสะพานทางทั้งหมดแล้ว สะพานมีแห่งเดียวคือเขาแหลม อาคารระบายน้ำต่างๆ จุดใดก็ตาม มีท่อเดิมอยู่ ท่อเดิมส่วนใหญ่ค่อนข้างเล็ก 60 เซนติเมตร ถ้าตันจะหลุดเข้าไปบำรุงรักษาไม่ได้ ต้องขยายท่อให้ใหญ่ เส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 1-1.20 เมตร เพราะถ้ามันตันจะสามารถหลุดเข้าชุดลอกได้ ถ้าคำนวณแล้วว่าท่อไม่พอจะทำการรื้อท่อเก่าออกแล้ววางท่อใหม่ ถ้าบริเวณไหนน้ำเยอะ คำนวณจุดแล้วก็จะเสริม
- เสนอให้ทำป้ายสัญญาณ ต่าง ๆ ให้ชัดเจน	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- บริเวณหน้าโรงเรียนเขาแหลม เสนอให้ทำสะพานลอยข้าม	- ทางข้ามหรือสะพานลอยทำให้ได้ แต่อยากให้บอกทางโครงการว่าจุดไหนที่เหมาะสม เช่น หน้าโรงเรียน หรือหน้าโรงพยาบาล ว่าตรงไหนเหมาะสม อยากให้ช่วยประชาสัมพันธ์คนในพื้นที่ด้วยว่า ถ้ามีสะพานลอยขอให้ข้าม เพราะทางกรมทางหลวงไม่ขัดข้องเรื่องงบประมาณ ทำไปแล้วส่วนใหญ่คนไม่ข้าม ตรงส่วนโรงแรมเขาแหลม ถ้าสมมติเราไปทำตรงแยกต่างระดับอาจจะให้เด็กนักเรียนย้อนไปซัดนิด และทำทางเดินให้ลอดก็จะปลอดภัยไม่ต้องเดินข้ามสะพานลอย ถ้าเราย้อนไปทำทางเขาแหลมซัดนิด อยากให้บอกความต้องการบอกปัญหาที่เห็นแล้วไม่สบายใจ จะได้บันทึกไว้และก็เอาไปให้ผู้ออกแบบช่วยออกแบบให้หน่อย
- จุดกัลบรถบริเวณค่ายทหารพราน เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากรถวิ่งมาด้วยความเร็ว และมีชุมชนอยู่ด้านใน จะมีการแก้ไขอย่างไรบ้าง	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- พิจารณาเรื่องความปลอดภัยของสะพานลอย สำหรับผู้ใช้สัญจรไปมา	- ทางโครงการรับไว้พิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- ชุมชนบ้านวังทอง ป้ายรถเมล์ให้ช่วยจัดวางหรือหาสถานที่ที่เหมาะสม เกี่ยวกับแยกบริเวณนั้นเพราะประชาชนส่วนใหญ่ปกติจะไปจอดตรงนั้น อยากให้ออกแบบและจัดวางสถานที่จอดรถให้ประชาชนพื้นที่ตำบลวังทองด้วย	- ทุกทางแยกที่ออกมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 317 จะทำเป็นลักษณะของเลนเว้นเพื่อให้รถประจำทางจอดและมีศาลารอโดยสาร
- เสนอให้ทำจุดพักรถ ให้รถสิบล้อได้พัก หรืออาจจะมีห้องน้ำ เพื่อความปลอดภัย ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เผื่อจะเป็นประโยชน์แก่ชุมชนและพื้นที่	- กรมทางหลวงได้มีแผนทำจุดพักรถ เป็นจุดใหญ่ๆ ทั่วประเทศ ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายยาว ที่ทำระหว่างภูมิภาค เป็นโครงการที่กรมทางหลวงทำมาเรื่อยๆ หลายๆ สาย ในพื้นที่โครงการนี้มีเขตทาง 60 เมตร ถ้าทำเป็นจุดพักรถใหญ่พื้นที่จะไม่เพียงพอ และจะไม่มีการเวนคืน เพราะจะมีผลกระทบกับประชาชน อาจจะได้จุดจอดรถได้ 3-5 คัน เพื่อพักเครื่อง แต่คงจะไม่มีความสะดวก
<b>กลุ่มที่ 4</b>	
- เสนอให้ช่วงเนินปรับระดับให้มองเห็นได้มากขึ้น	- มีข้อจำกัดเรื่องของความเร็วออกแบบว่า เปรียบเทียบขึ้นไป จะไม่เห็นรถคันข้างหน้าหรือรถที่วิ่งสวนมาปัจจุบัน ยิ่งถ้าขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ไป 2 ช่องจราจร กลับ 2 ช่องจราจร รถจะวิ่งเร็วขึ้น ระยะการมองเห็นจะยิ่งน้อยลง แนวทางแก้ไขคือ โดยการออกแบบโค้งราบใหม่ ให้มีระยะมองเห็นเพียงพอ สำหรับรถที่มีความเร็ว 80-110 กม./ชม. ถ้าเป็นเนินโค้ง ๆ จะปาดให้ราบ บางจุดที่เป็นลูกเนิน ลูกกระพี้ เพื่อแก้ปัญหาในส่วนของความลาดชันในบริเวณขึ้นเขา เช่น เขาแดง อาจจะทำรวบไปเลย จะทำให้ระยะมองเห็นปลอดภัย
- เสนอให้ศึกษาพื้นที่เพื่อลดอุบัติเหตุในชุมชนให้มากขึ้น	- การออกแบบจุดกลับรถจะออกแบบให้เหมาะกับพื้นที่ไม่ไกลและใกล้จนเกินไป จุดกลับรถ มี 2 รูปแบบ ถ้าจุดกลับรถแบบพื้นราบ จะวางตรงแยกตรงของไม่ได้ จะไม่มีการเปิดเป็นสามแยก หรือสี่แยก แต่ถ้าเป็นทางสะพานต่างระดับ จะเปิดจุดกลับรถให้ตรงขอยเลย แล้วยกถนนสายหลักขึ้น โดยตั้งสะพานตรงขอย ให้รถทางตรงขอยสามารถเลี้ยวเวียนไปมาได้เลย



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	เพราะฉะนั้น ปัญหาเรื่องย้อนศรจะหายไป และถ้าชุมชนอาจจะยาว 100-200 เมตร ทางโครงการจะออกแบบทางที่จะเชื่อมไป เพื่อให้มากลับรถบริเวณนี้ให้ชุมชนสามารถย้อนศรได้ อาจจะเป็น 2 ทิศทาง โดยจุดกลับรถควรอยู่ใกล้ๆ ทางแยก โรงเรียน รพ.สต. วัด เพื่อให้คนที่จะใช้สะดวกและปลอดภัย
- เสนอให้ขยายจุดกลับรถให้กว้างกว่าเดิม บริเวณโรงเรียนวังใหม่	- ทางโครงการจะรับไปพิจารณาในภาพรวม
- เสนอให้ที่ปรึกษาสำรวจ จุดชุมชนเพื่อพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถ	- ทางโครงการจะรับไปพิจารณาในภาพรวม
- บริเวณเนินเขาจะมีดินสไลด์ ช่วงฝนตก เสนอให้ออกแบบให้ปลอดภัย มีแนวตาข่าย หรือมีแนวกันหิน	- วิธีแก้ไข อาจจะเอาถ่ลงเกเบียน ตั้งให้สูงประมาณ 2-2.50 เมตร เพื่อให้มีความสูงด้านหลังทำเป็นทิวังไว้ ถ้าดินสไลด์ลงมาถ่ลงเกเบียนก็จะป้องกันได้
- เรื่องการระบายน้ำ จะมีสำราจ 23 จุด น้ำรอการระบาย มักกระทบต่อน้องเกษตรกร ประสบภาวะน้ำท่วม เสนอให้ออกแบบให้ได้มาตรฐาน	- พื้นที่รับน้ำของโครงการมีภูเขาอยู่ 3 ลูก เขาแดง เขาแหลม เขากาหลง ในการศึกษาคำนวณพื้นที่รับน้ำ พื้นที่ภูเขาฝนที่ตกลงมาบนภูเขาและไหลลงมาที่ราบ สามารถคำนวณได้ว่า มีพื้นที่ที่กั้นขวางกิโลเมตร แล้วดูจากประมาณฝนในรอบ 50 ปี น้ำไหลจากภูเขาลงมาพื้นที่ราบใช้เวลาเท่าไร และปริมาณเท่าไร จะสามารถกำหนดตัวระบบระบายน้ำได้ ในส่วนของตัวอาคารระบายน้ำจะต้องมีการคำนวณว่า จุดที่ 1 อาจจะเป็นท่อจุดที่ 2 อาจจะเป็นท่อสี่เหลี่ยมที่มีขนาดใหญ่ จุดที่สามเป็นสะพาน ปัจจุบันส่วนใหญ่ท่อจะเล็กเส้นผ่าศูนย์กลางแค่ 60, 80 เซนติเมตร แต่ถ้าท่อรุ่นใหม่ขึ้นต่ำเส้นผ่าศูนย์กลาง คือ 1 เมตร แล้วถ้าเป็นไปได้อาณาสูงพอ จะท่อเส้นผ่าศูนย์กลางวาง 1.20 เมตร ส่วนรางระบายน้ำข้างทาง ปัจจุบันเป็นดิน มีหญ้าขึ้นรก อาจจะมีการคาดค่อนกริดให้น้ำไหลสะดวกขึ้นจะได้ไม่ไหลลงผิวจราจร การระบายน้ำหลังจากที่ก่อสร้างถนนเสร็จ จะมีท่อที่น้ำไหลขนานกันไป น้ำจะไหลสะดวกขึ้น จะปลอดภัยสำหรับผิวจราจรด้วย



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- ขอทราบหมู่บ้านอยู่ตรงข้ามที่จะสร้างสะพานข้ามแยกวังทอง ตรงข้ามกับโรงเรียนเขาแหลม สอบถามว่าหากสร้างสะพานข้ามแยกทางเข้าหมู่บ้าน จะทำเป็นเลนคู่ขนานหรือไม่	- แนวคิดคือเป็นไปได้ 2 อย่าง คือ เป็นทางแยกระดับราบหรือ ต่างระดับ ถ้าเป็นระดับราบอาจจะต้องมีไฟแดงและจะต้องมีจุดกลับรถ ซึ่งความปลอดภัยอาจจะน้อยถ้าเป็นไปได้อาจจะถ้าเราขยาย 317 ให้สูงขึ้น และให้ถนนทางหลวงชนบท ลอดและทำจุดกลับรถตรงนั้นด้วยลักษณะเป็นคล้าย ๆ กับกลับรถด้วย และรถที่ออกจากทางหลวงทช. มา ก็คงจะทำขนานมาเชื่อมกัน พอเลยเขากาหลงก็จะเลี้ยวขวาออกไปก่อน เพื่อไปเข้าถนนทช. เพราะฉะนั้นจะห่างทางเข้าหมู่บ้านด้วย และไปใช้แยกตรงถนนทช. และสามารถวนรถกลับมาที่อำเภอวังสมบูรณ์ได้ ส่วนนักเรียนเสนอว่าจุดกลับรถอาจจะต้องเป็นทางขนาน บริเวณนี้อาจจะไม่ใช้ 4 ช่องจราจร อาจจะเป็น 6-8 ช่องจราจร แล้วแต่ความเหมาะสมบริเวณข้าง ๆ อาจจะมีศาลารอรถให้ บริเวณจุดที่เป็นทางลัดถนน ทช. ตรงนั้นอาจจะทำทางเดินเท้าให้นักเรียนลัด เดินข้ามถนนลัดได้เลย



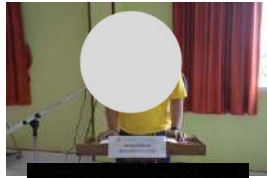
การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



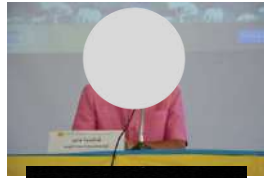
การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



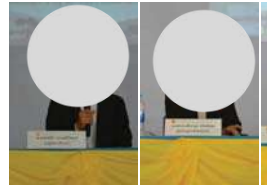
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



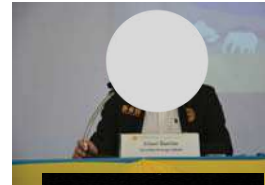
รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี, ผู้แทนกรม  
ทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่  
ปรึกษา และประชาชนร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



ผู้จัดการโครงการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถามและกล่าวปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



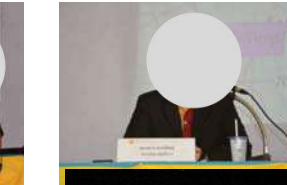
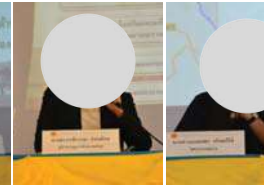
ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายอำเภอสอยดาว, ผู้แทนกรมทางหลวง,  
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ  
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถามและกล่าวปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี





การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



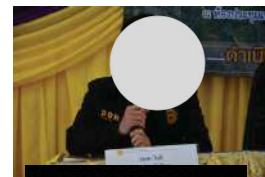
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถาม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่อำเภอวังทอง จังหวัดสระแก้ว



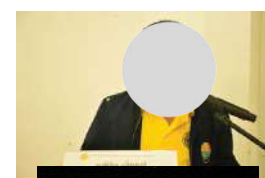
การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



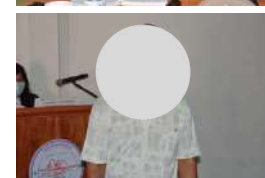
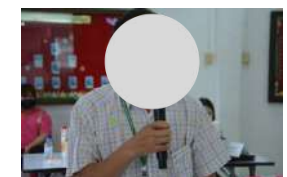
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
ตอบข้อซักถาม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 4 ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



### 8.2.3 การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ได้มีการจัดประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในระหว่างวันที่ 11-12 ตุลาคม 2564 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่มีการศึกษาของโครงการรวมถึงข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้เกิดความร่วมมือและสัมพันธ์ภาพที่ดีระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถานในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่ม รายละเอียดดังนี้

- กลุ่มที่ 1 วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ ได้รับเกียรติจาก นายพจน์ เอมบัณฑิตย์ ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส) อำเภอวังสมบูรณ์ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม นายพรพิชิต กลิ่นมาลี รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว กล่าวรายงาน จำนวน 41 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50 คน

- กลุ่มที่ 2 วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ในการนี้ ได้รับเกียรติจาก นายพจน์ เอมบัณฑิตย์ ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส) อำเภอวังสมบูรณ์ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม นายพรพิชิต กลิ่นมาลี รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว กล่าวรายงาน ผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 47 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 56 คน

- กลุ่มที่ 3 วันอังคารที่ 12 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ในการนี้ ได้รับเกียรติจาก นายศิริศักดิ์ ผดุงโชค ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ปลัดอาวุโส) อำเภอสอยดาว เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม นายคมกฤต ตีจิงวิภาต ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 44 คน นอกจากนี้ยังมีผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 9 คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน



ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 1</b>	
- บริเวณสามแยก สก.3087 ในฤดูการเก็บเกี่ยวจะมีรถบรรทุกผลผลิตสินค้าเป็นจำนวนมาก อยากทราบว่า จะทำอย่างไรเพื่อลดปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ และไม่กระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนในการสัญจรในพื้นที่	- จากการออกแบบในเบื้องต้นใช้รูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกลับรถ ซึ่งจะช่วยแยกรถทางไกลและรถในพื้นที่ไม่ให้มีการตัดกระแสการจราจรกัน
- จากรูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกลับรถอยากทราบว่าจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสะพานอยู่บริเวณใด และมีความยาวเท่าไร	- ทางแยกแบบสะพานทางลอดกลับรถมีความยาวของสะพาน 45 เมตร ดังนั้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสะพานจะอยู่แค่บริเวณทางแยก ไม่ได้ยาวไปถึงบริเวณด้านหน้าบ้านเรือนประชาชน
- เสนอบริเวณทางแยก สก.3087 เป็นทางแยกแบบติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเหมือนแยกปากแซง	- เป็นไปได้ แต่จะไม่ปลอดภัยเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ลาดชันชันภูเขาทางลง อีกทั้งยังเป็นทางแยกซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- บริเวณทางแยก สก.3087 มีสภาพภูมิประเทศแตกต่างกับแยกปากแซง เป็นพื้นที่ราบ ให้วิศวกรผู้ออกแบบพิจารณาว่าควรจะทำรูปแบบทางแยกเป็นแบบใดจึงจะเหมาะสมและปลอดภัยที่สุด และนำไปสอบถามกับประชาชนในพื้นที่	- ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- ขอให้ทราบแบบทางแยกทั้งสองรูปแบบเปรียบเทียบกับมีข้อดี-ข้อด้อยอย่างไร	- ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- จากรูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกลับรถเห็นว่ามีความเหมาะสม แต่อยากขอให้ทางขนานให้กว้างเพื่อให้รถในชุมชนสามารถสัญจรได้อย่างสะดวก	- ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- รูปแบบทางข้ามจะเป็นสะพานลอยหรือแบบทางเดินเท้า แต่ขอให้สามารถเดินข้ามได้อย่างปลอดภัย	- ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- ขอให้ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตามทางแยก เพื่อความปลอดภัย	- ที่ปรึกษาเข้าไปดำเนินการ



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 2</b>	
- ปัญหาหินร่วง หากตัดยอดเขาบริเวณที่มีหินร่วงลงมาออกก็จะสามารถแก้ปัญหาได้	- ปัจจุบันกรมทางหลวงและที่ปรึกษากำลังหาวิธีเพื่อหาวิธีที่มีความเหมาะสมและสามารถแก้ปัญหาให้ได้ดีที่สุด แต่อย่างไรก็ตามที่ติดภูเขาที่ปรึกษาขอรับข้อมูลไปประกอบการพิจารณา
- ช่วงที่เป็นพื้นที่ภูเขาเสนอให้ทำร่องน้ำไว้ที่เกาะกลางพร้อมติดตั้งราวกันตกไว้ทั้งสองฝั่งของร่องน้ำเพื่อช่วยระบายน้ำ	- จากแนวความคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงช่วงพื้นที่ภูเขา ได้ออกแบบให้ผิวจราจรมีความลาดเอียงจากริมถนนฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่ง ดังนั้นรางระบายน้ำฝั่งภูเขาจะรับน้ำที่ลงมาจากภูเขา ส่วนรางระบายน้ำอีกฝั่งจะรับน้ำจากผิวจราจร
- ในการออกแบบวางระบายน้ำด้านข้างทางหลวง ขอให้ออกแบบระบายยาวไปถึงท่อระบายน้ำเพื่อไม่ให้มีน้ำจากรางระบายน้ำลงไปกีดขวางผิวจราจร	- ที่ปรึกษาจะไปดำเนินการ
- ในการก่อสร้างอยากให้กรมทางหลวงช่วยเหลือในการรื้อย้ายท่อประปาที่เป็นประปาชุมชนที่อยู่บริเวณริมเขตทางหลวง	- ที่ปรึกษาจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไปโดยคำนึงถึงผลกระทบน้ำอุปโภคและบริโภคช่วงที่มี การรื้อย้ายด้วย
<b>กลุ่มที่ 3</b>	
- จุดกัลลภตรงเขาแดงอยู่บริเวณใดสามารถเชื่อมต่อเข้าออกทางไปโรงเรียนเทศบาลทับช้างและทางเข้าฝ่ายใต้หรือไม่	- อยู่บริเวณด้านหน้าวัดเขาแดง โดยในการออกแบบเบื้องต้นได้ทำทางขนานให้สามารถเชื่อมต่อออกทางไปโรงเรียนเทศบาลทับช้างได้ ส่วนบริเวณทางเข้าฝ่ายใต้ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปตรวจสอบ
- จุดกัลลภบริเวณวัดเขาแดงมีความสูงช่องลอดเท่าไร	- จุดกัลลภเขาแดงมีความสูงช่องลอดอยู่ที่ 5.50 เมตร
- อยากให้ตัดยอดเขาแดง เพื่อให้มีความลาดชันน้อยลง เพราะเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกบ่อยครั้ง	- ในการออกแบบเบื้องต้นที่ปรึกษาได้มีการตัดยอดเขาแดง พร้อมทั้งใช้สะพานที่บริเวณจุดกัลลภเขาแดงช่วยในการปรับลดความลาดชันลงอยู่ที่ 4% ซึ่งรถบรรทุกจะสามารถวิ่งด้วยความเร็วปกติได้
- มีการออกแบบระบายน้ำตามแนวทางหลวงเพื่อแก้ปัญหาที่ท่วมอย่างไร	- ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ในขั้นตอนของการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนของการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาว หากถึงขั้นตอนการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวที่ปรึกษาจะนำข้อมูลมานำเสนอให้รับทราบ



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- บริเวณวัดคลองทรัพย์เสนอให้ออกแบบเกาะกลางเป็นเกาะยก	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในครั้งถัดไป
- บริเวณด้านเขาแหลมเสนอให้ออกแบบช่องจราจรช่องริมให้กว้าง เพื่อไม่ให้กีดขวางการสัญจร	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในครั้งถัดไป
- จากข้อมูลที่น่าเสนอการออกแบบเบื้องต้นจะมีการขยับตำแหน่งด้านเขาแหลม อยากทราบว่าจะย้ายไปอยู่ที่บริเวณใด	- บริเวณหน้าบึงเอสโซ่ในปัจจุบัน
- จากตำแหน่งจุดกัลลภที่บริเวณบ้านไทรงามจะสามารถเชื่อมต่อไปยังซอยไทรงามได้หรือไม่	- จากรูปแบบและตำแหน่งจุดกัลลภแบบสะพานทางลอดที่ได้ออกแบบไว้่นั้นสามารถเชื่อมต่อเข้าซอยไทรงามได้ และได้ออกแบบให้สามารถเดินทางไปโรงเรียนไทรงามรพ.สต. และวัดไทรงามได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ขอให้ทำแผนที่แสดงตำแหน่งและการสัญจรของจุดกัลลภแต่ละจุดให้ชาวบ้านสามารถดูและเข้าใจได้อย่างง่าย	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการและจะนำแผนที่มาแสดงในการประชุมครั้งถัดไป
- ขอให้ตรวจสอบลำน้ำที่ออกแบบเชื่อมต่อระบบระบายน้ำไปลงว่าเป็นลำน้ำสาธารณะหรือไม่ เพราะหากไม่ใช่อาจเกิดปัญหาเมื่อมีการถมที่ของเจ้าของที่ดินในอนาคต โดยเฉพาะช่วงที่เป็นท้องช้างเพราะอาจเกิดเป็นปัญหาน้ำท่วมได้	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ





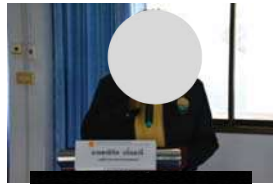
การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



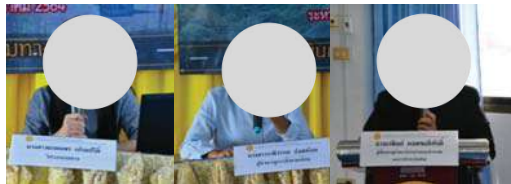
ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



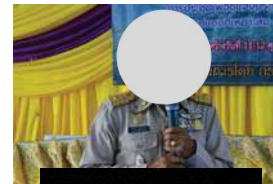
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่ตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



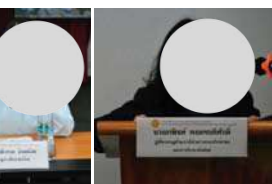
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว  
กล่าวรายงาน



ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



นายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ  
บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



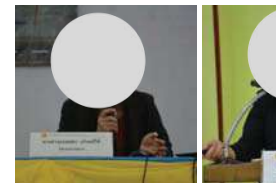
ปลัดอาวุโสอำเภอฮอดดา  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



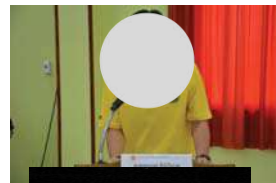
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



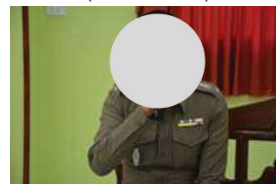
ปลัดอาวุโสอำเภอฮอดดา,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน  
ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่ตำบลทับช้างอำเภอฮอดดา จังหวัดจันทบุรี



## 9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ  
สรุปได้ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรม

ดำเนินการจัดทำแบบร่างรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมที่สุด

### 2) ด้านสิ่งแวดล้อม

นำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม  
รวมทั้งการเก็บตัวอย่างและการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม มาใช้ประกอบการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน  
เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

### 3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.1) สรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 2 และเผยแพร่ตีพิมพ์ประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน  
ท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ และทางเฟซบุ๊กโครงการ

3.2) ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยจัดการประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลด  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) จะดำเนินการในช่วงเดือนมกราคม 2565 เป็นการประชุมรับฟัง  
ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบการ  
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระยะแรก ผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการลด ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และเปิดรับฟังแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และ  
รับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง



## ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2354 1036 โทรสาร 0 2354 1037

## บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เทสโก้ จำกัด

## บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



แผ่นพับ





## การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

กลุ่มที่ 1 วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบล วังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50 คน



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 2 วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบล วังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 56 คน



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 3 วันอังคารที่ 12 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

## แผนการดำเนินงานขั้นตอนต่อไป

การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยาย  
แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันที่ 25-26 พฤษภาคม 2564

การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนมกราคม 2565

การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2565

## สอบถามเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027



บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>

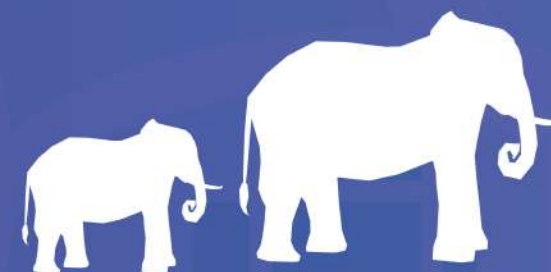


โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

# โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม






เอกสารประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 3

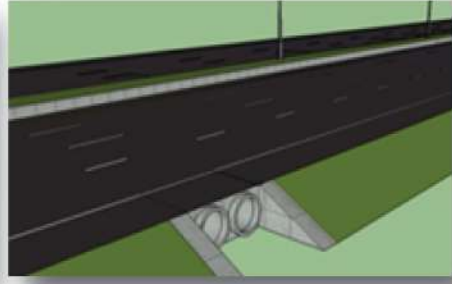
พฤษภาคม 2564



## การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำทุกแห่งที่เป็นทางระบายน้ำ โดยได้พิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับประเภทของทางระบายน้ำ และกำหนดขนาดให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างท่อกลมเพิ่มเติมในบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สรุปได้ดังนี้

-  งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มีจำนวน 1 แห่ง
- (1) กม.88+3331 คลองเขาแหลม ความยาวสะพาน 74 เมตร
-  งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 4 แห่ง
- (1) กม.83+525 ขนาด 2.10×2.10 เมตร จำนวน 3 แถว
- (2) กม.85+130 ขนาด 1.80×1.50 เมตร จำนวน 1 แถว
- (3) กม.86+271 ขนาด 1.80×1.80 เมตร จำนวน 3 แถว
- (4) กม.89+228 ขนาด 3.60×3.30 เมตร จำนวน 3 แถว
-  งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 25 แห่ง
- (1) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 1 แถว 3 แห่ง
- (2) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 2 แถว 3 แห่ง
- (3) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 3 แถว 4 แห่ง
- (4) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แถว 2 แห่ง
- (5) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 3 แถว 6 แห่ง
- (6) ท่อกลมขนาด 1.50 เมตร จำนวน 3 แถว 6 แห่ง
- (7) ท่อกลมขนาด 1.80 เมตร จำนวน 2 แถว 1 แห่ง



## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้นมีส่วนได้ส่วนเสีย แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา จำนวน 5 ครั้ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

**การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร**

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตการศึกษา และกลุ่มเป้าหมายของโครงการ



## แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ





## ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เพื่อพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการดำเนินงานจะครอบคลุมถึงโครงการทางหลวงแนวใหม่ การก่อสร้างขยายผิวจราจร จากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร งานปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางแยก และบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ให้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ในการพัฒนาเส้นทางให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนชุมชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาโครงการไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและชุมชน

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 01 เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว ให้มีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น
- 02 เพื่อพัฒนาทางหลวงให้ได้มาตรฐาน สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ และสามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย

## ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- 01 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น
- 02 เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 03 ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย และเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

## ขอบเขตการศึกษา

- การศึกษาด้านวิศวกรรม ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม
- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย 2 จังหวัด  
2 อำเภอ 3 ตำบล

ตำบลทับช้าง  
อำเภอสอยดาว  
จังหวัดจันทบุรี

ตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

ตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

## การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564

กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว  
อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 56 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว  
อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 47 คน



ปลัดอาวุโสอำเภอสอยดาว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 60 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 35 คน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



## แนวคิดการพัฒนาโครงการ

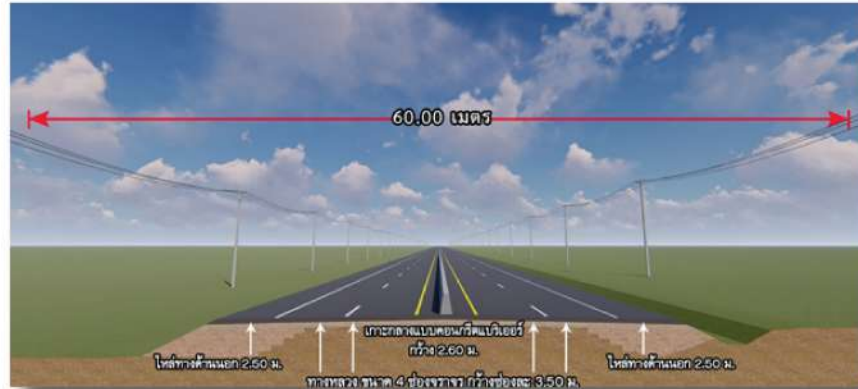
### รูปแบบทางหลวงโครงการ

จะพิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพชุมชนและการใช้งาน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านภูมิประเทศ 2 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ราบสลับลูกเนิน และพื้นที่ภูเขา มีรายละเอียดรูปแบบทางหลวง ดังนี้

#### รูปแบบที่ 1 รูปแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบทั่วไป

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เสากกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร

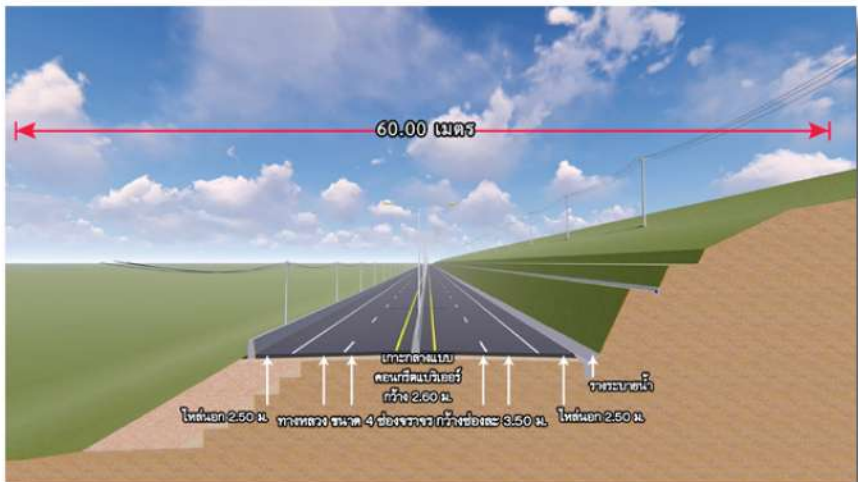


#### รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง

แนวเส้นทางโครงการช่วงตัดผ่านพื้นที่ภูเขาแดง รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรแบบเสากลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านซ้ายทางเพื่อไม่ให้กระทบกับพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เสากกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร

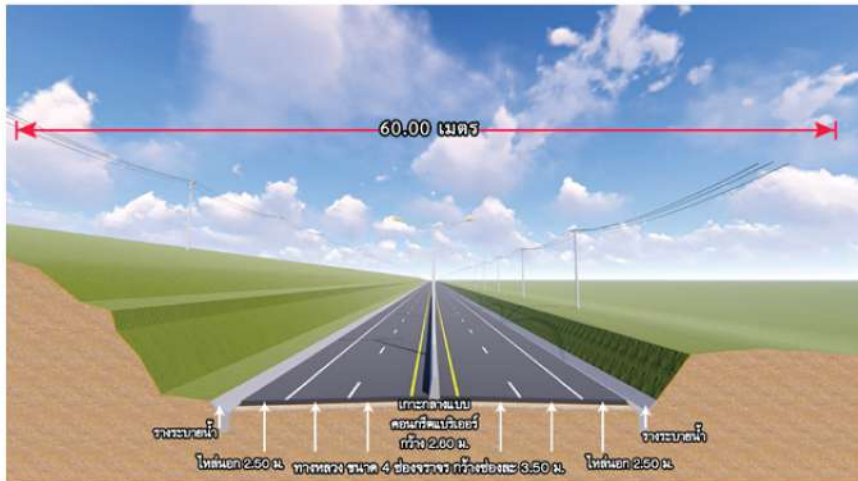


#### รูปแบบเลือกที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาขาว

แนวเส้นทางโครงการช่วงตัดผ่านพื้นที่ภูเขาขาว รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรแบบเสากลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านขวาทางเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

- ช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร
- เสากกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) กว้าง 0.60 เมตร



## การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

01

จุดที่ 1 กม.83+120 (หน้าวัดเขาแดง) ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการถึงภูเขาแดง ควรจะมีจุดกลับรถให้ 1 จุด และทำเป็นทางต่างระดับ ทำให้สามารถลดความลาดชันของถนนก่อนขึ้นภูเขาได้

02

จุดที่ 2 กม.85+050 เป็นจุดหลังจากลงเขาแดงแล้ว เป็นจุดหลังจากลงเขาแดงแล้ว ซึ่งบริเวณจุดดังกล่าวเป็นทางหลวงที่รถจากสระแก้วจะมา จันทบุรีจะต้องวิ่งขึ้นภูเขาสูงชัน จะต้องมีการปรับแก้ความลาดชันให้ลดลง โดยการปรับระดับถนนให้สูงขึ้นและจุดดังกล่าวสามารถทำเป็นจุดกลับรถแบบต่างระดับได้

03

จุดที่ 3 กม.86+875 (แยกก่อนถึง รร.บ้านไทรงาม) เป็นจุดที่มีชุมชนยาวต่อเนื่อง คือ ชุมชนบ้านไทรงามและวัดคลองทรัพย์ ดังนั้นจุดนี้จึงมีความเหมาะสมต่อการก่อสร้างจุดกลับรถแบบต่างระดับ เพื่อรองรับการจราจรท้องถิ่นของชุมชน วัด โรงเรียน สถานีนามัยให้สามารถใช้จุดกลับรถร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

04

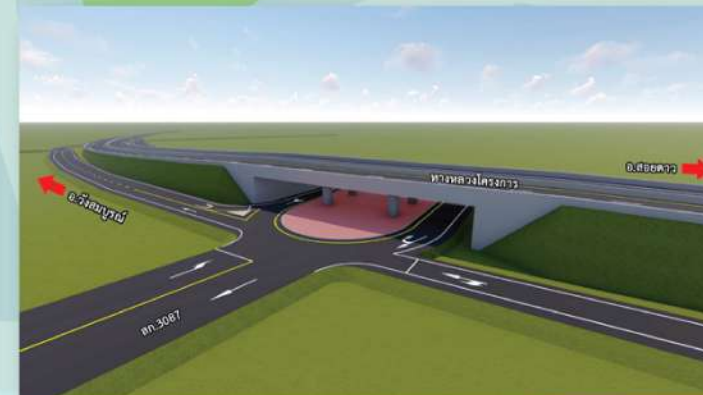
จุดที่ 4 กม.88+325 (คลองเขาแหลม) เป็นจุดที่เป็นสะพานข้ามคลองเขาแหลม ควรมีการพิจารณาพัฒนาปรับปรุงเป็นจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน

05

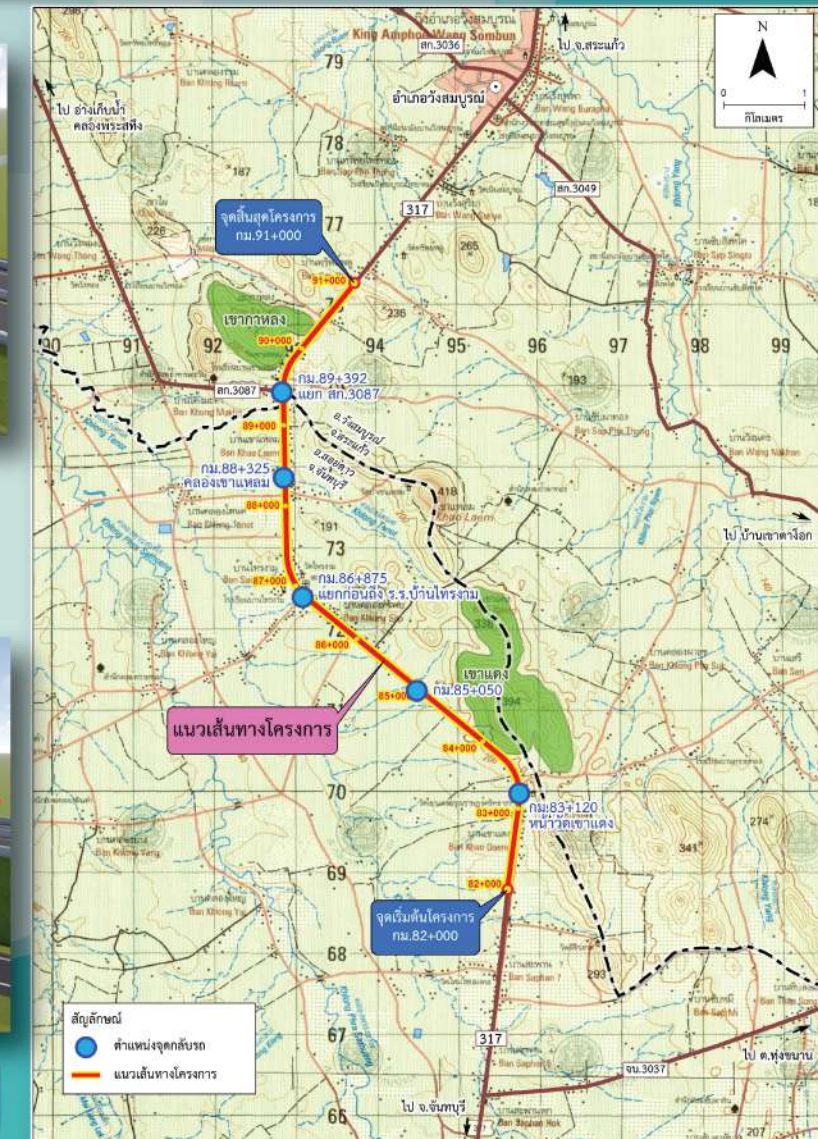
จุดที่ 5 กม.89+392 (แยกทางหลวงชนบท สก.3087) เป็นจุดตัดทางแยกทางหลวงชนบทสาย สก.3087 ซึ่งภูมิประเทศเป็นทางโค้งและเป็นทางลงเขามาสู่ทางแยก ดังนั้น จุดนี้ไม่ควรเป็นทางแยกแบบระดับราบ ซึ่งจะไม่ปลอดภัย ที่ปรึกษาจึงเสนอเป็นทางแยกและจุดกลับรถแบบต่างระดับ



รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานคลองเขาแหลม



รูปแบบสะพานทางลอดกลับรถ แยกทางหลวงชนบท สก.3087



แผนที่ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ



## ภาคผนวก 7.4

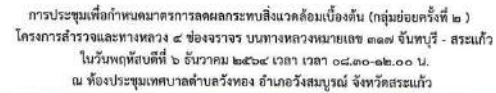
เอกสารการประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณา

คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

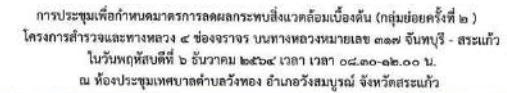




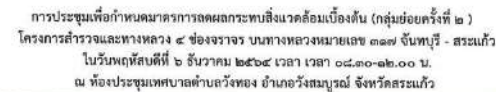
--



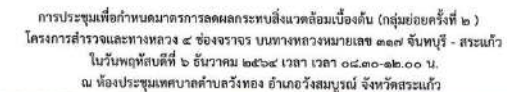
ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			เทศบาลตำบลศรีทอง		
๒.		ร.ท.			
๓.		พ่ออี๊ดโธ่หม่อมหลวง			
๔.		ส.ท.			
๕.		ส.ท.			
๖.		สท			
๗.		นายสมชาย กาศทอง			
๘.		พ่ออี๊ดหม่อมหลวง			
๙.		นาย สันติพงศ์			
๑๐.		อ.วิมลรัตน์ งามวงศ์			
๑๑.		วิภาดาพร ทรัพย์			
๑๒.		ผู้ว่าราชการเมือง			



ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	สายเงิน	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.			สำนักงานปศุสัตว์อำเภอวังสมบูรณ์		
๓.			สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.		พอ.รณจิตต์ นานีรัมย์ ผอ.รณจิตต์ นานีรัมย์	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์ ( ๗๖ ) สถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์ ( ๗๖ )		
๖.		สว. รณจิตต์ นานีรัมย์			
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นาง อ.นง อ.สม.	กม. วิทยาลัย		
๒.		น.ส. อ.วิภา	กม. วิทยาลัย		
๓.		น.ส.	อ.ก		
๔.		น.ส.	กม. วิทยาลัย		
๕.		อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.	กม. วิทยาลัย		
๖.		อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.อ.	กม. วิทยาลัย		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อผู้	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นักค้นคว้าอาวุโส			
๒.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๘			
๓.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๒.			
๔.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๑			
๕.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๓.			
๖.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๔			
๗.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๕.			
๘.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๖.			
๙.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๗.			
๑๐.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๘.			
๑๑.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๑๙.			
๑๒.		ผ.อ.อ.ว. ๒. ๒๐.			



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้เข้าร่วม

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผอ. ร. ๑			
๒.		ผอ. ร. ๑๔			
๓.		ผอ. ร. ๑๕			
๔.		ผอ. ร. ๑๖			
๕.		ผอ. ร. ๑๗			
๖.		ผอ. ร. ๑๘			
๗.		ผอ. ร. ๑๙			
๘.		ผอ. ร. ๒๐			
๙.		ผอ. ร. ๒๑			
๑๐.		ผอ. ร. ๒๒			
๑๑.		ผอ. ร. ๒๓			
๑๒.		ผอ. ร. ๒๔			



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์การเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			วิสาหกิจชุมชนกลุ่มเกษตรโครงการใช้ ควายไถนาบ้านใหม่ไทยพัฒนา		
๒.		อ. ร. ๑๑			
๓.		อ. ร. ๑๒			
๔.		อ. ร. ๑๓			
๕.		อ. ร. ๑๔			
๖.		อ. ร. ๑๕			
๗.		อ. ร. ๑๖			
๘.		อ. ร. ๑๗			
๙.		อ. ร. ๑๘			
๑๐.		อ. ร. ๑๙			
๑๑.		อ. ร. ๒๐			
๑๒.		อ. ร. ๒๑			



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.		อ. ร. ๑			
๕.		อ. ร. ๒			
๖.		อ. ร. ๓			
๗.		อ. ร. ๔			
๘.		อ. ร. ๕			
๙.		อ. ร. ๖			
๑๐.		อ. ร. ๗			
๑๑.		อ. ร. ๘			
๑๒.		อ. ร. ๙			



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		อ. ร. ๑๐	อ. ร. ๑๐		
๑๔.		อ. ร. ๑๑	อ. ร. ๑๑		
๑๕.		อ. ร. ๑๒	อ. ร. ๑๒		
๑๖.		อ. ร. ๑๓	อ. ร. ๑๓		
๑๗.		อ. ร. ๑๔	อ. ร. ๑๔		
๑๘.		อ. ร. ๑๕	อ. ร. ๑๕		
๑๙.		อ. ร. ๑๖	อ. ร. ๑๖		
๒๐.		อ. ร. ๑๗	อ. ร. ๑๗		
๒๑.		อ. ร. ๑๘	อ. ร. ๑๘		
๒๒.		อ. ร. ๑๙	อ. ร. ๑๙		
๒๓.		อ. ร. ๒๐	อ. ร. ๒๐		
๒๔.		อ. ร. ๒๑	อ. ร. ๒๑		





การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการ รพ.สต. บ้านถวายเฉลิมพระเกียรติ	รพ.สต.บ้านถวายเฉลิมพระเกียรติ		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วิไลนามพร)		
๒.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วิไลนามพร)		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๒.		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๓.		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๔.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๕.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๖.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๗.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๘.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทลโก้ จำกัด		
๙.					
๑๐.					
๑๑.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบเชิงแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารงานปกครอง (ปธิตา วัง)	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.			สำนักงานปศุสัตว์อำเภอวังสมบูรณ์		
๓.			สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๕.		นายก อบจ. วัง	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๖.		รองนายก อบจ. วัง	สถานีตำรวจวังสมบูรณ์		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					
๑๓.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบเชิงแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			ปศุสัตว์ วัง		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบเชิงแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายก อบจ. วัง	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๒.		นายก อบจ. วัง			
๓.		นายก อบจ. วัง			
๔.		นายก อบจ. วัง			
๕.		นายก อบจ. วัง			
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					
๑๓.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบเชิงแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้ประชุม

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันตำบลวังสมบูรณ์			
๒.		ผู้ช่วย ก.ร.			
๓.		ผ.บ. น. ๒			
๔.		ผู้ช่วย ผ.บ. ๒			
๕.		กำนัน ต.วังสมบูรณ์			
๖.		ผ.บ. ๒/ก			
๗.		เลขาธิการ ก.ร. วังสมบูรณ์			
๘.		ส.ร. ๒			
๙.		ส.ร. ๒. ๗			
๑๐.		ผู้ช่วย ๒/๑			
๑๑.					
๑๒.					
๑๓.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๗.					
๑๘.					
๑๙.					
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					
๒๕.					
๒๖.					
๒๗.					
๒๘.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.					
๒.					
๓.		นายก อบ.ต.วังสมบูรณ์			
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					
๑๓.					



การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.	นายพรพิศ กลิ่นมาลี	รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัดนาคร)		
๒.	นาย [redacted]	ช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัดนาคร)		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ ๒)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จังหวัดบุรีรัมย์ - สระแก้ว  
ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒.		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓.		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๖.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘.		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙.					
๑๐.					
๑๑.					

[illegible]



สารบัญ	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2	2
4. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. แนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ	4
6.1 แนวเส้นทางโครงการ	4
6.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ	6
6.2.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ	6
6.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ	8
6.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ	12
6.4 การออกแบบระบบไฟฟ้า	13
6.5 ประเภทผิวจราจร	14
6.6 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ	14
7. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	15
8. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	47
8.1 แผนการดำเนินงาน	47
8.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา	49
8.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/ การให้ข้อมูลข่าวสาร	49
8.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	50
8.2.3 การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	53
8.2.4 การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง และขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	57
9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	65





เอกสารประกอบการประชุมเพื่อหารือร่างมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ดำเนินการโดยจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดิน ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญ ต่อระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณ จราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหา การจราจรบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้จ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ให้ดำเนินการศึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ในการพัฒนา เส้นทางให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนชุมชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญ ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆเพื่อการพัฒนาโครงการไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและชุมชน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวง หมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก๊ส และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งแผนการจัดการด้าน สิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ



3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

- (1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา และมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
- (2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จาก กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการต่อไป

4. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

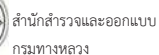
- 1) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทาง หลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น
- 2) เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 3) ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- 4) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง ต.ทับช้าง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี และสิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บ้านทรัพย์ภู ต.วังสมบูรณ์ อ.วังสมบูรณ์ จ.สระแก้ว ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลทับช้าง) จังหวัดสระแก้ว ในพื้นที่ อำเภอวังสมบูรณ์ (ตำบลวังทอง และตำบลวังสมบูรณ์) รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 รูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

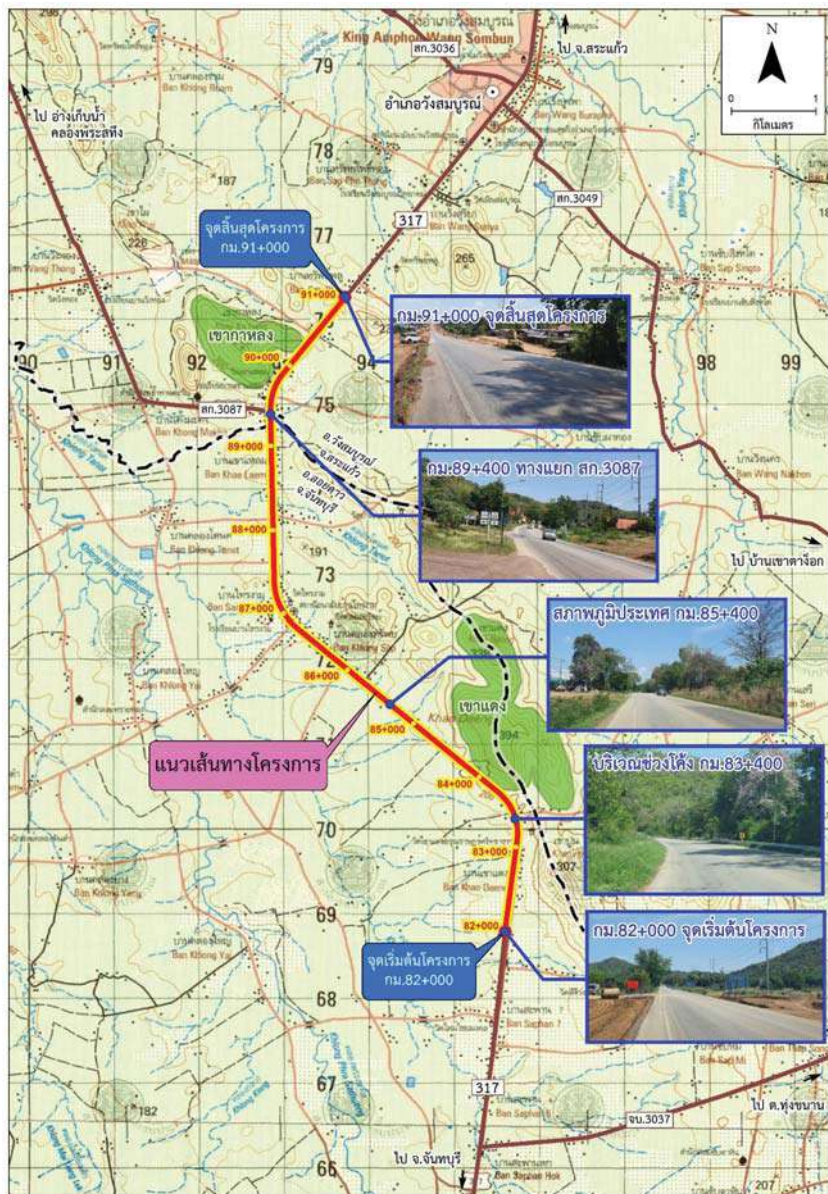
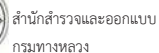
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จันทบุรี	สอยดาว	ทับช้าง
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	วังทอง วังสมบูรณ์



6. แนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ

## 6.1 แนวเส้นทางโครงการ

การพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ระยะทาง 9 กิโลเมตร จะใช้ตามแนวทางหลวงเดิมในการพัฒนาเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง สิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บริเวณบ้านทรัพย์ภู ผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และ อำเภอสว่างบูรณ จังหวัดสระแก้ว ทางหลวงสายนี้เขตทางหลวงเดิม ความกว้าง 60 เมตร ภูมิประเทศที่เส้นทางผ่านเป็นแบบพื้นที่ราบสลับลูกเนินเป็นส่วนใหญ่ และมีช่วงที่เส้นทางผ่านภูมิประเทศเขาในระยะทางสั้น ๆ คือ เขาแดง และเขาทาลง ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

## 6.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการพัฒนาทางหลวง จะขยายผิวจราจรทางหลวงจาก 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทางระยะทาง 9 กิโลเมตร โดยพิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศของโครงการ เพื่อให้การสัญจรของรถทางไกลและรถท้องถิ่นใช้งานร่วมกันได้อย่างสะดวกและมีความปลอดภัย และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

นอกจากนี้ยังมีการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก และการอำนวยความสะดวกให้มีความปลอดภัย โดยมีรายละเอียดการออกแบบดังนี้

### 6.2.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ

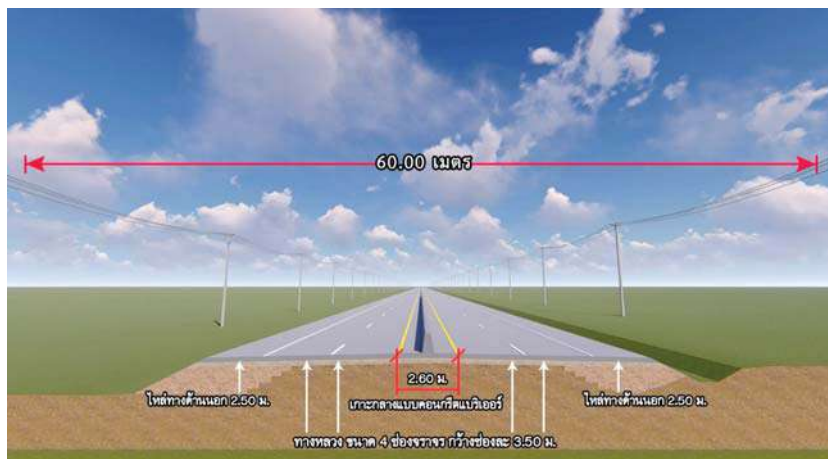
การออกแบบรูปแบบทางหลวงของโครงการได้พิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพชุมชนและการใช้งาน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านภูมิประเทศ 2 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ราบสลับลูกเนิน และพื้นที่ภูเขา มีรายละเอียดรูปแบบทางหลวงรวม 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรริเออร์ (Concrete Barrier)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 3)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไปกลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ความกว้าง 2.60 เมตร ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในความกว้าง 1.00 เมตร และกำแพงแบบคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ขนาด 0.60 เมตร



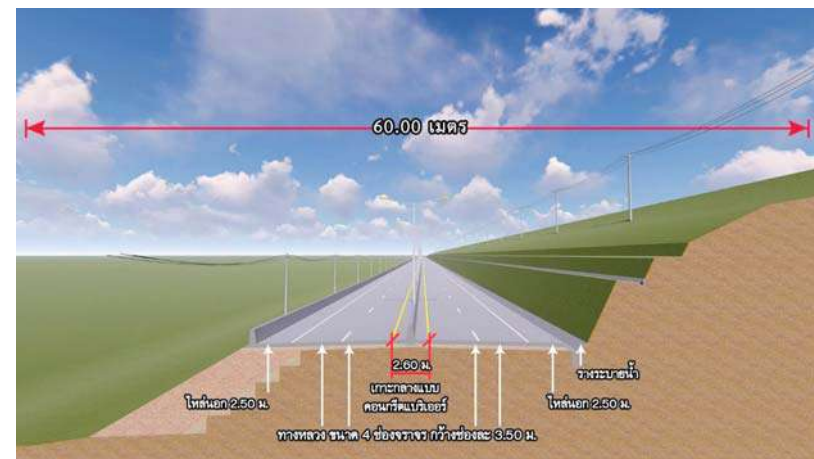


รูปที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier)

#### รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง

แนวเส้นทางโครงการช่วงผ่านพื้นที่ภูเขาแดง รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านซ้ายทางเพื่อไม่ให้กระทบกับพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B บนภูเขาแดง โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 4)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ความกว้าง 2.60 เมตร ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในในความกว้าง 1.00 เมตร และกำแพงแบบคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ขนาด 0.60 เมตร

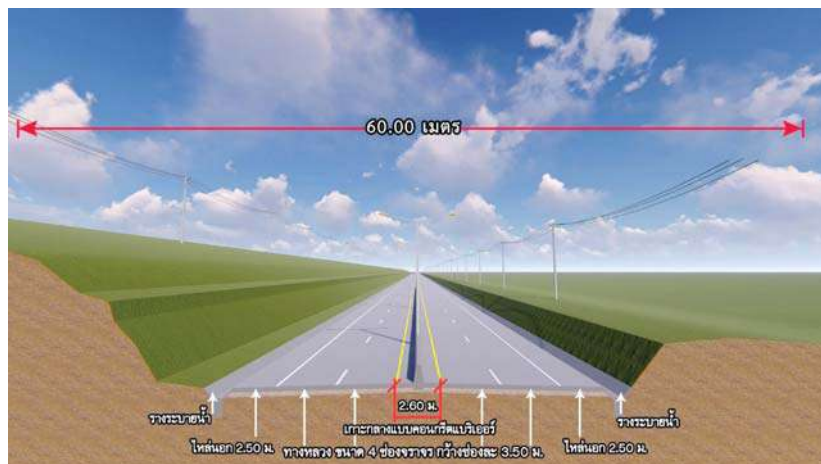


รูปที่ 4 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง

#### รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาหักหลัง

แนวเส้นทางโครงการช่วงผ่านพื้นที่ภูเขาหักหลัง รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยายทางหลวงไปด้านขวาทางเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของภูเขาหักหลัง โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 5)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ความกว้าง 2.60 เมตร ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในในความกว้าง 1.00 เมตร และกำแพงแบบคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ขนาด 0.60 เมตร



รูปที่ 5 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาหลวง

## 6.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

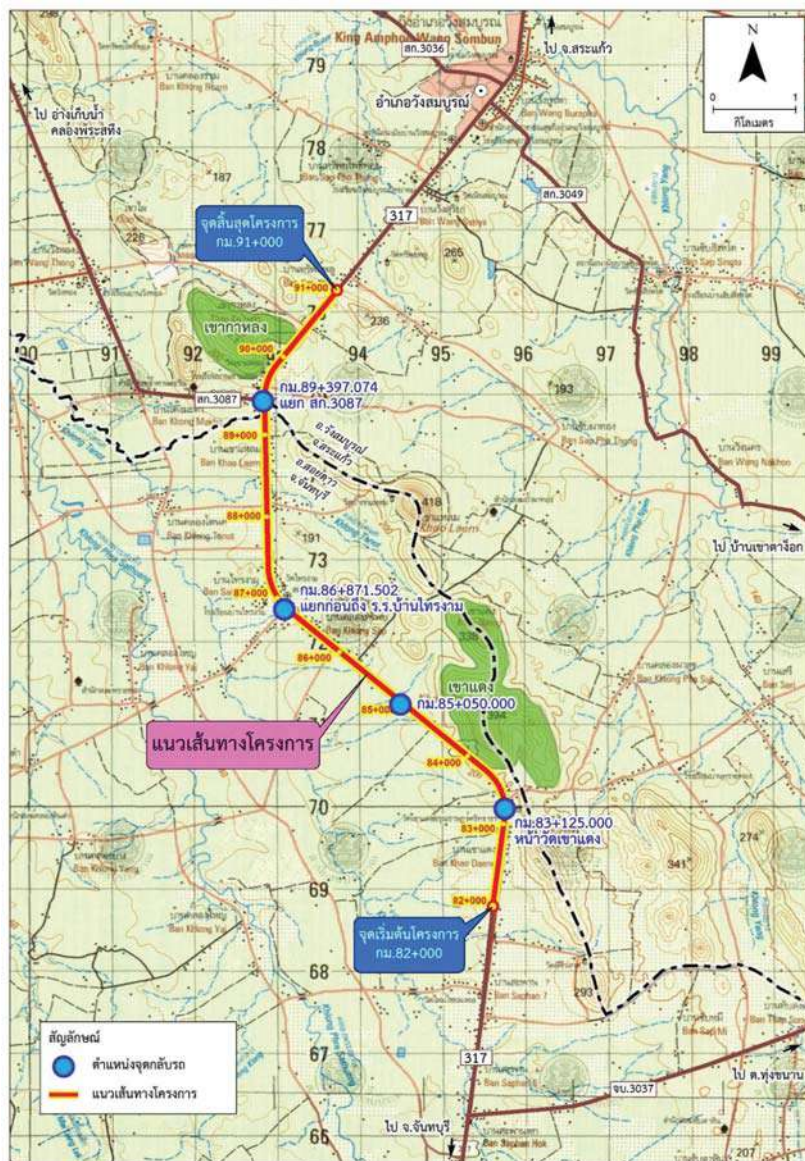
ทางหลวงโครงการนี้ได้ออกแบบให้รองรับความเร็วได้ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และออกแบบรูปแบบทางหลวงให้มีความปลอดภัยสูง และให้มีการเสนอรูปแบบของจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน ทั้งหมดทุกแห่งรวม 4 แห่ง เพื่อให้รถบนทางหลักสามารถใช้ความเร็วเดินทางได้ต่อเนื่องและปลอดภัย ส่วนการจราจรที่ต้องการกลับรถและการจราจรท้องถิ่น สามารถใช้จุดกลับรถแบบลอดใต้สะพานได้อย่างสะดวกและปลอดภัยเช่นกัน โดยรายละเอียดของรูปแบบจุดกลับรถแสดงดังรูปที่ 6 และตำแหน่งจุดกลับรถดัง ตารางที่ 2 และรูปที่ 7



รูปที่ 6 ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน

ตารางที่ 2 ตำแหน่งจุดกลับรถ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกลับรถ (เมตร)	สถานที่
1	กม.83+125.000	4.20	หน้าวัดเขาแดง
2	กม.85+050.000	4.50	ก่อนขึ้นเขาแดง
3	กม.86+871.502	4.50	แยกบ้านไทรงาม
4	กม.89+397.074	5.50	แยกวังทอง



รูปที่ 7 แผนที่ตำแหน่งจุดกับริดของโครงการ



### 6.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ

จากผลการศึกษาด้านการวิเคราะห์ระบบระบายน้ำของโครงการ พบว่า จะต้องมีการก่อสร้างอาคารระบายน้ำใหม่ตลอดเส้นทาง โดยมีการเพิ่มอาคารระบายน้ำให้เหมาะสมและเพียงพอต่อการระบายน้ำ และมีส่วนเพื่อด้านการระบายน้ำอีกอย่างน้อยร้อยละ 50 ของอาคารระบายน้ำออกแบบ โดยสามารถสรุปอาคารระบายน้ำได้ดังนี้

ระบบระบายน้ำตามแนวขวางของเส้นทางโครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 26 แห่ง แยกตามประเภทของอาคารระบายน้ำได้ 2 ประเภท ดังนี้

#### 1) สะพานข้ามคลอง

สะพานเดิมมีจำนวนทั้งสิ้น 1 แห่ง คือสะพานข้ามคลองเขาแหลม มีความยาว 30 เมตร เสนอให้สะพานเดิมแล้วก่อสร้างสะพานใหม่ โดยเพิ่มความยาวของสะพานเป็นขนาดความยาว  $(1 \times 12.00 + 1 \times 20.00 + 1 \times 12.00) = 44$  เมตร

#### 2) ท่อระบายน้ำแบบท่อดวงกลม และท่อสี่เหลี่ยม

จากการวิเคราะห์ระบบระบายน้ำ ท่อระบายน้ำเดิมแบบท่อดวงกลมมีจำนวนทั้งสิ้น 25 แห่ง เสนอให้รื้อท่อดวงกลมเดิมออกทั้งหมด และก่อสร้างท่อระบายน้ำทั้งแบบท่อดวงกลมและท่อสี่เหลี่ยมทดแทนตำแหน่งเดิม รายละเอียดการก่อสร้างท่อระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยมและท่อดวงกลมแสดงดังตารางที่ 3 และตารางที่ 4 ดังนี้

ตารางที่ 3 ตำแหน่งก่อสร้างท่อระบายน้ำแบบสี่เหลี่ยม

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อสี่เหลี่ยม × จำนวนแถว (กว้าง × สูง) × จำนวนแถว
1	83+525	(2.10 × 2.10) × 3 แถว
2	85+126	(2.40 × 2.40) × 3 แถว
3	86+277	(1.80 × 1.80) × 3 แถว
4	84+386	(2.70 × 2.70) × 1 แถว
5	89+294	(3.60 × 3.30) × 3 แถว
6	89+866	(2.70 × 2.40) × 3 แถว





#### ตารางที่ 4 ตำแหน่งก่อสร้างท่อระบายน้ำแบบวงกลม

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อวงกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง × จำนวนแถว	ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อวงกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง × จำนวนแถว
1	82+349	1.00 ม. × 1 แถว	13	86+500	1.20 ม. × 3 แถว
2	82+463	1.20 ม. × 2 แถว	14	86+596	1.00 ม. × 3 แถว
3	82+544	1.00 ม. × 2 แถว	15	86+780	1.50 ม. × 3 แถว
4	82+934	1.00 ม. × 3 แถว	16	87+532	1.20 ม. × 3 แถว
5	83+019	1.20 ม. × 2 แถว	17	88+052	1.00 ม. × 2 แถว
6	83+161	1.50 ม. × 3 แถว	18	88+112	1.00 ม. × 1 แถว
7	84+420	1.50 ม. × 3 แถว	19	88+580	1.00 ม. × 3 แถว
8	84+730	1.50 ม. × 3 แถว	20	88+658	1.20 ม. × 3 แถว
9	84+982	1.20 ม. × 3 แถว	21	89+691	1.00 ม. × 2 แถว
10	85+217	1.20 ม. × 3 แถว	22	90+495	1.00 ม. × 3 แถว
11	85+651	1.50 ม. × 3 แถว	23	90+896	1.00 ม. × 1 แถว
12	85+724	1.50 ม. × 3 แถว			

#### 6.4 การออกแบบระบบไฟฟ้า

การออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ประกอบด้วย

- 1) ตลอดเส้นทางโครงการ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งคู่ ทุกระยะ 35 เมตร บริเวณเกาะกลางถนน
- 2) บริเวณทางคู่ขนาน ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว ทุกระยะ 35 เมตร
- 3) บริเวณสะพานทางลอดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast)
- 4) บริเวณภายในสะพานทางลอดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง



#### 6.5 ประเภทผิวจราจร

จากผลการออกแบบและเปรียบเทียบระหว่างผิวจราจรลาดยางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีตกับผิวจราจรคอนกรีต พบว่า ผิวจราจรคอนกรีตเหมาะสมสำหรับโครงการนี้ ดังนั้นการออกแบบโครงการนี้จึงได้ออกแบบผิวจราจรเป็นผิวจราจรคอนกรีต

#### 6.6 การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ

มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว มีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกันอันตรายบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว การออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของประชาชน เช่น สะพานลอยคนเดินข้าม ทางเท้า ที่หยุดรถประจำทาง ศาลารอดโดยสารประจำทาง เป็นต้น



- สะพานลอยเดินข้าม ได้มีการออกแบบเพื่อก่อสร้าง รวม 5 แห่ง บริเวณ ดังนี้
  - (1) กม.82+550.000
  - (2) กม.85+780.000
  - (3) กม.86+100.000
  - (4) กม.88+112.500
  - (5) กม.90+425.000
- ศาลารอดโดยสาร ได้มีการออกแบบเพื่อก่อสร้างรวม 23 แห่ง และบริเวณศาลารอดโครงการ ได้มีการออกแบบช่องจอดรถโดยสารเพิ่มเติมจากช่องจราจรหลัก
- จุดจอดรถบรรทุกทุก บริเวณ กม.85+600 ได้มีการออกแบบจุดกลับรถบรรทุกทั้งสองฝั่งทางหลวง
- ลานจอดรถบริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดง บริเวณ กม.83+620 ด้านขวาทาง ได้มีการออกแบบที่จอดรถไว้จำนวน 21 คัน
- การป้องกันหินร่วง บริเวณ กม.90+175 ถึง กม.90+250 ได้ออกแบบติดตั้งกล่องเก็บเบี่ยงบรรจุนหิน เพื่อป้องกันหินตกจากภูเขา

## 7. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี อำเภอวังสมบูรณ์



จังหวัดสระแก้ว การศึกษารอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 17 ปัจจัย ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 17 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทาง กายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทาง ชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของ มนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1.ทรัพยากรดิน 2.น้ำผิวดิน 3.อากาศและบรรยากาศ 4.เสียง 5.ความสั่นสะเทือน	1.ระบบนิเวศ 2.สัตว์ในระบบนิเวศ 3.พืชในระบบนิเวศ 4.สิ่งมีชีวิตที่หายาก	1.การคมนาคมขนส่ง 2.สาธารณสุขโรค 3.การควบคุมน้ำท่วมและการ ระบายน้ำ	1.เศรษฐกิจ-สังคม 2.การสาธารณสุข 3.อาชีวอนามัย 4.อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 5.สุขภาพิบาล

ทั้งนี้ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 17 ปัจจัย และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

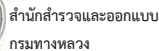
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.1 ทรัพยากรดิน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น จะดำเนินการอยู่บนพื้นดินเดิม ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน การชะล้างพังทลายของดิน การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดิน การทรุดตัวของดิน และการปนเปื้อนของดิน ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> 1) การออกแบบการก่อสร้างถนนของโครงการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดิน ความเสถียรภาพของดินทาง และการทรุดตัวของถนน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> -
	<b>ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น มีการขุดเปิดพื้นที่งานย้ายดิน/หิน ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม แต่อย่างไรก็ตามดินที่ขุดจะถูกเกลี่ยและบดอัดในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด โดยโครงการฯ มีปริมาณดินถมของโครงการ 468,700 ลูกบาศก์เมตร และปริมาณดินตัดของโครงการ 166,100 ลูกบาศก์เมตร จะทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน และการปนเปื้อนซึมลงสู่พื้นดินในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้ จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนสภาพการทรุดตัวของดิน ประเมินว่าไม่ส่งผลกระทบเนื่องจากไม่พบสภาพของดินอ่อนบริเวณพื้นที่โครงการ และการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดิน ประเมินว่าไม่ส่งผลกระทบ เนื่องจากโครงการได้มีการพิจารณาออกแบบคันทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวง	<b>ระยะก่อสร้าง</b> 1) ในกิจกรรมการเตรียมพื้นที่หรือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน 3) ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้นในบริเวณใกล้แหล่งน้ำและหลีกเลี่ยงการวางพิชคลุมดินในบริเวณที่ไม่จำเป็น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ 4) ให้มีการปลูกหญ้า (Sodding) บริเวณลาดคันทาง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน 5) ให้มีการออกแบบทางวิศวกรรม เพื่อการป้องกันดินบริเวณพื้นที่ลาดชัน โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Retaining Wall จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บริเวณวัดเขาแดง ที่กม.82+900 - 83+250 บริเวณก่อนขึ้นเขาแดง (มุ่งหน้าไปจังหวัดจันทบุรี) ที่กม.85+000 - 85+250 บริเวณแยกบ้านไทรงาม ที่กม.86+700 - 87+000 และบริเวณแยกวังทอง ที่กม.89+250 - 89+525	<b>ระยะก่อสร้าง</b> -



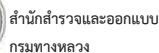
ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-1)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)		6) ดินที่ขุดออกจากฐานราก ดินที่ขุด ดัดหรือถากหน้าดินออกจะต้องมีรถบรรทุกมารับพื้นที่ เพื่อนำไปกองเก็บบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ หรือนำไปยังพื้นที่ที่ต้องถมดินเพิ่มแล้วบดอัดให้แน่นโดยไม่ให้มีการกองไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นเวลานาน เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน 7) การขุดเจาะฐานโครงสร้างสะพาน กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้สารละลายโพลีเมอร์ เพื่อพองหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็ม 8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายโพลีเมอร์ให้เพียงพอกับการใช้งาน เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายในพื้นที่มากเกินความจำเป็น กรณีที่มีสารละลายโพลีเมอร์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสูบกลับไปในถังเก็บที่แข็งแรงและนำสารดังกล่าวใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นต่อไปและกรณีที่ต้องการกำจัดสารละลายโพลีเมอร์ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำจัดด้วยการผสมสารละลายโพลีเมอร์กับวัสดุธรรมชาติ ได้แก่ ซีเมนต์ ฟางข้าว เศษหญ้า และนำไปถมบริเวณแนวเขตทางโครงการ	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นกิจกรรมบนผิวทางของพื้นที่โครงการเท่านั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน การชะล้างพังทลายของดิน การทรุดตัวของดิน การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดิน และการปนเปื้อนของดิน ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) ตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดิน ให้มีหญ้าอย่างสม่ำเสมอ และปลูกหญ้าเพิ่ม หากพบว่าในพื้นที่ที่หญ้าตาย 2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาดินให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน 3) ให้ดำเนินการซ่อมแซมถนนทันที หากถนนชำรุดอันเนื่องมาจากภัยพิบัติ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -





ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.2 น้ำผิวดิน	<p><u>อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของโครงการ จากการที่มีเศษวัสดุตกหล่น อาจทำให้มีการกีดขวางทางไหลของน้ำ ดังนั้น จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p><u>อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ป้องกันและตรวจสอบไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกหล่นไปกีดขวางทางระบายน้ำหรือคูระบายน้ำ หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในลำน้ำหรือทางระบายน้ำให้ทำการขุดลอกทันที</p> <p>2) ช่วงรื้อสะพานเก่าและช่วงก่อสร้างสะพานใหม่ให้ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการบริเวณคลองเขาแหลม (กม.88+325) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นสู่แหล่งน้ำ</p> <p>3) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ต้องรีบนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที</p>	<p><u>อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ไม่มีกิจกรรมใดที่เกิดขึ้นส่งผลต่อการกีดขวางทางไหลของน้ำ ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบต่อก่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>
	<p><u>คุณภาพน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ การก่อสร้างสำนักงานควบคุม/บ้านพักคนงาน/พนักงาน การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างเครื่องมือเครื่องจักรเครื่องยนต และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การก่อสร้างถนนชั่วคราว</p>	<p><u>คุณภาพน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>กำหนดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 3 ถังต่อแห่ง เพื่อรองรับน้ำและบำบัดน้ำเสียจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>	<p><u>คุณภาพน้ำผิวดิน</u></p> <p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>



ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.2 น้ำผิวดิน	<p>สำหรับงานก่อสร้าง และโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรงานก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีตสำเร็จรูป ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นอยู่ภายในพื้นที่ของกรมทางหลวง ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียง</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน การก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางอาจก่อให้เกิดการชะพาตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลให้เกิดความขุ่นเพิ่มขึ้นได้ รวมทั้งอาจมีการชะล้างคราบน้ำมันจากเครื่องจักรเครื่องยนต์ ดังนั้น จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>2) น้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำหรือส้วมของพนักงานและคนงานก่อสร้าง หากไม่มีการจัดการของเสีย/ขยะมูลฝอย/น้ำเสีย</p> <p>บริเวณบ้านพักคนงาน/พนักงานจะเป็นระบบขยะที่ไม่มีการเก็บขนอาจเกิดน้ำขยะ และน้ำเสียจากห้องน้ำ ในบริเวณบ้านพักคนงาน เมื่อมีฝนตกลงมา น้ำฝนอาจชะน้ำเสียจากบริเวณบ้านพักคนงานไหลลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง ทำให้คุณภาพน้ำผิวดินเสื่อมโทรมลง อย่างไรก็ตาม บริเวณบ้านพักคนงาน/พนักงาน ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง อีกทั้งโครงการกำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียชั่วคราว ประเภถักเกระ-กรองใโรอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) ให้อยู่เปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น ในบริเวณใกล้เคียงน้ำและหลีกเลี่ยงการถาพพืชคลุมดิน ในบริเวณที่ไม่จำเป็น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ</p> <p>2) โครงสร้างระบบระบายน้ำในลำน้ำ และการก่อสร้างสะพาน ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</p> <p>3) กองดิน ทลาย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องจัดให้มีลานกองโดยเฉพาะและต้องมีวัสดุปิดปกคลุมให้มิดชิด</p> <p>4) เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ ให้ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพลำน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด และปลูกพืชคลุมดินตามตลิ่ง เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>5) การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p>



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-4)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.2 น้ำผิวดิน (ต่อ)		6) บ้านพักคนงาน ต้องจัดให้มีทางระบายน้ำชั่วคราวให้ไหลได้อย่างสะดวกก่อนปล่อยออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะจะต้องมีตะแกรงดักขยะและปดตะกอน 7) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ 8) การบำรุงรักษาเครื่องจักร ให้มีการรวบรวมน้ำมันหล่อลื่นที่ไม่ใช้แล้ว และชิ้นส่วนเครื่องจักรที่ไม่ใช้แล้ว ก่อนส่งกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป 9) จัดให้มีถังเก็บระเหย-กรองไธอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆจากอาคารสำนักงานและบ้านพักคนงานให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลและได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทั้งตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน (พ.ศ. 2553) ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะและห้ามไม่ให้ระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำ 10) ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะสำหรับคนงานที่พักอาศัยอยู่ในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 20 คนโดยแยกเป็นห้องสุขาชายและห้องสุขาหญิงโดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นต้องผ่านถังบำบัดสำเร็จรูประบบถังเกรอะ-กรองไธอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาให้ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยน้ำออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ	



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-5)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.2 น้ำผิวดิน (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรมบนผิวทางของพื้นที่โครงการเท่านั้น จึงอาจไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -
1.3 อากาศและบรรยากาศ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานผิวทางชั้นทาง งานก่อสร้างสะพานส่วนล่าง และงานก่อสร้างสะพานส่วนบน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ เมื่อรวมกับความเข้มข้นจากการจราจรและความเข้มข้นพื้นฐาน สรุปได้ดังนี้ - ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 542.37-864.83 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร - ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 14.55-197.64 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร - ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 25.13-150.28 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร - ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 21.38-59.92 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> 1) ประชาสัมพันธ์กำหนดการและแผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 เดือน 2) การก่อสร้างถนนชั่วคราว/ทางเบี่ยง ให้ใช้ผิวทางจราจรแบบผิวทางลาดยางหรือคอนกรีต เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 3) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆตามความเหมาะสม และดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงให้เป็นไปตามแผนงานการก่อสร้าง ไม่เปิดหน้าดินทิ้งไว้เพื่อป้องกันการเกิดกิจกรรมฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นบริเวณกว้าง ทั้งนี้ การดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างดังกล่าวต้องกระทำในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น 4) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการขุดเปิดหน้าดิน/ผิวทางของถนนที่ยังไม่ได้ก่อสร้างผิวทางถาวร อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มความถี่ให้มากขึ้นในกรณีที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายมาก 5) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเศษดินทรายที่ตกหล่นบนผิวทางของถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - <u>ระยะก่อสร้าง</u> <u>ตรวจวัด</u> : คุณภาพอากาศ <u>ดัชนีตรวจวัด</u> : จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) - ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction) <u>สถานีตรวจวัด</u> : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - สถานีที่ 1 บ้านเขาแดงพัฒนา (กม.82+400) - สถานีที่ 2 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโพธิ์งาม (กม.86+990) - สถานีที่ 3 วัดเขาแหลม (กม.89+610) <u>ระยะเวลาการตรวจวัด</u> : 2 ครั้งต่อปี ตามฤดูกาล โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันหยุดและวันทำการ) ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-6)

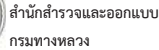
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	จากผลการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ พบว่า ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดในทุกบริเวณ	6) การกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หร่าย เป็นต้น ต้องมีการปิดปกคลุมให้มีดัด 7) ควบคุมความเร็วรถบรรทุกขนส่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และถนนชั่วคราวของโครงการ ให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากรถขนส่งของโครงการ 8) รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เศษวัสดุเหลือใช้ และรถขนดิน ต้องปิดปกคลุมให้มีดัด และมีการตรวจสอบความเรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายหรือการตกหล่นของวัสดุ 9) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถที่ใช้ในการขนส่งดิน วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอเพื่อลดการเกิดมลพิษ 10) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่มีข้อร้องเรียนและผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลกระทบจากโครงการ 11) หากได้รับการร้องเรียนว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนนั้นโดยเร็ว	<b>หน่วยงานที่รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-7)

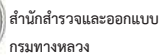
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<b>ระยะดำเนินการ</b> ผลการประเมินความเข้มข้นของมลสารทางอากาศจากการจราจร พบว่า มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน เมื่อรวมกับความเข้มข้นพื้นฐาน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) ให้มีการดำเนินการติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน/หมู่บ้าน คาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 2) บำรุงรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -
1.4 เสียง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> การประเมินค่าระดับเสียง พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน มีค่าอยู่ในช่วง 47.0 - 71.4, 47.5 - 71.9, 54.0 - 69.4 และ 44.0 - 59.4 เดซิเบล เอ ตามลำดับ เมื่อรวมกับค่าระดับเสียงจากการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ ทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 48.7 - 71.8, 49.1 - 72.3, 54.9 - 70.1 และ 49.2 - 63.6 เดซิเบล เอ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน 10 แห่ง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการในเวลากลางวัน (ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น.) 2) ประชาสัมพันธ์กำหนดการและแผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 เดือน 3) การตอกเสาเข็มต้องทำอย่างระมัดระวัง และต้องมีการควบคุมไม่ให้เกิดเสียงดัง เช่น มีวัสดุรองหัวเสาเข็มก่อนตอกเข็ม เพื่อลดเสียงดัง เป็นต้น 4) กำหนดให้มีการติดตั้งวัสดุควบคุมเสียงที่เครื่องจักร โดยติดตั้งวัสดุดูดซับเสียงจากท่อไอเสีย (muffler) และจากการทำงานของเครื่องจักร (Damping) 5) ปิดเครื่องจักร เครื่องยนต์ อุปกรณ์ก่อสร้างทุกครั้งที่ไม่ใช้งาน 6) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องยนต์ เช่น การซ่อมบำรุงระบายความร้อนของเครื่องยนต์ เป็นต้น	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> - <b>ระยะก่อสร้าง</b> <b>ตรวจวัด :</b> ระดับเสียง <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> จำนวน 5 ดัชนี ได้แก่ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) <b>สถานีตรวจวัด :</b> จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - สถานีที่ 1 บ้านเขาแดงพัฒนา (กม.82+400) - สถานีที่ 2 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม (กม.86+990) - สถานีที่ 3 วัดเขาแหลม (กม.89+610)





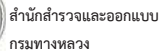
ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-8)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.4 เสียง (ต่อ)	ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้างพบว่ามีการระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐานเพียงเล็กน้อยอยู่ในช่วง 70.1 - 72.3 เดซิเบล เอ จากกิจกรรมก่อสร้างถนนระดับดิน (กิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง) ดังนั้น จึง “กำหนดให้มีการติดตั้งวัสดุควบคุมเสียงที่เครื่องจักร โดยติดตั้งวัสดุดูดซับเสียงจากท่อไอเสีย (muffler) และจากการทำงานของเครื่องจักร (Damping) ที่มีประสิทธิภาพลดระดับเสียงจากเครื่องจักรลงได้เท่ากับหรือมากกว่า 5.0 เดซิเบล เอ” เมื่อคำนวณระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังติดตั้งวัสดุดูดซับเสียง พบว่า ค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน มีค่าลดลงอยู่ในช่วง 66.7 - 68.1 67.0 - 68.4 62.8 - 69.8 และ 61.0 - 63.0 เดซิเบล เอ ตามลำดับ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด	7) ควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุกขนส่งของโครงการตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว 8) ห้ามพนักงานขับรถขนส่งของโครงการเร่งเครื่องขณะเดินรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และงดการใช้แตรรถที่ก่อให้เกิดเสียงดังโดยไม่จำเป็นในพื้นที่ก่อสร้าง 9) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่มีอาจได้รับผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน 10) หากได้รับการร้องเรียนว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนนั้นโดยเร็ว	<b>ระยะเวลาการตรวจวัด :</b> 2 ครั้งต่อปี ตามฤดูกาล โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันหยุดและวันทำการ) ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <b>หน่วยงานที่รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ผลการประเมินค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมงจากการจราจร ในปี พ.ศ. 2568 - พ.ศ. 2598 ที่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 48.7 - 70.0 เดซิเบล เอ โดยพบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดในทุกบริเวณ	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) จัดกีดขวางความเร็วที่วิ่งบนถนนของโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด 2) ไม่มีการดำเนินการติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน/หมู่บ้าน คานสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 3) บำรุงรักษาผิวจราจรให้มีความสะอาดอยู่เสมอ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-9)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.5 ความสั่นสะเทือน	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลการประเมินค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างที่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ พบว่า มีระดับความสั่นสะเทือนจากรถบดและเครื่องเจาะเสาเข็ม/ตอกเสาเข็ม อยู่ในช่วง 0.010 - 0.683 และ 0.009 - 0.127 มิลลิเมตร/วินาที ตามลำดับ เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่าระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานก่อสร้างสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการ</p> <p>2) กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ</p> <p>3) เลือกใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด</p> <p>4) ใช้วัสดุรองหัวเสาเข็มก่อนตอกเข็ม เพื่อลดความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม</p> <p>5) ควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุกขนส่งของโครงการตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการขนส่งของโครงการ</p> <p>6) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่มีข้อสงสัยหรือได้รับผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหาร้องเรียน</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>

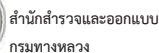


ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>การประเมินความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนถนน โครงการพิจารณาเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ ผลกระทบจากการรถบรรทุก 1 คัน ที่เคลื่อนที่ผ่าน ณ จุดสังเกต ซึ่งพบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.02 - 0.12 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ไปจนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย (Reichter และ Meiser) ทั้งนี้ ระดับความสั่นสะเทือนในทุกกรณีไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่ออาคาร</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ให้มีการบำรุงรักษาซ่อมแซมผิวทางที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดผลกระทบจากการกระแทกระหว่างล้อรถกับผิวทาง</p> <p>2) ในกรณีที่เกิดการชำรุดของผิวจราจร ควรติดป้ายลดความเร็วเพื่อลดระดับความสั่นสะเทือน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
<b>2.1 ระบบนิเวศ</b>			
2.1.1 ระบบนิเวศทางน้ำ	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมดำเนินโครงการอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ อาจก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน หรือเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นลงไปในแหล่งน้ำ ส่งผลให้แหล่งน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น และอาจมีการปนเปื้อนของน้ำเสียและน้ำมันลงในแหล่งน้ำ มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตและการหายใจของสัตว์น้ำ รวมถึงมีผลกระทบต่อการสังเคราะห์แสงของพืชน้ำได้ จึงอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำในระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

29



ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
<b>2.1 ระบบนิเวศ</b>			
2.1.1 ระบบนิเวศทางน้ำ (ต่อ)	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -
2.1.2 ระบบนิเวศทางบก	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> ในการพัฒนาโครงการ พบว่ามีขอบเขตพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขตรกรัง ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง และพื้นที่ป่าไม้ถาวรบางสวนซ้อนทับกับเขตทางของโครงการ 49.86 ไร่ (ซึ่งในพื้นที่ถนนปัจจุบัน 11.60 ไร่ และพื้นที่ที่โครงการได้ขยายเพิ่มเติม 38.26 ไร่ ซึ่งอยู่ในเขตทางเดิมของกรมทางหลวง โดยได้มีขอบเขตการซ้อนทับกันในบริเวณเดียวกัน ทั้งที่เป็นพื้นที่เขตทางเดิมของกรมทางหลวง พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและพื้นที่ป่าไม้ถาวร) ก่อนการก่อสร้างโครงการกรมทางหลวงจะต้องมีการพิจารณาหรือปรึกษากับกรมป่าไม้เกี่ยวกับการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2559 มาตรา 13/1 และระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงาน หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2563 เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของกรมป่าไม้	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) การก่อสร้างโครงการบริเวณที่เขตทางของกรมทางหลวงซ้อนทับกับพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขตรกรัง ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง กรมทางหลวงจะต้องมีการพิจารณาหรือปรึกษากับกรมป่าไม้เกี่ยวกับการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2559 มาตรา 13/1 และระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงาน หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2563 เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของกรมป่าไม้ 2) การก่อสร้างโครงการบริเวณที่เขตทางของกรมทางหลวงซ้อนทับกับพื้นที่เขตป่าไม้ถาวรป่าปลายคลองห้วยไคร้-พระสทิง (จังหวัดสระแก้ว) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2513 กรมทางหลวงจะต้องมีการพิจารณาหรือปรึกษากับกรมป่าไม้เกี่ยวกับการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าตามกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 ตามมาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 (ป.84-1) เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของกรมป่าไม้	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

30



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-12)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.1.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)	กิจกรรมดำเนินโครงการจะมีการล้อมย้ายและตัดโค่นต้นไม้ในเขตทาง ทำให้สูญเสียต้นไม้ในเขตทาง ประกอบกับการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่หลายประเภท และเนื่องจากพื้นที่ดำเนินโครงการบางบริเวณอยู่ใกล้กับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อาจมีการรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติได้ จึงอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางบกในระดับปานกลาง	3) กิจกรรมระยะก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B และชั้นที่ 2 พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติและบริเวณพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียงที่เป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการ ให้กำชับคนงานไม่ให้มีการบุกรุกพื้นที่ดังกล่าว 4) กำหนดพื้นที่เขตก่อสร้างให้ชัดเจนและควบคุมคนงานให้ดำเนินการอยู่ในเขตก่อสร้างเท่านั้น ไม่รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ รวมทั้งบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศทางบก	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมดำเนินโครงการมีการใช้คนและเครื่องจักรขนาดใหญ่หลายประเภท อาจก่อให้เกิดมลพิษอากาศเสียง และความสั่นสะเทือน สภาพปัจจุบันบริเวณใกล้เคียงโครงการมีพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่โล่งเตียน พื้นที่ป่าถาวร พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อาจเกิดการรบกวนแหล่งอาศัย แหล่งหาถิ่น จึงอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศในระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) กำหนดพื้นที่เขตก่อสร้างให้ชัดเจนและควบคุมคนงานให้ดำเนินการอยู่ในเขตก่อสร้างเท่านั้น ไม่รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าและพื้นที่บริเวณใกล้เคียง 2) กำหนดกฎระเบียบหรือข้อบังคับอย่างเคร่งครัดในการควบคุมเจ้าหน้าที่โครงการและคนงานก่อสร้างห้ามล่อลวงล่าสัตว์ป่า 3) ในการก่อสร้างโครงการให้ใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-13)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)		4) หากพบสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ในการดำเนินการช่วยเหลือขนย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ 5) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง พนักงาน และคนงานก่อสร้างห้ามกระทำการใดที่อาจจะเป็นอันตรายหรือคุกคามต่อสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง 6) ห้ามพนักงานและคนงานทำอันตรายต่อรัง ไพร่ง ลูกอ่อน และสัตว์ป่า โดยมีบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน 7) กำหนดพื้นที่สำหรับที่พักคนงานและพื้นที่สำหรับกองวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องไม่ใช้พื้นที่ป่าไม้ในการจัดเก็บ 8) ควบคุมคนงานไม่ให้ทิ้งขยะ ของเสีย เศษวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างในพื้นที่ที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -





ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-14)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.3 พืชในระบบนิเวศ	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมดำเนินโครงการจะมีการล้อมย้ายและตัดโค่นต้นไม้ในเขตทาง ทำให้เกิดการสูญเสียพรรณไม้ในพื้นที่เขตทางอย่างถาวร ส่งผลกระทบต่อชนิดและปริมาณของต้นไม้ในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) กรมทางหลวงต้องหารือหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการจัดหาพื้นที่ทดอนุบาลต้นไม้ในการรองรับต้นไม้ที่จะล้อมย้ายออกจากพื้นที่โครงการ โดยนำต้นไม้ที่ขุดล้อมย้ายไปไว้ในที่ที่กำหนด พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ทราบ</p> <p>2) ก่อนการล้อมย้ายและตัดฟันต้นไม้บริเวณเขตทางที่จะก่อสร้างโครงการ ให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน</p> <p>3) ให้มีผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินการการล้อมย้ายต้นไม้</p> <p>4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดมิให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปใช้ประโยชน์หรือเพื่อกระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางของโครงการ</p> <p>5) ควบคุมคนงานและออกกฎข้อบังคับให้คนงานเข้าไปตัดฟันต้นไม้นอกแนวเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างและประกาศติดแจ้งคนงานให้ทราบทั่วกัน</p> <p>6) ควบคุมคนงานไม่ให้ทิ้งขยะ เศษวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างในพื้นที่ป่าไม้และบริเวณใกล้เคียง</p> <p>7) จากกิจกรรมการดำเนินโครงการต้องมีการนำต้นไม้ที่กีดขวางพื้นที่ก่อสร้างโครงการออก โดยทำการขุดล้อมย้ายต้นไม้และการตัดฟันต้นไม้ออกจากพื้นที่โครงการ ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2530</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>วัตถุประสงค์ : เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพภายหลังการขุดล้อมย้ายต้นไม้และการรอดตายของต้นไม้ในพื้นที่บริเวณที่ดินสงวนนอกเขตทางของกรมทางหลวงที่ใช้เป็นปลูกต้นไม้</p> <p><u>วิธีดำเนินการ :</u> ติดตามตรวจสอบสภาพภายหลังการขุดล้อมย้ายต้นไม้และการรอดตายของต้นไม้ในพื้นที่บริเวณที่ดินสงวนนอกเขตทางของกรมทางหลวงที่ใช้เป็นปลูกต้นไม้</p> <p><u>ระยะเวลาดำเนินการ :</u> ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p><u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ :</u> ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลโดยกรมทางหลวง</p>



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-15)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.3 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>
2.4 สิ่งมีชีวิตที่หายาก	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมโครงการดำเนินการในพื้นที่จำกัด และสภาพปัจจุบันมีพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ไม้ละเมาะ ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B, 2 ทำให้อาจพบสิ่งมีชีวิตที่หายากเข้ามาอาศัยในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B, 2 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตที่หายากในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ในการก่อสร้างโครงการให้ใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของสัตว์ป่า</p> <p>2) หากพบสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ ในการดำเนินการช่วยเหลือขนย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ</p> <p>3) ห้ามพนักงานและคนงานทำอันตรายต่อรัง ไพร่ ลูกอ่อน และสัตว์ป่า โดยมีบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน</p> <p>4) กำหนดพื้นที่สำหรับที่พักคนงานและพื้นที่สำหรับกองวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องไม่ใช้พื้นที่ป่าไม้ในการจัดเก็บ</p> <p>5) ควบคุมคนงานไม่ให้ทิ้งขยะ ของเสีย เศษวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างในพื้นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมดำเนินการในบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตที่หายาก</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-16)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.1 การคมนาคมขนส่ง	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจเกิดการกีดขวางและก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้สัญจรไปมาในถนนสายหลัก ถนนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของประชาชน ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อความคมนาคมขนส่งในระดับปานกลาง</p> <p>ส่วนกิจกรรมงานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งเป็นการเพิ่มปริมาณรถบรรทุกในเส้นทางคมนาคม รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งอย่างเคร่งครัด เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน และการใช้ความเร็วไม่เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของถนนลดลง อย่างไรก็ตาม การขนส่งของโครงการจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาในระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้งจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เปรียบเทียบปริมาณจราจรปัจจุบัน พบว่า มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นและยังคงมีสภาพการจราจรคล่องตัวสูง ดังนั้น ผลกระทบจากการขนส่งต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางมีผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>1) ออกแบบจุดกัลปัตรตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ชุมชนทั้งสองฝั่งสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก ประกอบด้วย สะพานบก จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กม.83+125.000 กม.85+050.000 กม.86+871.502 และ กม.89+397.074</p> <p>2) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาดึงประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงทางหลวงธนบุรี แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีตำรวจภูธร สอยดาว และสถานีตำรวจภูธรวัฒนานคร เป็นต้น ในการจัดทำแผนการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง แผนการยกเลิกใช้ถนน และการจัดทำทางเบี่ยงใหม่ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และติดประกาศเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการใช้เส้นทางเข้า-ออก ของประชาชน และเพื่อลดปัญหาความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง</p> <p>3) ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้าง ให้ประชาชนได้รับทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) อบรมพนักงานที่ขับยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>2) จำกัดความเร็วรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>3) ควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>4) กรณีถนนชำรุดเสียหาย ให้ผู้รับเหมาตรวจสอบและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><b>ตรวจวัด :</b> การคมนาคมขนส่ง</p> <p><b>ดัชนีตรวจวัด :</b> จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 317</li><li>- ปริมาณการจราจรบนทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317</li><li>- ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ พร้อมทั้งระบุสาเหตุและความรุนแรง</li><li>- สภาพถนนชำรุดเสียหาย</li></ul> <p><b>สถานีตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 317 ระหว่าง กม.82+000 ถึง กม.91+000 จำนวน 1 แห่ง</li><li>- ปริมาณการจราจรบนทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317 จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 317 กับทางหลวงชนบท สก.3087</li><li>- บันทึกจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง และการขนส่งของโครงการ บริเวณ กม.82+000 ถึง กม.91+000 และทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317 พร้อมทั้งระบุสาเหตุและความรุนแรง</li></ul>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

35



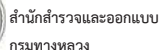
ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-17)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>5) ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือขนดิน จัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการตกหล่นในระหว่างขนส่ง</p> <p>6) จัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ โดยจัดเก็บให้อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น ไม่ให้ล้นเข้าไปในแนวถนนหรือออกนอกเขตขอบทาง</p> <p>7) รับผิดชอบให้มีมีการกีดขวางทางเข้า-ออก ชุมชนหรือถนนในท้องถิ่น และจัดให้มีทางเข้า-ออกชั่วคราวในกรณีที่ต้องการเปิดทางเข้า-ออก</p> <p>8) ติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน</p> <p>9) ประชาสัมพันธ์ให้แก่อำเภอผู้ใช้เส้นทางรับทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 7 วัน ก่อนจะปิดกั้นจราจรหรือก่อนการทำการเบี่ยงจราจร</p> <p>10) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนทางหลวงในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางเบี่ยง และทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า</p> <p>11) วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์โดยประสานงานกับกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการจราจรให้เหมาะสม</p> <p>12) ประสานงานกับแขวงทางหลวงจันทบุรีและแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) เพื่อร่วมดำเนินการตามแผนการจัดการจราจร</p> <p>13) ดำเนินการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางวันและเวลาในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ โดยควรหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เวลา 07.00-09.00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เวลา 16.00-18.00 น.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- สำรวจสภาพถนนชำรุดเสียหาย บริเวณ กม. 82+000 ถึง กม.91+000</li></ul> <p><b>ระยะเวลาตรวจวัด :</b> ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

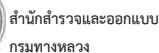
จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

36



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-18)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-19)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม





ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-20)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.2 สาธารณูปโภค (ต่อ)	<b>ระยะดำเนินการ</b> ไม่มีกิจกรรมใดๆ ส่งผลกระทบต่อสาธารณูปโภค เนื่องจากไม่มีการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จึงไม่เกิดผลกระทบ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ อาจมีการทดแทนของเขตรัฐก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้เกิดการกัดเซาะทางไหลของน้ำเดิมและมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำจากเดิมไปบ้าง รวมทั้งการชะล้างเศษดินลงไป ในแหล่งน้ำ จะทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ส่งผลให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลงจากเดิม จึงทำให้ระบายน้ำไม่ทันและก่อให้เกิดน้ำท่วมขังได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> 1) ออกแบบสะพานข้ามแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กม.88+333.613 และ กม.88+328.387 โดยการออกแบบตอม่อคร่อมแหล่งน้ำ 2) ออกแบบท่อระบายน้ำและปรับปรุงขนาดท่อระบายน้ำ พร้อมทั้งเพิ่มจำนวนท่อระบายน้ำให้เพียงพอเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ ประกอบด้วย รูปแบบท่อเหลี่ยม จำนวน 6 แห่ง และรูปแบบท่อกลม จำนวน 23 แห่ง 3) ออกแบบระบบระบายน้ำไม่ให้ต่ำกว่าอัตราระบายเดิมก่อนมีโครงการ 4) จัดให้มีทางระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ที่ตั้งของบ้านพักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างของโครงการ <b>ระยะก่อสร้าง</b> 1) จัดวางผังก่อสร้างให้เหมาะสม แยกพื้นที่จัดเก็บและกองวัสดุก่อสร้างให้ชัดเจน (เท่าที่จำเป็น) เพื่อไม่ให้กีดขวางทางไหลของน้ำ 2) ต้องป้องกันและตรวจสอบไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงไปกีดขวางทางระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำ หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในลำน้ำหรือทางระบายน้ำให้ทำการขุดลอกทันที 3) การก่อสร้างท่อระบายน้ำใหม่หรือท่อเพิ่มเติม ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ดำเนินการก่อสร้างให้เร็วที่สุด	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

39



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-21)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		4) ช่วงหรือสะพานเก่าและช่วงก่อสร้างสะพานใหม่ให้ติดตั้งผ้าใบใต้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการ เช่น บริเวณคลองเขาแหลม เป็นต้น เพื่อป้องกันการรบกวนของเขตรัฐก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำ 5) ต้องทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และตรวจสอบทางระบายน้ำ หากพบว่า มีการอุดตันหรือมีวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อทางระบายน้ำ 6) บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ เช่น บริเวณคลองเขาแหลม เป็นต้น ให้ข้อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ 7) หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือในพื้นที่โครงการ ต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำและสูบน้ำที่ท่วมขังให้ออกจากพื้นที่โดยทันที เพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 8) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ต้องรับนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ไม่มีกิจกรรมใดๆ ส่งผลกระทบต่อทางไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพของการระบายน้ำตามธรรมชาติเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นผิวจราจรเท่านั้น ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) ตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการให้อยู่ในสภาพดี ไม่เกิดการอุดตัน เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที 2) ต้องขุดลอกตะกอน และเศษต่างๆ เช่น เศษใบไม้ ขยะมูลฝอย เศษดิน เป็นต้น ที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ในท่อระบายน้ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

40



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-22)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของประชาชนในชุมชนเกิดความลำบาก ความสัมพันธ์คนในชุมชนลดน้อยลงได้ ทำให้มีสิ่งกีดขวาง รวมทั้งเกิดปัญหาฝุ่นละออง ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ เป็นอุปสรรคในการเดินทางมาซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคหรือการรับบริการต่างๆ ในชุมชน และส่งผลกระทบต่อการทำงานของประชาชนและรายได้ของประชาชนในชุมชน ดังนั้น จึงประเมินว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) ทำการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการประกอบด้วย ข้อมูลขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเป็นเอกสาร เข้าพบผู้นำชุมชน/ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ได้ทราบล่วงหน้า ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง 2) ต้องมีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า 7 วัน ในกรณีที่มีการปิดช่องทางสัญจรหรือการทำงานเบี่ยง 3) ห้ามกองเศษวัสดุจากการรื้อย้าย เศษดิน หิน และเศษวัสดุก่อสร้างที่เหลือใช้ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องขนย้ายออกไปจากพื้นที่ทันที เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรในพื้นที่ 4) ผู้รับเหมามustดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อยทุกครั้งก่อนสร้างในแต่ละวันให้แล้วเสร็จ ห้ามเก็บกองริมน้ำ เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร 5) ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา โดยเฉพาะกิจกรรมการก่อสร้างในเขตชุมชน ควรเร่งดำเนินการให้ตรงตามกำหนดเวลาเพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ ต่อชุมชน 6) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานก่อสร้าง งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ โดยที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้ตลอด 24 ชั่วโมง และต้องติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการตลอดจนตามแนวเส้นทางโครงการเป็นระยะ	<b>ระยะก่อสร้าง</b> <b>ตรวจวัด :</b> สภาพเศรษฐกิจและสังคม <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้วยแบบสอบถาม ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล) รวมจำนวนตัวอย่างไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง <b>ระยะเวลาการตรวจวัด :</b> 1 ครั้งต่อปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ ภายใต้การกำกับดูแลโดยกรมทางหลวง

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

41



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-23)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)		7) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนไว้บริเวณสำนักงานโครงการ มีป้ายแจ้งเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง และจัดตั้งผู้รับเรื่องราวร้องเรียนที่เกิดจากโครงการไว้ที่ด้านหน้าสำนักงานโครงการรวมถึงต้องมีการรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อกรมทางหลวง อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง 8) บ้านพักคนงานก่อสร้างต้องมีการควบคุมคนงานก่อสร้าง ไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยจัดทำทะเบียนบัญชีรายชื่อคนงาน กำหนดให้มีกฎระเบียบควบคุมคนงานและบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดการคมนาคมที่สะดวกมากขึ้น ชุมชน/เศรษฐกิจชุมชนตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ประชาชนสามารถประกอบอาชีพค้าขาย สร้างรายได้ให้กับครอบครัว ดังนั้น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับปานกลาง	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

42



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-24)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.2 การสาธารณสุข	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง หรือเสียงดังไปยังพื้นที่อื่นในทางด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งชุมชน ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ และส่งผลกระทบต่อสุขภาพ นอกจากนี้อาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางและใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปรักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโน้งงามเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและด้านสุขภาพอย่างเคร่งครัด 2) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับคนงานที่เจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และมีรถยนต์สำรองในพื้นที่ก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 1 คัน เพื่อส่งผู้เจ็บป่วยรุนแรงหรือประสบอุบัติเหตุไปโรงพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว 3) จัดให้มีการตรวจร่างกายของคนงานทุกคนก่อนที่จะเข้ามาทำงาน 4) ประสานงานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโน้งงาม เทศบาลตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี) ในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน 5) กำหนดให้ใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือมีจำนวนไม่พอแล้วมีการใช้แรงงานต่างด้าว ให้มีการตรวจสุขภาพก่อนเริ่มทำงาน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 317) ซึ่งการคมนาคมมีความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่าย ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดด้านสาธารณสุข เกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนท้องถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และด้านการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด	<b>ระยะดำเนินการ</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

43



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-25)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจเกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพอนามัยและอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง สาธารณสุข สุขภาพ และอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 2) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2562 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ. 2564 และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564 3) จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

44





ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-26)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)		4) จัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และ เขตที่พนักงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล 5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัย ส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่อง ป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มเส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอต่อ ผู้ปฏิบัติงาน และให้ควบคุมคนงานให้มีการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว อย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน 6) จัดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 85 เดซิเบลเอ ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ ครอบหู (Ear Muffs) และไม่ให้คนงานก่อสร้างดำเนินกิจกรรม ก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ตลอดระยะเวลา 8 ชั่วโมงต่อวัน โดย ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ประจำพื้นที่ก่อสร้าง 7) ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตบริเวณการก่อสร้างให้ชัดเจน และทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง โดยส่วนใหญ่ที่เป็น เขตอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องใส่อุปกรณ์ป้องกัน อย่างเคร่งครัด เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา เป็นต้น 8) ต้องควบคุม/ดูแลพนักงานประจำหรือคนงานก่อสร้าง เรื่องการเสพยา/การครอบครองยาเสพติดและสารเสพติด รวมทั้ง การเล่นการพนันในบริเวณสำนักงานและที่พักคนงานอย่าง เคร่งครัด หากตรวจพบว่า มีการละเมิดจะต้องมีบทลงโทษและ ดำเนินคดีตามกฎหมาย 9) ต้องให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงแบบมือถือ ชนิดเคมี A-B ขนาด 10 ปอนด์ ติดตั้งสูงไม่เกิน 1.5 เมตร ไว้ ในบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 10) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและ แผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน/คนงานก่อสร้าง	



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-27)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)		11) คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณ บอกเหตุเพลิงไหม้และรู้ถึงวิธีการใช้งาน 12) คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถัง ดับเพลิงและรู้วิธีการใช้วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจาก แหล่งกำเนิดประกายไฟ 13) วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟต้อง ทิ้งปุ๋ยในที่ที่จัดทำไว้ ไม่ทิ้งในตะกร้าหรือถังขยะทั่วไป	
	<b>ระยะดำเนินการ</b>  กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาในระหว่าง ที่มีโครงการ อาจทำให้คนงานซึ่งได้มีการปฏิบัติงาน ร่วมกับเจ้าหน้าที่ มีความเสี่ยงจากการได้รับอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บได้ แต่เนื่องจากในการดำเนินงานต้องม ีการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันและแก้ไข ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งเพื่อให้มีประสิทธิภาพใน การดำเนินงาน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับ ต่ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b>  1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนการ คมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 2) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 พระราชบัญญัติ คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2562 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานใน การบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีว อนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ. 2564 และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตก จากที่สูงและที่ลาดชันจากรัสถุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564	<b>ระยะดำเนินการ</b>  -



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-28)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)		3) จัดให้มีการฝึกอบรม เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่มีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน 4) ในการปรับปรุงซ่อมแซมแนวถนนโครงการ ต้องติดตั้งป้ายเตือน กรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุง และแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง 5) พนักงานซ่อมบำรุงทางต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมวกนิรภัย ถุงมือ รองเท้ายางหุ้มส้น เสื้อแถบสะท้อนแสง หรือเสื้อกั๊กสีสด หรืออุปกรณ์อื่นๆ ทุกครั้งที่ปฏิบัติงานและควบคุมตรวจสอบพนักงานให้สวมใส่อย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน	
4.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ อาจส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุด้านจราจรของผู้ใช้รถและคนเดินเท้า จากการเปลี่ยนแปลงต่อการเดินทางสัญจรไป-มา และต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้นจากรถบรรทุกของโครงการ ซึ่งทำให้เพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก๊ซและผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด 2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้มีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบมิให้เกิดขวางการจราจร 3) จัดให้คนงานเก็บกวาดเศษดิน หิน หวาย จากการตกลงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจร	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-29)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> การคมนาคมบนทางหลวง (ทางหลวงหมายเลข 317 ช่วง อ.สอยดาว-บ้านเขาแหลม) จะก่อให้เกิดผลกระทบในด้านบวกต่อความสะดวกในการเดินทางเนื่องจากขยายเพิ่มช่องจราจรและการก่อสร้างตามมาตรฐานทางหลวง ทำให้มีความปลอดภัยในการสัญจร ถึงแม้ว่าจำนวนยานพาหนะอาจเพิ่มขึ้นจากการใช้เส้นทางก็ตาม หากผู้ใช้รถปฏิบัติตามกฎจราจรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้จึงส่งผลกระทบต่อด้านบวกในระดับปานกลาง	<u>ระยะดำเนินการ</u> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด 2) ประสานงานและขอความร่วมมือจากตำรวจทางหลวงและตำรวจภูธรในท้องที่ ให้มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับซึ่งเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง 3) รณรงค์ให้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรในการใช้ทางหลวงอย่างเคร่งครัด รวมถึงกำกับดูแลให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่างๆ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -
4.5 สุขภาพ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีคนงานของสำนักงานโครงการและคนงานก่อสร้างจำนวน 200 คน ซึ่งสามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดจากคนงานก่อสร้าง โดยมีอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 3 ลิตร/คน/วัน (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562) (200 คน x 3 ลิตร/คน/วัน) ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยจากกิจกรรมประมาณ 600 ลิตร/วัน และเนื่องจากพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ของโครงการมีระบบการจัดการขยะ โดยมีรถเก็บขยะและนำไปฝังกลบตามหลักสุขาภิบาล	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> 1) คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ให้จัดพื้นที่เก็บกองไว้อย่างเป็นระเบียบ 2) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งลงในลำคลองหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 3) ผู้รับเหมามีการจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภทขนาดความจุ 240 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 3 ถึง บริเวณอาคารสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงาน (Camp Site) และผู้รับเหมามีต้องดำเนินการประสานงานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการเก็บขนและนำขยะไปกำจัดตามที่กำหนด	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -



## 8. แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุมจะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 8

### 8.1 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ประกอบด้วย แผนงานหลักที่สำคัญ 7 กิจกรรม มีรายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน ดังต่อไปนี้

#### 1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการได้รับข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยวิธีการเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชน การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการต่างๆ ในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem> และเฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

#### 2) การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งแนวโน้มนความคิดเห็นของชุมชน ผู้บริหารส่วนท้องถิ่นตลอดจนเพื่อชี้แจงข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หน่วยงานสาธารณสุขในกรณีที่มีการร้องย้าย ฯลฯ ตลอดจนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ (วันที่ 18 พฤษภาคม 2564)

#### 3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นของการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเพื่อส่งเสริมเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ (วันที่ 15-16 มิถุนายน 2564)



### ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-30)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b> 4.5 สุขนิบาต (ต่อ)	ส่วนการประเมินปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นโดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ใช้โครงการมี คนงานของสำนักงานโครงการและคนงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 200 คน น้ำใช้สำหรับกิจวัตรประจำวันของคนงานบริเวณบ้านพักคนงาน 40.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน (200 คน x อัตราการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน-วัน) คิดเป็นน้ำเสียประมาณ 32.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน  ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง	4) ห้ามกำจัดขยะ โดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงาน หรือในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด 5) จัดให้มีน้ำใช้ภายในที่พักคนงานให้เพียงพอกับจำนวนของคนงานก่อสร้าง 6) จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม โดยมีอัตราส่วน 20 คน/ห้อง (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T.Standard 1010-30) โดยแบ่งเป็นบริเวณอาคารสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงาน (Camp Site) 7) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระเบื้อง-กรองไร้อากาศขนาดความจุ 12 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 3 ถัง เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ จากอาคารสำนักงานและบ้านพักคนงานให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลและได้มาตรฐานคุณภาพน้ำที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน (2535) ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะและห้ามมิให้ระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด 8) เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับต้องทำการรื้อถอนห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิม	
<b>ระยะดำเนินการ</b> ไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบของ ชยะมูลฝอยและปัญหาน้ำเสียที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการจัดการขยะและน้ำเสีย	<b>ระยะดำเนินการ</b>	<b>ระยะดำเนินการ</b>	<b>ระยะดำเนินการ</b>





#### 4) การประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป (11-12 ตุลาคม 2564)

#### 5) การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน/การศึกษาขั้นต่อไป และเพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งนำไปพิจารณาประกอบการดำเนินการศึกษาขั้นต่อไป (วันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2564)

#### 6) การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในประเด็นปัญหาต่างๆ ดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนยิ่งขึ้น (6-7 มกราคม 2565)

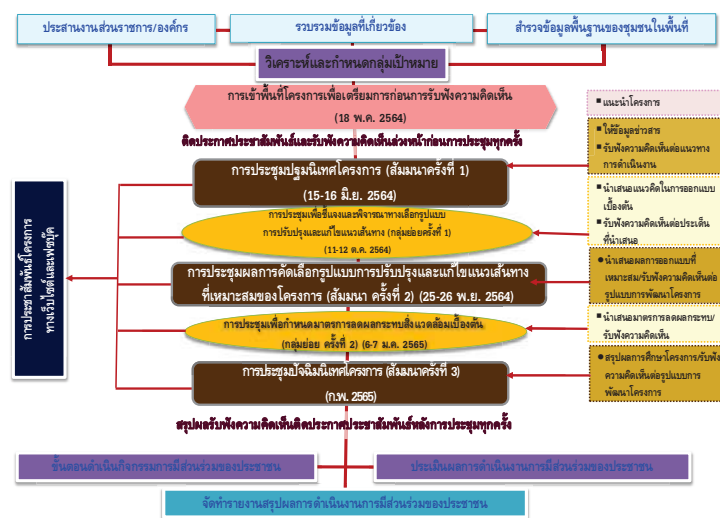
#### 7) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ ตลอดจนผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด (ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2565)

### 8.2 การดำเนินงานที่ผ่านมา

#### 8.2.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการวัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษาและแนวเส้นทางโครงการ และรับฟังความคิดเห็น เพื่อสรุปแนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ขอบเขตการศึกษาด้านต่าง ๆ และแผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเข้าพบนายอำเภอสอยดาว ปลัดอาวุโสอำเภอวังสมบูรณ์ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล อบต.) ตำบลวังทอง ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และผู้นำชุมชน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้



หมายเหตุ : วันอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

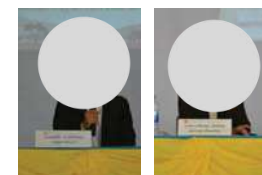
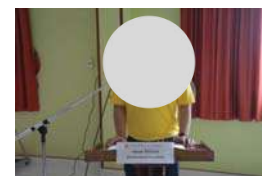
รูปที่ 8 ขั้นตอนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน



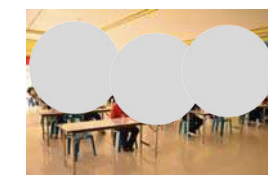
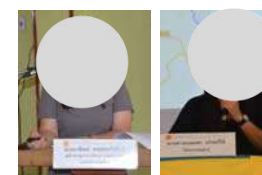
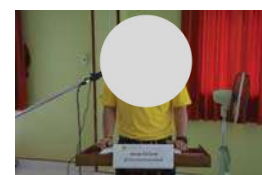
## 8.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564 ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษาในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ รายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่	วัน/เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่ประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	จังหวัดจันทบุรี	ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	70
2	วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	จังหวัดจันทบุรี	ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	61
3	วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	73
4	วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น.	จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	49



## บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี





บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี



บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่อำเภอวังทอง จังหวัดสระแก้ว



บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 4 ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว





### 8.2.3 การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ได้มีการจัดประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในระหว่างวันที่ 11-12 ตุลาคม 2564 ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถานในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่ม รายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่	วัน/เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่ประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	วันที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	ตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	50
2	วันที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น.	ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	56
3	วันที่ 12 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	53

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 1</b>	
- บริเวณสามแยก สก.3087 ในฤดูกาลเก็บเกี่ยวจะมีรถบรรทุกผลผลิตสินค้าเป็นจำนวนมาก อยากทราบว่าจะทำอย่างไรเพื่อลดปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ และไม่กระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนในการสัญจรในพื้นที่	- จากการออกแบบในเบื้องต้นใช้รูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกัลปพฤกษ์ ซึ่งจะช่วยแยกรถทางไกลและรถในพื้นที่ที่ไม่ให้มีการตัดกระแสรถจราจรกัน
- จากรูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกัลปพฤกษ์อยากทราบว่าจะมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสะพานอยู่บริเวณใด และมีความยาวเท่าไร	- ทางแยกแบบสะพานทางลอดกัลปพฤกษ์มีความยาวของสะพาน 45 เมตร ดังนั้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสะพานจะอยู่แค่บริเวณทางแยก ไม่ได้ยาวไปถึงบริเวณด้านหน้าบ้านเรือนประชาชน
- เสนอบริเวณทางแยก สก.3087 เป็นทางแยกแบบตัดตั้งสัญญาณไฟจราจรเหมือนแยกปากแซง	- เป็นไปได้ แต่จะไม่ปลอดภัยเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ลาดชันขึ้นภูเขาจากหลัง อีกทั้งยังเป็นทางแยกซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- บริเวณทางแยก สก.3087 มีสภาพภูมิประเทศแตกต่างกับแยกปากแซง เป็นพื้นที่ราบ ให้ออกแบบการพิจารณาว่าควรออกแบบรูปแบบทางแยกเป็นแบบใดจึงจะ	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
เหมาะสมและปลอดภัยที่สุด และนำไปสอบถามกับประชาชนในพื้นที่	
- ขอให้ทำรูปแบบทางแยกทั้งสองรูปแบบเปรียบเทียบกันว่า มีข้อดี-ข้อด้อยอย่างไร	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- จากรูปแบบทางแยกแบบสะพานทางลอดกัลปพฤกษ์เห็นว่ามีความเหมาะสม แต่อยากขอให้ทำทางขนานให้กว้างเพื่อให้รถในชุมชนสามารถสัญจรได้อย่างสะดวก	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- รูปแบบทางข้ามจะเป็นสะพานลอยหรือแบบทางเดินเท้า แต่ขอให้สามารถเดินข้ามได้อย่างปลอดภัย	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป
- ขอให้ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตามทางแยก เพื่อความปลอดภัย	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ

<b>กลุ่มที่ 2</b>	
- ปัญหาหินร่วง หากตัดยอดเขาบริเวณที่มีหินร่วงลงมาออกก็จะสามารถแก้ปัญหาได้	- ปัจจุบันกรมทางหลวงและที่ปรึกษากำลังหาหรือเพื่อหาวิธีที่มีความเหมาะสมและสามารถแก้ปัญหาให้ได้ดีที่สุด แต่อย่างไรก็ตามที่ติดภูเขาที่ปรึกษาขอรับข้อมูลไปประกอบการพิจารณา
- ช่วงที่เป็นพื้นที่ภูเขาเสนอให้ทำร่องน้ำไว้ที่เกาะกลางพร้อมติดตั้งราวกันตกไว้ทั้งสองฝั่งของร่องน้ำเพื่อช่วยระบายน้ำ	- จากแนวคิดการออกแบบรูปแบบทางหลวงช่วงพื้นที่ภูเขา ได้ออกแบบให้ผิวจราจรมีความลาดเอียงจากริมถนนฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่ง ดังนั้นรางระบายน้ำฝั่งภูเขาจะรับน้ำที่ลงมาจากภูเขา ส่วนรางระบายน้ำอีกฝั่งจะรับน้ำจากผิวจราจร
- ในการออกแบบรางระบายน้ำด้านข้างทางหลวง ขอให้ ออกแบบรางยาวไปถึงท่อระบายน้ำเพื่อไม่ให้มีน้ำจากรางระบายน้ำล้นไปกีดขวางผิวจราจร	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ
- ในการก่อสร้างอยากให้กรมทางหลวงช่วยเหลือในการรื้อย้ายท่อประปาที่เป็นประปาชุมชนที่อยู่บริเวณริมเขตทางหลวง	- ที่ปรึกษาจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไปโดยคำนึงถึงผลกระทบน้ำอุปโภคและบริโภคช่วงที่มีการรื้อย้ายด้วย

<b>กลุ่มที่ 3</b>	
- จุดกัลปพฤกษ์ตรงเขาแดงอยู่บริเวณใดสามารถเชื่อมเข้าออกทางไปโรงเรียนเทศบาลทับช้างและทางเข้าฝ่ายใต้หรือไม่	- อยู่บริเวณด้านหน้าวัดเขาแดง โดยในการออกแบบเบื้องต้นได้ทำทางขนานให้สามารถเชื่อมเข้าออกทางไปโรงเรียนเทศบาลทับช้างได้ ส่วนบริเวณทางเข้าฝ่ายใต้ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปตรวจสอบ
- จุดกัลปพฤกษ์บริเวณวัดเขาแดงมีความสูงช่องลอดเท่าไร	- จุดกัลปพฤกษ์เขาแดงมีความสูงช่องลอดอยู่ที่ 5.50 เมตร



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- อยากให้ตัดยอดเขาแดง เพื่อให้มีความลาดชันน้อยลง เพราะเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกบ่อยครั้ง	- ในการออกแบบเบื้องต้นที่ปรึกษาได้มีการตัดยอดเขาแดง พร้อมทั้งใช้สะพานที่บริเวณจุดกลับรถเขาแดงช่วยในการปรับลดความลาดชันลงอยู่ที่ 4% ซึ่งรถบรรทุกจะสามารถวิ่งด้วยความเร็วปกติได้
- มีการออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวทางหลวงเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมอย่างไร	- ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ในขั้นตอนของการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนของการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาว หากถึงขั้นตอนการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวที่ปรึกษาจะนำข้อมูลมาเสนอให้รับทราบ
- บริเวณวัดคลองทรัพย์เสนอให้ออกแบบเกาะกลางเป็นเกาะยก	- ที่ปรึกษารับไปพิจารณาและจะนำเสนอในครั้งถัดไป
- บริเวณด้านเขาแหลมเสนอให้ออกแบบช่องจราจรช่องริมให้กว้าง เพื่อไม่ให้กีดขวางการสัญจร	- ที่ปรึกษารับไว้พิจารณาและจะนำเสนอในครั้งถัดไป
- จากข้อมูลที่น่าเสนอการออกแบบเบื้องต้นจะมีการขยับตำแหน่งด้านเขาแหลม อยากทราบว่าย้ายไปอยู่ที่บริเวณใด	- บริเวณหน้าบึงเอสไอในปัจจุบัน
- จากตำแหน่งจุดกลับรถที่บริเวณบ้านไทรงามจะสามารถเชื่อมต่อไปยังซอยไทรงามได้หรือไม่	- จากรูปแบบและตำแหน่งจุดกลับรถแบบสะพานทางลอดที่ได้ออกแบบไว้ นั้นสามารถเชื่อมต่อเข้าซอยไทรงามได้ และได้ออกแบบให้สามารถเดินทางไปโรงเรียนไทรงาม รพ.สต. และวัดไทรงามได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ขอให้ทำแผนที่แสดงตำแหน่งและการสัญจรของจุดกลับรถแต่ละจุดให้ชาวบ้านสามารถดูและเข้าใจได้ง่าย	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการและจะนำมาแผนที่มาแสดงในการประชุมครั้งถัดไป
- ขอให้ตรวจสอบลำน้ำที่ออกแบบเชื่อมต่อระบบระบายน้ำไปลงว่าเป็นลำน้ำสาธารณะหรือไม่ เพราะหากไม่ใช่อาจเกิดปัญหาเมื่อมีการถมที่ของเจ้าของที่ดินในอนาคต โดยเฉพาะช่วงที่เป็นท้องช้างเพราะอาจเกิดเป็นปัญหาน้ำท่วมได้	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ



บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่ตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่ตำบลทับช้างอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

#### 8.2.4 การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง และขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการได้มีการจัดประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง และขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ในระหว่างวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2564 ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถานในพื้นที่โครงการ องค์กรเอกชน องค์กรอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่ม รายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่	วัน/เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่ประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	ตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	73
2	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น.	ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว	73
3	วันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น.	ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี	89



ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถประมวลความคิดเห็นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการดังนี้

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
<b>กลุ่มที่ 1</b>	
- ปัญหาเรื่องกระบายน้ำ การวางท่อวางทิศทางน้ำ หรือไม่ ออกแบบแล้วไม่ได้ก่อสร้างจริง จึงเกิดปัญหา เช่น ปัญหาน้ำท่วมจากการวางท่อไม่ได้ขนาดที่เหมาะสม และวางไม่ถูกหลักการวิศวกรรม ควรวางท่อให้ทางน้ำสามารถใช้ได้เหมือนเดิม ทิศทางน้ำสามารถระบายลงหรือถึงแหล่งน้ำได้	- สะพานเดิมรื้อทิ้ง และสร้างใหม่ให้ยาวขึ้น และระบบระบายน้ำบริเวณภูเขา มีการศึกษาทิศทางน้ำและปริมาณน้ำ และวางท่อยาวถึงพื้นที่รับน้ำ (คลองเขาแหลม)
- มาตรฐานในการก่อสร้าง จากที่พบเห็นมาจากทางหลวงหมายเลข 317 และทางหลวงหมายเลข 359 เกิดการชำรุดเสียหายในเวลาที่รวดเร็วมาก ทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน	- สำหรับการออกแบบโครงสร้างขึ้นทางและผิวจราจร ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเปรียบเทียบเพื่อให้ได้โครงสร้างขึ้นทางและผิวจราจรที่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ซึ่งจะนำผลการพิจารณามานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งถัดไป
- ป้ายจราจร ป้ายเตือน ป้ายบังคับต่างๆ ขอให้ติดตั้งให้ครบถ้วน	- ที่ปรึกษาจะมีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ทั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ป้ายแนะนำ และอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยต่าง ๆ ไว้ให้ครบถ้วน
- ในการออกแบบถนนขอให้ผู้ออกแบบเข้าถึงประชาชนเพื่อรับฟังข้อกังวล	- การดำเนินงานโครงการครั้งนี้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนรวมทั้ง 5 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประชุมสัมมนา 3 ครั้ง สำหรับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้สนใจเข้าร่วมรับฟัง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง โดยจัดเป็นรายตำบล เพื่อให้ผู้นำท้องถิ่น ประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียได้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลของโครงการและเสนอแนะข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวล เพื่อปรับแก้รูปแบบทางหลวงให้เหมาะสม และมีผลกระทบน้อยที่สุด
- เสนอให้ออกแบบทางข้ามให้เหมาะสม ทางม้าลาย สะพานลอย หรือ ทางลอด ควรออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	- ที่ปรึกษาได้พิจารณาออกแบบทางข้ามและศาลารอดโดยสารไว้ในบริเวณชุมชนแล้ว พร้อมทั้งมีการทำทางเดินเท้าไว้ในบริเวณโรงเรียน วัด โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพตำบล และทำทางเท้าให้สามารถเดินลอดใต้สะพานได้ โดยหากมีความต้องการให้ติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม ขอให้แจ้งตำแหน่งที่ชัดเจนทางโครงการจะนำไปพิจารณาเพิ่มเติม





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้มีที่กักลบล้อสำหรับรถจักรยานยนต์ทุกๆ กิโลเมตรได้หรือไม่	- โครงการนี้เป็นการพัฒนาทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งจะทำให้รถทางไกลวิ่งด้วยความเร็วมากขึ้น หากทำทางกักลบล้อสำหรับรถจักรยานยนต์ทุกๆ กิโลเมตรจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยจากการออกแบบจุดกักลบล้อเป็นสะพานกักลบล้อ ซึ่งสามารถลบล้อได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่มีการตัดกระแสการจราจร ออกแบบไว้ 5 แห่ง ตลอดระยะทาง 9 กิโลเมตร รถจักรยานยนต์สามารถใช้สะพานกักลบล้อนี้ได้
- สะพานข้ามแยกบริเวณเขาแหลม มีความสูงเท่าไร	- สะพานมีความยาว 45 เมตร แบ่งเป็น 3 ช่วง ๆ ละ 15 เมตร และมีความสูง 5.50 เมตร พร้อมออกแบบให้มีทางเดินข้ามเพิ่มขึ้น และบริเวณทางลอดมีทางเท้าสำหรับนักเรียน และยาวไปถึงบริเวณหน้าวัดเขาแหลม รวมถึงออกแบบระบบระบายน้ำไว้ด้วย
- ที่ทางหลวงชนบท สก.3087 จะมีเกาะกลางหรือไม่ หรือมีเลนเลี้ยวซ้าย/ขวา จาก สก.3087 หรือไม่	- โครงการได้ออกแบบให้รถทุกทิศทางสามารถใช้จุดกลับรถได้สะพานได้อย่างปลอดภัยแล้ว ซึ่งรถจากทางหลวงชนบท สก.3087 สามารถเลี้ยวเข้า-ออก โครงการได้อย่างสะดวกเช่นกัน
- เสนอให้พิจารณาจุดแยกวังทอง บริเวณวงเวียนวงเลี้ยวแคบเกินไป ควรออกแบบให้มีความปลอดภัย	- ทางโครงการได้ออกแบบรัศมีโค้งบริเวณวงเวียนให้กว้าง 12 เมตร ซึ่งเป็นวงเลี้ยวที่รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถเลี้ยวได้
- เสนอให้เพิ่มไหล่ทางบริเวณโรงเรียนวัดเขาแหลมเพื่อเป็นจุดรับ-ส่งนักเรียน	- ที่ปรึกษาได้ออกแบบให้มีศาลารอรถโดยสารไว้ที่บริเวณโรงเรียนบ้านเขาแหลม ซึ่งได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับจอดรถไว้ที่ตำแหน่งของศาลารอรถโดยสารด้วยแล้ว
- เสนอให้ทำศาลาพักผู้โดยสารบริเวณแยก 3087	- ทางโครงการได้ออกแบบให้มีศาลารอรถโดยสาร ไว้ทั้ง 2 ทิศทางการสัญจร อยู่ที่บ้านบริเวณหน้าโรงเรียนและฝั่งตรงข้าม
<b>กลุ่มที่ 2</b>	
- การขยายหรือปรับปรุงถนนจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่มีบ้านติดถนน เช่น ค่าใช้จ่ายเชื่อมต่อท่อกับทางระบายน้ำสาธารณะ ทางเชื่อมต่อกับถนน มีวิธีการอย่างไรเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของชาวบ้านได้	- ตามระเบียบของกรมทางหลวง หากเป็นทางเชื่อมต่อกับทางสาธารณะกรมทางหลวงสามารถออกแบบทางเชื่อมได้ แต่หากติดกับถนนทางเข้าบ้านของประชาชนประชาชนจะต้องขออนุญาตกับกรมทางหลวง ดังนั้นหากมีการขยายถนน ถ้าได้มีการขออนุญาตอยู่เดิมแล้ว



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ทางเชื่อมและกรวางท่อนั้นจะยังคงเดิมอยู่ แต่หากไม่ได้ขออนุญาตไว้ทางประชาชนจะต้องซื้อท่อทางเชื่อมเอง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้กรมทางหลวงไม่สามารถจัดสรรให้ได้
- สอบถามเกี่ยวกับการขยายถนนบริเวณวัดเขาแหลม ที่มี การขยับแนวกึ่งกลางถนนแล้วจะมีผลกระทบต่อ ประชาชนฝั่งตะวันตกและตะวันออกหรือไม่	- ทางโครงการได้ปรับแนวถนนเฉพาะช่วงบริเวณติดกับ ภูเขา จึงไม่ส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชน
- การวางท่อประปาภูมิภาคเดิมนั้น จะมีผลกระทบต่อ การขยายถนนหรือไม่	- ตามข้อตกลงร่วมกันของกรมทางหลวงกับการประปา ส่วนภูมิภาค หากกรมทางหลวงมีการขยายผิวจราจร แล้วกระทบกับแนวท่อประปา การประปาส่วนภูมิภาค จะต้องรื้อย้ายตามข้อตกลง
- ช่วงขึ้นเขา ในฤดูการซื้อขี้นั้น จะมีปัญหาน้ำขี้นไหลลง ถนน จึงอยากให้ออกแบบผิวจราจรให้เหมาะสม	- แนวคิดในการออกแบบช่วงขึ้นเขา มีการปรับความลาดชันลง และปัจจุบันกำลังพิจารณาประเภทของผิว การจราจรให้เหมาะสม
- บริเวณคลองเขาแหลมไม่ยากให้มีการก่อสร้างจุดกลับรถ ได้สะพาน เพราะจะส่งผลกระทบต่ออาชีพค้าขายของ ประชาชนบริเวณนั้น	- บริเวณคลองเขาแหลม นอกจากการออกแบบให้ สามารถกลับรถได้สะพานแล้ว ได้ออกแบบสะพานข้าม คลองที่ทางคูขนานไว้ด้วย เพื่อให้รถบริเวณนี้สามารถ ใช้ งานได้สะดวก และหากไม่มีจุดกลับรถได้สะพานข้าม คลองเขาแหลมนี้ ประชาชนในพื้นที่จะต้องกลับรถไกล ขึ้น ซึ่งจะต้องไปกลับรถที่บ้านโทรงาม และแยกวังทอง แต่หากมีมติจากประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการจุดกลับรถ ที่บริเวณคลองเขาแหลม ทางโครงการยินดีที่จะยกเลิก จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเขาแหลมนี้
- บริเวณหน้าโรงเรียนอยากให้ขยายไหล่ทางเพื่อเป็นจุดรับ-ส่ง นักเรียน	- ที่ปรึกษารับไว้พิจารณาและจะนำเสนอในการประชุม ครั้งถัดไป
<b>กลุ่มที่ 3</b>	
- ไม่เห็นด้วยกับสะพานกลับรถได้สะพานข้ามคลองเขาแหลม เพราะกระทบกับการค้าขาย	- หากมีมติจากประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการจุดกลับรถที่ บริเวณคลองเขาแหลม ทางโครงการยินดีที่จะยกเลิกจุด กลับรถได้สะพานข้ามคลองเขาแหลมนี้
- ไม่เห็นด้วยกับการย้ายด่านจุดความมั่นคง ซึ่งต้องศึกษา จากแผนที่ทหาร ซึ่งอาจจะกระทบกับความมั่นคงของ ประเทศ	- จากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้ ด่านความมั่นคงตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ที่ราบ มีการออกแบบ รวมการจราจร และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง โดยที่ปรึกษา ได้ออกแบบตามข้อเสนอแนะ โดยตำแหน่งด่านความ มั่นคงจะอยู่ใกล้ๆ กับบริเวณหน้าปั้มเอสโซ่ และได้ ออกแบบรวมการจราจร และเพิ่มช่องจราจรสำหรับให้



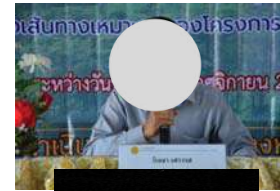
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	รจัดตรวจ พร้อมกับติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแล้ว แต่หากต้องการให้ด้านความมั่นคงอยู่ที่เดิม จากการขยายผิวจราจรเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร อาคารด้านจะต้องถอยร่นออกไป
- เสนอให้บริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดงมีร่องน้ำ เพื่อรวมน้ำ แล้วระบายไปลงลำน้ำอีกฝั่งถนน	- ที่ปรึกษาได้รับพิจารณาและศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- ศาลเจ้าพ่อเขาแดง ควรออกแบบให้อำนวยความสะดวกทางขึ้นลงและเสนอให้มีที่จอดรถให้กับผู้คนที่เดินทางมาเคารพศาลเจ้าพ่อเขาแดง	- บริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดง ออกแบบแยกช่องจราจรสำหรับรถที่จะไปยังศาลเจ้าพ่อ พร้อมกับออกแบบที่จอดรถให้สามารถจอดรถได้ 20 คัน ไว้แล้ว
- ความสูงของสะพานทางลอดกลับรถบริเวณหน้าวัดเขาแดง มีความสูงเท่าไร รถบรรทุกสามารถใช้ได้หรือไม่	- สะพานทางลอดกลับรถที่บริเวณวัดเขาแดง มีความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ซึ่งรถทุกประเภทสามารถลอดผ่านได้
- ความสูงของสะพานทางลอดกลับรถจะบดบังภูมิทัศน์ของวัดเขาแดงหรือไม่	- ที่ปรึกษาจะปรับลดความสูงของสะพานทางลอดแห่งนี้ลง โดยยังคงให้มีความสูงที่รถทุกประเภทสามารถลอดผ่านได้
- เสนอให้ปรับบริเวณบนเขาแดงเป็นจุดชมวิว สามารถมองเห็นรอยต่อของ 5 จังหวัด และมีสถานที่ขายสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP)	- ที่ปรึกษาได้สำรวจบริเวณพื้นที่เขาแดงแล้ว ซึ่งเขตทางหลวงมีเพียง 60 เมตร เมื่อขยายเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรแล้วจะมีพื้นที่ไม่เพียงพอที่จะทำจุดชมวิวได้
- เสนอให้เลื่อนจุดกลับรถบริเวณวัดเขาแดง ออกไปอีก 400-500 เมตร โดยบริเวณนั้นเป็นทางราบ น่าจะสะดวกและปลอดภัยกว่า และสะพานไม่ควรสูงเกิน 3 เมตร จะได้ไม่บดบังภูมิทัศน์ของวัดเขาแดง	- บริเวณนั้นได้มีการปรับความลาดชันของภูเขา หากเลื่อนออกไปอีก 400-500 เมตร พื้นที่บริเวณนั้นจะตี้ยหากจะต้องสร้างสะพานทางลอดกลับรถ ต้องยกถนนให้สูงถึง 12 เมตร จึงไม่เหมาะที่จะย้ายสะพานทางลอดกลับรถไปบริเวณทางราบก่อนถึงวัดเขาแดง
- เสนอให้ออกแบบบริเวณชุมชนบ้านไทรงามเป็นทางแยก ให้สามารถรองรับการขยายชุมชนในอนาคต โดยใช้ฐานข้อมูลของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ชุมชนบ้านไทรงามจะมีจุดกลับรถแบบยกระดับ วางให้ตรงกับซอยก่อนถึงโรงเรียนบ้านไทรงาม ซึ่งจะเป็นเหมือนทางแยก โดยมีความสูงช่องลอด 5.50 เมตร มีทางเท้า ระบบท่อระบายน้ำ รวดจากโรงเรียนบ้านไทรงาม วัดไทรงาม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม และวัดคลองทรัพย์ สามารถวิ่งสวนทิศทางกันได้ทั้งหมด และมีศาลาพักผ่อนโดยสวัสดิ์ในบริเวณนี้ด้วย
- การย้ายด่าน กรมทางหลวงมีงบประมาณก่อสร้างอาคารด้านและห้องนั่งพักผ่อนหรือไม่	- เรื่องงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง เช่น สร้างสะพานลอย ท่อในเขตทาง จุดกลับรถ สามารถของบประมาณได้ แต่การย้ายด่านไม่สามารถของบประมาณเพิ่มได้ ซึ่งการของบประมาณต่างๆ มีระเบียบของกรมทางหลวงกำหนดไว้อยู่แล้ว



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นายอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



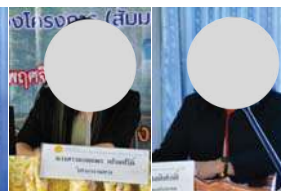
หัวหน้าหมวดทางหลวงทับทิม  
แขวงทางหลวงสระแก้ว กล่าวรายงาน



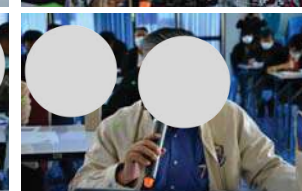
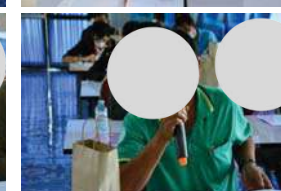
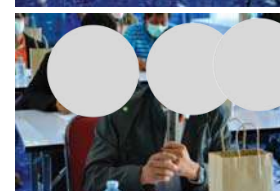
นายอำเภอวังสมบูรณ์, ผู้แทนกรมทางหลวง,  
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ  
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพที่ระลึก



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 กลุ่มที่ 1 ในพื้นที่ตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว





การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



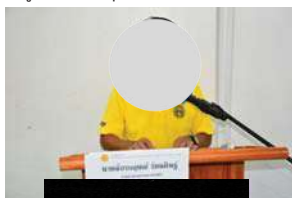
ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นายอำเภอวังสมบูรณ์  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



หัวหน้าหมวดทางหลวงทับทิม  
แขวงทางหลวงสระแก้ว กล่าวรายงาน



นายอำเภอวังสมบูรณ์, ผู้แทนกรมทางหลวง,  
หัวหน้าส่วนราชการ, บริษัทที่ปรึกษา และ  
ประชาชน ร่วมถ่ายภาพพิธีเปิด



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 กลุ่มที่ 2 ในพื้นที่ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



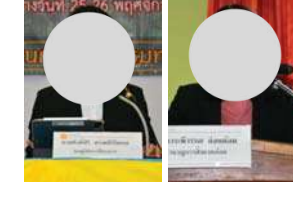
รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



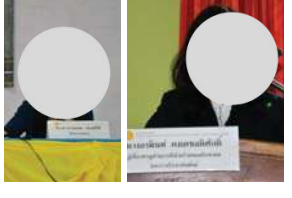
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจันทบุรี  
กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี,  
ผู้แทนกรมทางหลวง, หัวหน้าส่วนราชการ,  
บริษัทที่ปรึกษา และประชาชน ร่วมถ่ายภาพพิธีเปิด



การนำเสนอภาพรวมของโครงการและตอบข้อซักถาม โดยบริษัทที่ปรึกษา



วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวง  
สรุปและปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ

บรรยากาศการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 กลุ่มที่ 3 ในพื้นที่ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดจันทบุรี





## 9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ  
สรุปได้ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรม

ออกแบบรายละเอียดโครงการและจัดทำแบบร่างขั้นสุดท้าย

### 2) ด้านสิ่งแวดล้อม

สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ ทั้งในระยะก่อน  
ก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการของโครงการ

### 3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.1) สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 และเผยแพร่ตีพิมพ์ประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของ  
หน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ เว็บไซต์และเฟซบุ๊กโครงการ

3.2) ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา  
ครั้งที่ 3) จะดำเนินการในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดทั้งรายละเอียดโครงการ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ และผล  
การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และเปิดรับฟังแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และการดำเนินงาน  
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง



## ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2354 1036 โทรสาร 0 2354 1037

## บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

แผ่นพับ





## การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

กลุ่มที่ 1 : วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบล วังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50



กลุ่มที่ 2 : วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบล วังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 56



กลุ่มที่ 3 : วันอังคารที่ 12 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน



## การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน



กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน



กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 89 คน



## แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป

การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) จะดำเนินการในเดือนกุมภาพันธ์ 2565

## สอบถามเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



บริษัท เทสโก้ จำกัด  
เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

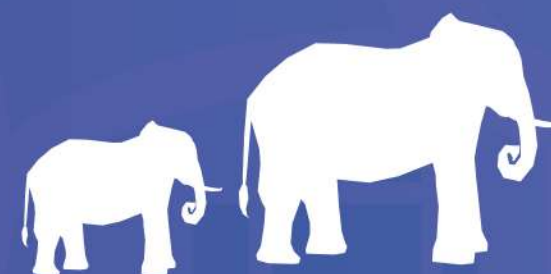


โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

# โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม



เอกสารประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 4

มกราคม 2565



## ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เพื่อพัฒนาเส้นทาง และการสัญจรให้สมบูรณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการดำเนินงานจะครอบคลุมถึงโครงการทางหลวงแนวใหม่ การก่อสร้างขยายผิวจราจร จากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร งานปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางแยก และบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้จ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ให้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ในการพัฒนาเส้นทางให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนชุมชนในพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาโครงการไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและชุมชน

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 01 เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 02 เพื่อพัฒนาทางหลวงให้ได้มาตรฐาน สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ และสามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย

## ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- 01 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว บนทางหลวงหมายเลข 317 ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 02 เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 03 ทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย และเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการสัญจรเส้นทางโดยทั่วไป

## ขอบเขตการศึกษา

- การศึกษาด้านวิศวกรรม ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม
- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย 2 จังหวัด  
2 อำเภอ 3 ตำบล

ตำบลทับช้าง  
อำเภอสอยดาว  
จังหวัดจันทบุรี

ตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

ตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมได้ส่วนเสีย แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา จำนวน 5 ครั้ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

## การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564 เพื่อประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ การกำหนดพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตการศึกษา และกลุ่มเป้าหมายของโครงการ



## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ในวันที่ 15-16 มิถุนายน พ.ศ. 2564

กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 56 คน



กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 15 มิถุนายน 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 47 คน



กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 60 คน



กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 16 มิถุนายน 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 35 คน





**สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ทรัพยากรดิน</b> - กิจกรรมที่มีการขุด/ปรับพื้นที่แนวเส้นทางโครงการโดยใช้เครื่องจักร ซึ่งจำเป็นต้องนำสิ่งปกคลุมดินออก ทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ โดยเฉพาะบริเวณ กม.82+900 – 83+250 กม.85+000 – 85+250 กม.86+700 – 87+000 กม.88+275 – 88+400 และกม.89+250 – 89+525	- ให้มีการปลูกหญ้า (Sodding) บริเวณลาดคันทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ให้มีการออกแบบทางวิศวกรรม เพื่อการป้องกันดินบริเวณพื้นที่ลาดชัน โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Retaining Wall จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.82+900 – 83+250 กม.85+000 – 85+250 กม.86+700 – 87+000 กม.88+275 – 88+400 และกม.89+250 – 89+525 
<b>คุณภาพน้ำผิวดิน/อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</b> - กิจกรรมที่ใกล้แหล่งน้ำอาจมีเศษตะกอนตกหล่นทำให้แหล่งน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น - กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเขาแหลม อาจมีเศษวัสดุตกหล่นอาจทำให้เกิดขวางทางไหลของน้ำ	- กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องจัดให้มีลานกองโดยเฉพาะและต้องมีวัสดุปิดปกคลุมให้มิดชิด - ให้ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการ บริเวณคลองเขาแหลม (กม.88+325) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นสู่แหล่งน้ำ 
<b>คุณภาพอากาศ</b> - กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่รอบแนวเส้นทางสิ่งแวดล้อม	- ฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง บนพื้นถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด - หากได้รับการร้องเรียนว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนนั้นโดยเร็ว 
<b>เสียง</b> - กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เมื่อพิจารณาเฉพาะเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้างระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่รอบแนวเส้นทางสิ่งแวดล้อม	- จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน - กำหนดให้มีการติดตั้งวัสดุควบคุมเสียงที่เครื่องจักร - ให้มีการดำเนินการติดตั้งป้ายควบคุมความเร็ว ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน/หมู่บ้าน ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
<b>ความสั่นสะเทือน</b> - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น งานโครงสร้างสะพาน เป็นต้น อาจเกิดผลกระทบต่อพื้นที่รอบแนว และชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ แต่อยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร	- เลือกใช้เครื่องจักรวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น - กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินการก่อสร้างทันทีและต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกัน และแก้ไขที่มีประสิทธิภาพหรือจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สิน 
<b>พืชในระบบนิเวศ</b> - กิจกรรมดำเนินโครงการจะมีการล้อมย้ายและตัดโค่นต้นไม้ในเขตทาง ทำให้สูญเสียต้นไม้ในเขตทาง และพื้นที่ดำเนินโครงการที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อาจมีการรุกรานเข้าไปในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติได้	- ต้นไม้จากการล้อมย้ายในเขตทางให้นำไปอนุบาลในพื้นที่ที่กำหนดไว้ - กิจกรรมระยะก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ และบริเวณพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียงให้กำชับคนงานไม่ให้มีการบุกรุกพื้นที่ดังกล่าว
<b>การคมนาคมขนส่ง</b> - กิจกรรมการก่อสร้างอาจเกิดการกีดขวางและก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้สัญจรไปมาในถนนสายหลักถนนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของประชาชน	- ติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง - กรณีถนนชำรุดเสียหายให้ผู้รับเหมาต้องเป็นผู้ตรวจสอบและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว 
<b>การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</b> - กิจกรรมการก่อสร้าง ทำให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง	- หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือในพื้นที่โครงการ ต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำและสูบน้ำที่ท่วมขังให้ออกจากพื้นที่โดยทันที - ขุดลอกตะกอน และเศษต่างๆ ไม่ให้เกิดการอุดตัน - มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ เช่น สะพาน ท่อเหลี่ยม ท่อกลม 
<b>เศรษฐกิจและสังคม</b> - กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางไป-มาหาสู่กันระหว่างชุมชนเป็นอุปสรรคในการเดินทางมาซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคหรือการรับบริการต่างๆ ในชุมชน	- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อ ระยะเวลา เจ้าของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนไว้บริเวณสำนักงานโครงการ มีป้ายแจ้งเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง 

## แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ





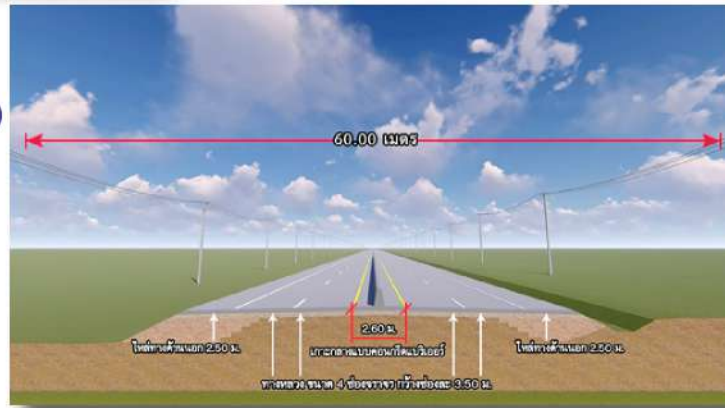
## แนวคิดการพัฒนาโครงการ

### รูปแบบทางหลวงโครงการ

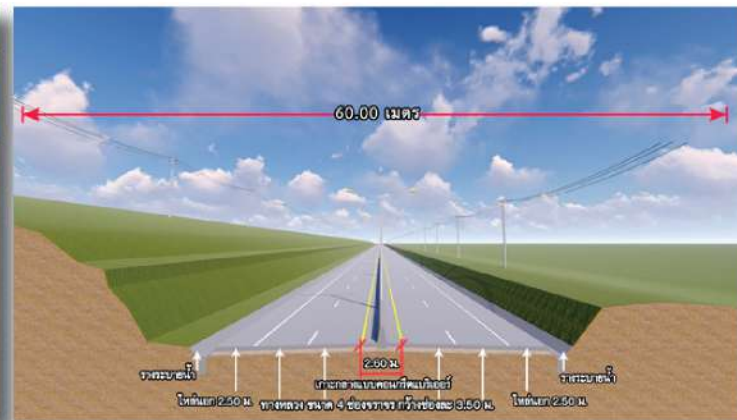
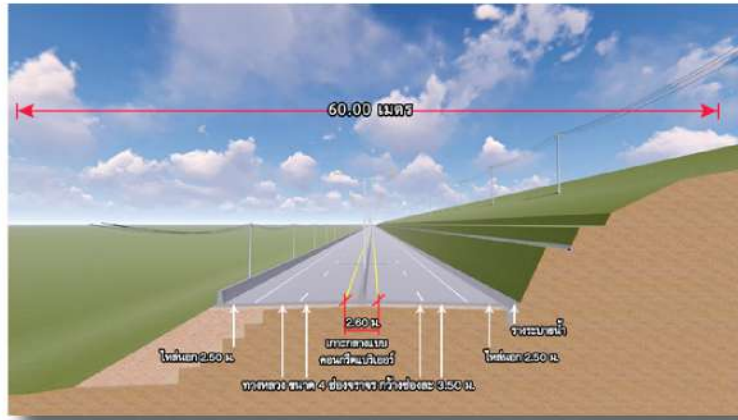
องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางคอนกรีตแบริเออร์ ความกว้าง 2.60 เมตร ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในความกว้าง 1.00 เมตร และกำแพงแบบคอนกรีตแบริเออร์ ขนาด 0.60 เมตร

รายละเอียดรูปแบบทางหลวงรวม 3 รูปแบบ ดังนี้



รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจรแบบทั่วไป



รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง  
แบบเกาะกลางคอนกรีตแบริเออร์ (Concrete Barrier)  
โดยขยายทางหลวงไปด้านซ้ายทางเพื่อไม่ให้กระทบกับพื้นที่  
คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B บนภูเขาแดง

รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง  
แบบเกาะกลางคอนกรีตแบริเออร์ (Concrete Barrier) โดยขยาย  
ทางหลวงไปด้านขวาทางเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม  
ของภูเขาแดง

## การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

จำนวน 4 แห่ง

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกลับรถ (เมตร)	สถานที่
1	กม.83+125.000	4.20	หน้าวัดเขาแดง
2	กม.85+050.000	4.50	ก่อนขึ้นเขาแดง
3	กม.86+871.502	4.50	แยกบ้านไทรงาม
4	กม.89+397.074	5.50	แยกวังทอง



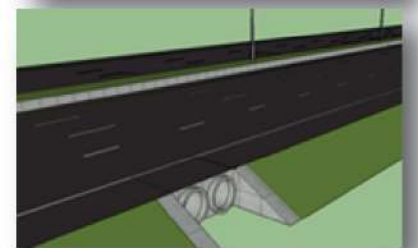
ภาพจำลองรูปแบบสะพานทางลัดกลับรถ



แผนที่ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

## การออกแบบระบบระบายน้ำ

- งานออกแบบสะพานข้ามคลอง มีจำนวน 1 แห่ง  
(1) กม.88+3331 คลองเขาแหลม ความยาวสะพาน 44 เมตร
- งานออกแบบท่อเหลี่ยม มีจำนวน 6 แห่ง  
(1) กม.83+525 ขนาด 2.10x2.10 เมตร จำนวน 3 แฉก  
(2) กม.85+125 ขนาด 2.40x2.40 เมตร จำนวน 3 แฉก  
(3) กม.86+277 ขนาด 1.80x1.80 เมตร จำนวน 3 แฉก  
(4) กม.87+386 ขนาด 2.70x2.70 เมตร จำนวน 1 แฉก  
(5) กม.89+294 ขนาด 3.60x3.30 เมตร จำนวน 3 แฉก  
(6) กม.89+866 ขนาด 2.70x2.40 เมตร จำนวน 1 แฉก
- งานออกแบบท่อกลม มีจำนวน 23 แห่ง  
(1) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 1 แฉก 3 แห่ง  
(2) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 2 แฉก 3 แห่ง  
(3) ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 3 แฉก 4 แห่ง  
(4) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แฉก 2 แห่ง  
(5) ท่อกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 3 แฉก 5 แห่ง  
(6) ท่อกลมขนาด 1.50 เมตร จำนวน 3 แฉก 6 แห่ง



## การออกแบบระบบไฟฟ้า

- 1) ตลอดเส้นทางโครงการ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งคู่ ทุกระยะ 35 เมตร บริเวณเกาะกลางถนน
- 2) บริเวณทางคู่ขนาน ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว ทุกระยะ 35 เมตร
- 3) บริเวณสะพานทางลัดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแบบเสาสูง
- 4) บริเวณภายในสะพานทางลัดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง



## การออกแบบส่วนประกอบทางหลวงอื่นๆ

- สะพานลอยเดินข้าม จำนวนรวม 5 แห่ง
- ศาลารอดโดยสาร จำนวนรวม 23 แห่ง
- จุดจอดรถบรรทุก บริเวณ กม.85+600 ทั้งสองฝั่งทางหลวง
- ลานจอดรถบริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดง บริเวณ กม.83+620 ด้านขวาทาง จำนวน 21 คัน
- การป้องกันหินร่วง บริเวณ กม.90+175 ถึง กม.90+250 โค้ดออกแบบติดตั้งกล่องเก็บหินบนบรจุหินเพื่อป้องกันหินตกจากภูเขา





## ภาคผนวก 7.5

เอกสารการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)



รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

--



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.			สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒.		หัวหน้าหน่วยป้องกันและพัฒนาป่าไม้วังสมบูรณ์	ศูนย์ป่าไม้สระแก้ว		
๓.		ผู้อำนวยการสถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว	สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๔.		นายช่างสำรวจอาวุโส	สำนักงานธนารักษ์พื้นที่สระแก้ว		
๕.		นายแพทย์เชี่ยวชาญ รักษาการผู้อำนวยการโรงพยาบาลวังสมบูรณ์	สาธารณสุขจังหวัดสระแก้ว		
๖.		พัฒนาการจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดสระแก้ว		
๗.		นักประเมินราคาทรัพย์สินชำนาญการ	สำนักงานธนารักษ์พื้นที่สระแก้ว		
๘.		เจ้าพนักงานป่าไม้ชำนาญงาน	ด่านตรวจสัตว์ป่าอรัญประเทศ		
๙.		นายช่างสำรวจอาวุโส	สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๑๐.			สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดสระแก้ว		
๑๑.		อศว.ภ.จ.น.ภ.ภ.	แขวงทางหลวงชนบทสระแก้ว		
๑๒.			สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้ว		



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.			ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมงเขต ๔ (สระแก้ว)		
๑๔.			สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระแก้ว		
๑๕.		นักวิชาการป่าไม้ปฏิบัติการ	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระแก้ว		
๑๖.			สำนักงานที่ดินจังหวัดสระแก้ว		
๑๗.		นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมชำนาญการ	สำนักงานเกษตรจังหวัดสระแก้ว		
๑๘.			สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระแก้ว		
๑๙.			ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสระแก้ว		
๒๐.			สถานีตำรวจภูธรจังหวัดสระแก้ว		
๒๑.		สว.จร.สภ.เมืองสระแก้ว	สถานีตำรวจภูธรเมืองสระแก้ว		
๒๒.			สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๔ สาขาปราจีนบุรี		
๒๓.			สำนักงานจังหวัดสระแก้ว		
๒๔.			ด่านตรวจสัตว์ป่าสระแก้ว		





การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๒๕.		เจ้าหน้าที่พดด้วง	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสระแก้ว		
๒๖.			สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสระแก้ว		
๒๗.			สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว		
๒๘.		อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรมการขนส่งทางบก		
๒๙.		พ.ว.ร	หลวงทางหลวง		
๓๐.					
๓๑.					
๓๒.					
๓๓.					
๓๔.					
๓๕.					
๓๖.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานระดับอำเภอ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายอำเภอวังสมบูรณ์	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.		ปลัดอำเภอ	ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์		
๓.		นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังสมบูรณ์		
๔.		ประมงอำเภอวังสมบูรณ์	สำนักงานประมงอำเภอวังน้ำเย็น		
๕.			สำนักงานที่ดินอำเภอวังสมบูรณ์		
๖.		ทอ.๖ ๒๐๖๓๓	สถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์		
๗.			สำนักงานเกษตรอำเภอวังสมบูรณ์		
๘.			สำนักงานปศุสัตว์อำเภอวังสมบูรณ์		
๙.		ผอ.ท่าอากาศยาน	สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอวังสมบูรณ์		
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันตำบลวังสมบูรณ์			
๒.		สารวัตรกำนัน			
๓.		ผู้ช่วยฝ่ายปกครอง			
๔.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑			
๕.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๒			
๖.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๓			
๗.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๕			
๘.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๖			
๙.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๗			
๑๐.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๘			
๑๑.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๙			
๑๒.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๐			



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๑			
๒.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๒			
๓.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๓			
๔.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๔			
๕.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๕			
๖.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๖			
๗.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๗			
๘.		ผจ. ๒. ๗			
๙.		ผศ. ๒. ๗			
๑๐.		สารวัตรกำนัน			
๑๑.		ผ. ๒. ๗			
๑๒.		ผ. ๒. ๗			



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		พธ. ๖๑.			
๒.					
๓.					
๔.					
๕.		พธ. ๖๑. ๖			
๕.		พธ. ๖๑. ๔			
๖.		พธ. ๖๑. ๕			
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.				
๒.				
๓.				
๔.				
๕.				
๖.				
๗.				
๘.				
๙.				
๑๐.				
๑๑.				
๑๒.				





การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.				
๒.				
๓.				
๔.				
๕.				
๖.				
๗.				
๘.				
๙.				
๑๐.				
๑๑.				
๑๒.				



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		กำนันตำบลวังทอง			
๒.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๒			
๓.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๓			
๔.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๔			
๕.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๕			
๖.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๖			
๗.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๗			
๘.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๘			
๙.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๙			
๑๐.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๐			
๑๑.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๑			
๑๒.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๒			



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้นำชุมชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๓			
๑๔.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๔			
๑๕.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๕			
๑๖.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๖			
๑๗.		ผู้ใหญ่หมู่ที่ ๑๗			
๑๘.		สารวัตร			
๑๙.		ผบ.			
๒๐.		ผบ.			
๒๑.		ผ.บ.			
๒๒.		นายก อบจ. อําเภอสว่างทอ			
๒๓.		ผ.ร.ส. ๒-๑			
๒๔.		ปลัด อบจ. ส.๑			



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายช่างโยธาอาวุโส			
๒.		นายกเทศมนตรีตำบลวังทอง			
๓.		ปลัดเทศบาลตำบลวังทอง			
๔.		ผู้อำนวยการกองช่าง			
๕.		รองนายกเทศมนตรีตำบลวังทอง			
๖.		รองนายกเทศมนตรีตำบลวังทอง			
๗.		ที่ปรึกษานายกเทศมนตรี			
๘.		เลขานุการนายกเทศมนตรี			
๙.		ประธานสภาเทศบาลตำบลวังทอง			
๑๐.		รองประธานสภาเทศบาลตำบลวังทอง			
๑๑.		เลขานุการสภาเทศบาล			
๑๒.		สมาชิกสภาเทศบาล			



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๔.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๕.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๖.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๗.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๘.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๑๙.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๒๐.		สมาชิกสภาเทศบาล	เทศบาลตำบลวังทอง		
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๒.		รองปลัดเทศบาล รักษาการแทน ปลัดเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๓.		ผู้อำนวยการกองช่าง	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๔.		รองนายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๕.		รองนายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๖.		เลขานุการนายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๗.		ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๘.		ประธานสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๙.		รองประธานสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๐.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๑.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๒.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		





การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑๓.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๔.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๕.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๖.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๗.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๘.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๑๙.		สมาชิกสภาเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์		
๒๐.					
๒๑.					
๒๒.					
๒๓.					
๒๔.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้จัดการ	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอวังสมบูรณ์		
๒.			สำนักงานบริการลูกค้า กสท. สระแก้ว		
๓.		หนอ.บริการ	การประปาส่วนภูมิภาค สาขา สระแก้ว		
๔.		ช่างไฟฟ้า 3			
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

องค์กรเอกชน

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว	หอการค้าจังหวัดสระแก้ว		
๒.			สภาวัฒนธรรมจังหวัดสระแก้ว		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมป้องกันโรคโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ผู้สื่อข่าว

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว	สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสระแก้ว		
๒.		ผู้สื่อข่าวสำนักข่าวสด	สำนักข่าวสด		
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานศึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นักจัดการทั่วไป	วิทยาลัยโพนพิสัย มหาวชิราวุธ ศรีนครินทร์		
๒.			มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตสระแก้ว		
๓.			มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สระแก้ว		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

สถานพยาบาล

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		นายแพทย์เชี่ยวชาญ รักษาการผู้อำนวยการ โรงพยาบาลวังสมบูรณ์	โรงพยาบาลวังสมบูรณ์		
๒.					
๓.					
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					





การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

ประชาชนทั่วไป

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ที่อยู่	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.				
๒.				
๓.				
๔.				
๕.				
๖.				
๗.				
๘.				
๙.				
๑๐.				
๑๑.				
๑๒.				



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

แขวงทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๒.		รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) (ฝ่ายวิศวกรรม)	แขวงทางหลวงสระแก้ว		
๓.		ผอ. ส่วนสำรวจและออกแบบ	สำนักงานทางหลวงที่ 14 (บุรีรัมย์)		
๔.					
๕.					
๖.					
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					
๑๒.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวง

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑.		วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	กรมทางหลวง		
๒.		วิศวกรโยธาปฏิบัติกร ำนาญการ	กรมทางหลวง		
๓.		นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	กรมทางหลวง		
๔.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๕.		วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมทางหลวง		
๖.		วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ	กรมทางหลวง		
๗.					
๘.					
๙.					
๑๐.					
๑๑.					



การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ ๓)  
โครงการสำรวจและทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว  
ในวันอังคารที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เวลา เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น.  
ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว

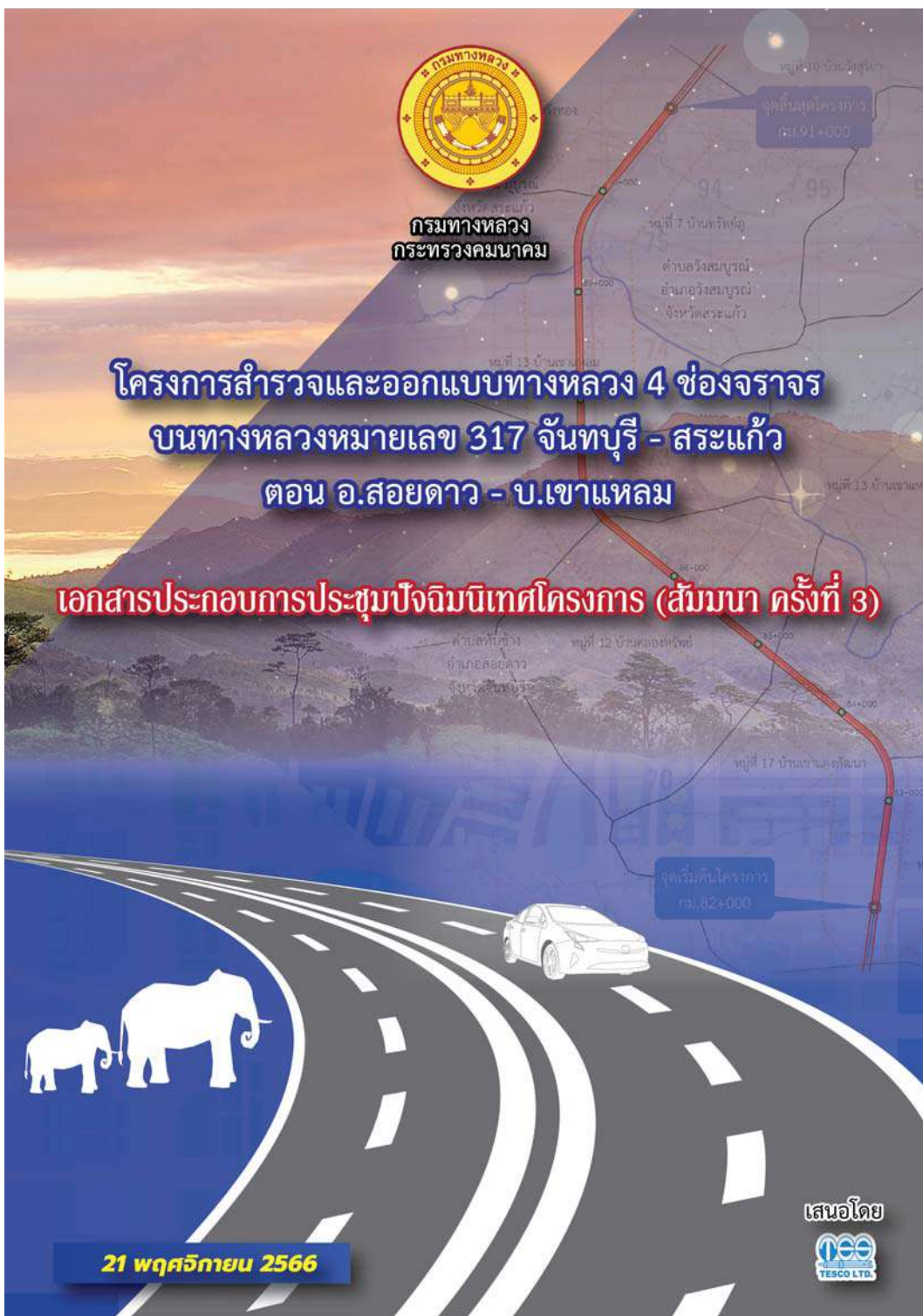
ที่ปรึกษา

ลำดับที่	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	ลายเซ็น	เบอร์โทร
๑		ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๒		วิศวกรงานทาง	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๓		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๔		ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๕		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๗		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๘		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๙		ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๑		นักวิชาสิ่งแวดล้อม	บริษัท เทสโก้ จำกัด		
๑๒					
๑๓					

เอกสารประกอบการประชุม (สัมมนาครั้งที่ 3)

--





## สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 3	2
4. ประโยชน์ที่จะได้จากโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	10
7. การศึกษาด้านวิศวกรรมทาง	11
7.1 แนวเส้นทางโครงการ	11
7.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ	12
7.2.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ	12
7.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ	12
7.2.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ	15
7.2.4 การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง	17
7.2.5 การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและการอำนวยความสะดวก	18
8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	18
9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	58



เอกสารประกอบการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)  
โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317  
จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

## 1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดิน ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้จ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง หมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ในการพัฒนาเส้นทางให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด โดยขณะนี้การศึกษาอยู่ในขั้นตอนการสรุปผลการศึกษา จึงได้จัดให้มีการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการในครั้งนี้ขึ้น

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) สำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร
- 2) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

## 3. วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 3

- (1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ รวมถึงผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- (2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อสรุปผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ และรับทราบความห่วงกังวลต่อผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการต่อไป



## 4. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- 1) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 2) เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 3) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรด้วยความสะดวกและปลอดภัย

## 5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการอยู่ตามแนวทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม โดยแนวเส้นทางโครงการจะมี 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 มีจุดเริ่มต้น กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง ต.ทับช้าง อ.สอยดาว จ. จันทบุรี สิ้นสุด กม.89+880 บ้านเขาแหลม ต.วังทอง อ. วังสมบูรณ์ จ. สระแก้ว ระยะทาง 7.880 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2 เริ่มต้นที่ กม.89+880 บ้านเขาแหลม ต.วังทอง และสิ้นสุดประมาณ กม.91+000 บ้านทรัพย์ภู ต.วังสมบูรณ์ ระยะทางประมาณ 1.120 กิโลเมตร ซึ่งผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และยื่นต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้าง

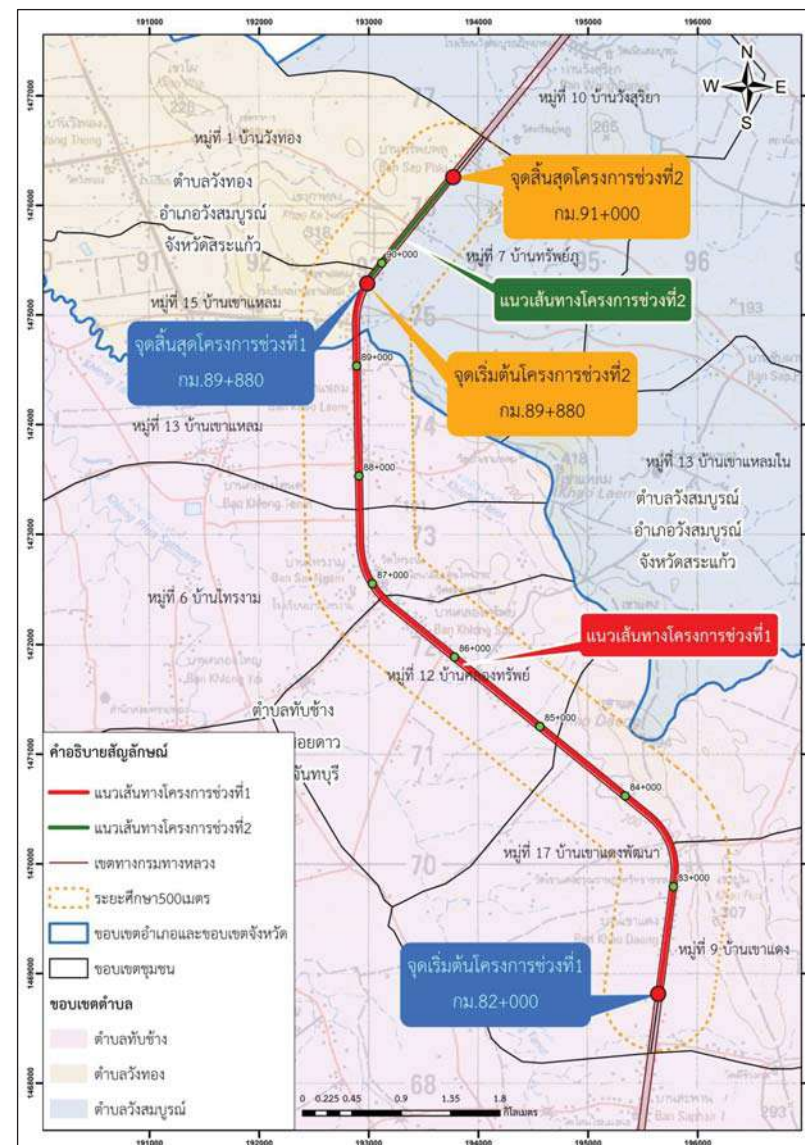
โดยพื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการ ครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในพื้นที่อำเภอสอยดาว (ตำบลทับช้าง) จังหวัดสระแก้ว ในพื้นที่อำเภอวังสมบูรณ์ (ตำบลวังทอง และตำบลวังสมบูรณ์) รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 รูปที่ 1



ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	รายชื่อหมู่บ้าน
จันทบุรี	สอยดาว	ตำบลทับช้าง	เทศบาลตำบลทับช้าง	หมู่ที่ 6 บ้านโทรงาม
				หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง
				หมู่ที่ 12 บ้านคลองทรัพย์
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม
				หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนา
สระแก้ว	วังสมบูรณ์	ตำบลวังทอง	เทศบาลตำบลวังทอง	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
		ตำบลวังสมบูรณ์	เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์	หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม
				หมู่ที่ 7 บ้านทรัพย์ภู
				หมู่ที่ 10 บ้านวังสุริยา
				หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลมใน
2 จังหวัด	3 อำเภอ	3 ตำบล	3 เทศบาล	10 หมู่บ้าน



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ





## 6. ผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

โครงการนี้ได้ดำเนินการทบทวนข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง และข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของพื้นที่ศึกษา ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรบนระบบโครงข่ายทางหลวงของโครงการ และได้ดำเนินการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางหลวงโครงการ และทางแยกของโครงการแล้วเสร็จ พบว่าทางหลวงโครงการจะมีปริมาณจราจรในปีต่างๆ แสดงดังรูปที่ 2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- พ.ศ. 2569 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ 32,600 คัน (รถยนต์ส่วนบุคคล)/วัน
- พ.ศ. 2573 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ 37,800 คัน (รถยนต์ส่วนบุคคล)/วัน
- พ.ศ. 2578 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ 43,200 คัน (รถยนต์ส่วนบุคคล)/วัน
- พ.ศ. 2583 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ 48,500 คัน (รถยนต์ส่วนบุคคล)/วัน
- พ.ศ. 2588 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ 53,700 คัน (รถยนต์ส่วนบุคคล)/วัน

และแผนภาพด้านการจราจร



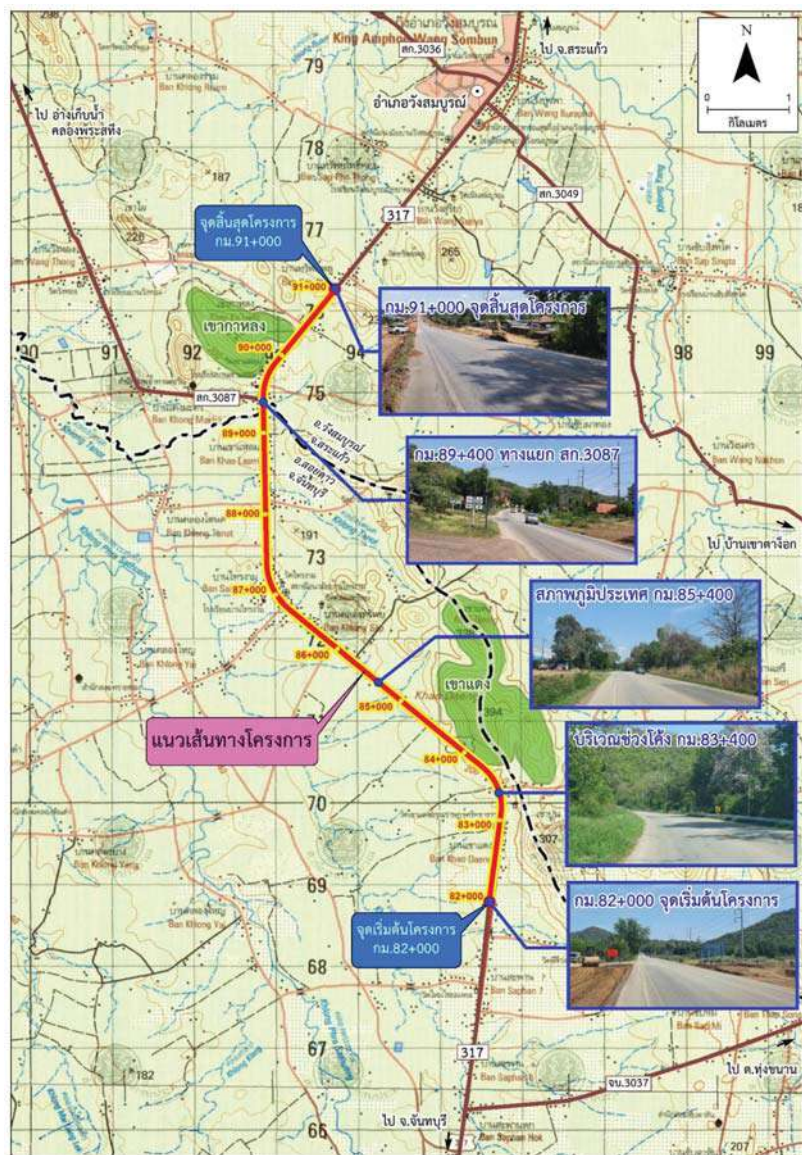
รูปที่ 2 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตของทางหลวงโครงการ



## 7. ผลการศึกษาด้านวิศวกรรม

### 7.1 แนวเส้นทางโครงการ

การพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ระยะทาง 9 กิโลเมตร ให้เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร จะพัฒนาตามแนวทางหลวงเดิมโดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.82+000 บริเวณบ้านเขาแดง และสิ้นสุดโครงการ กม.91+000 บริเวณบ้านทรัพย์ภู ผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี และ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ทางหลวงสายนี้มีเขตทางหลวงเดิม ความกว้าง 60 เมตร ภูมิประเทศที่เส้นทางผ่านเป็นแบบพื้นที่ราบสลับลูกเนินเป็นส่วนใหญ่ และมีช่วงที่เส้นทางผ่านภูมิประเทศภูเขาในระยะทางสั้นๆ คือ เขาแดง และเขาภูลุง ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม

## 7.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

### 7.2.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ

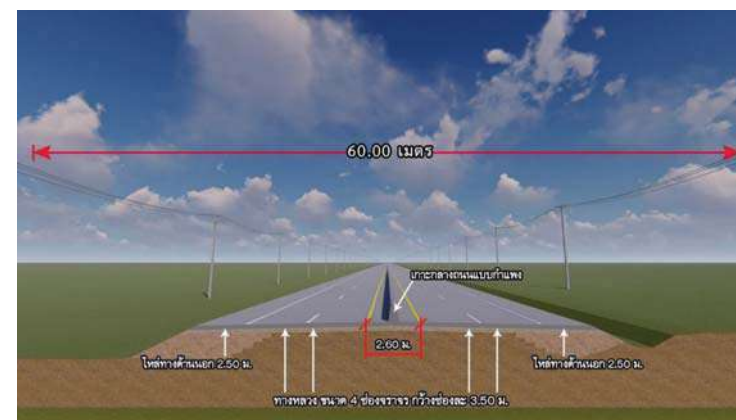
รูปแบบทางหลวงของโครงการได้พิจารณาออกแบบตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพชุมชนและการใช้งาน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านภูมิประเทศ 2 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ราบสลับลูกเนิน และพื้นที่ภูเขา มีรายละเอียดรูปแบบทางหลวงรวม 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)

องค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 4)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร - กลับ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ความกว้าง 0.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านในมีความกว้าง 1.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- ผิวจราจรแบบคอนกรีต

ได้ออกแบบให้ก่อสร้างบริเวณ กม.82+000 - กม.83+525 , กม.84+381 - กม.89+775 ,  
กม.90+566 - กม.91+000 รวมระยะทาง 7.353 กิโลเมตร



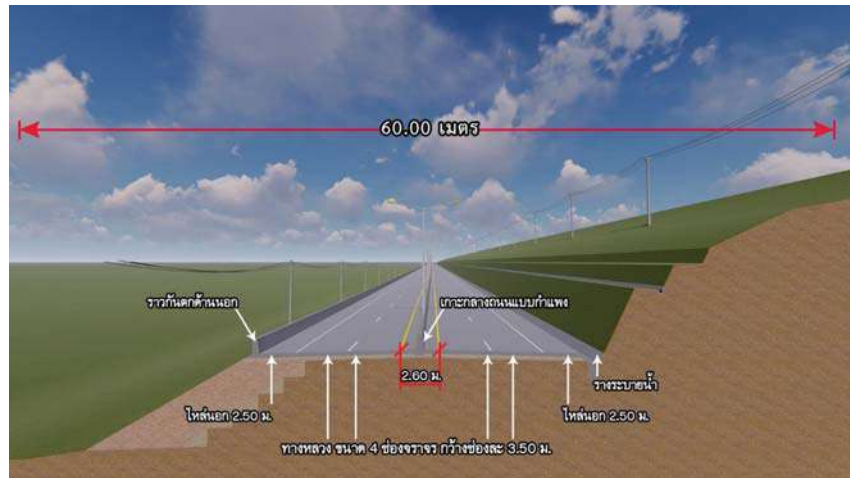
รูปที่ 4 ทางหลวง 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกำแพง (Concrete Barrier)



### รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแดง

แนวเส้นทางโครงการช่วงผ่านพื้นที่ภูเขาแดงบริเวณ กม.83+525 - กม.84+381 รวมระยะทาง 856 เมตร รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมราวกันตกด้านนอกและรางระบายน้ำด้านในชิดกับภูเขา โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 5)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร - กลับ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ความกว้าง 0.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านในมีความกว้าง 1.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- ผิวจราจรแบบคอนกรีต
- ราวกันตกด้านนอกภูเขา
- รางระบายน้ำด้านชิดกับภูเขา



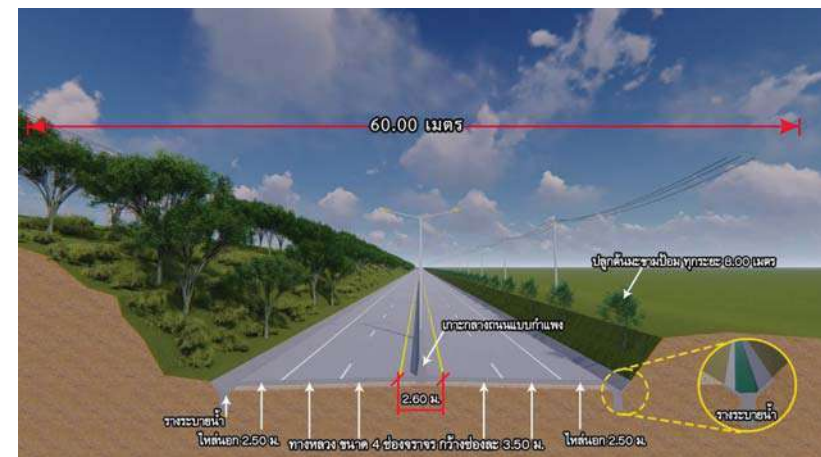
รูปที่ 5 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วง กม.83+525 - กม.84+381



### รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาทาหลง

แนวเส้นทางโครงการช่วงผ่านพื้นที่ภูเขาทาหลงบริเวณ กม.89+775 - กม.90+566 รวมระยะทาง 791 เมตร รูปแบบทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) โดยการก่อสร้างจะปรับปรุงผิวจราจร 2 ช่องจราจรเดิม ในทิศทางของรถจาก จ.จันทบุรี สู่จ.สระแก้ว และก่อสร้างผิวจราจรใหม่อีก 2 ช่องจราจร บริเวณด้านขวาทาง เพื่อให้รถจาก จ.สระแก้ว สู่จ.จันทบุรี และก่อสร้างรางระบายน้ำทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวง 4 ช่องจราจร โดยมีองค์ประกอบของทางหลวงประกอบด้วย (รูปที่ 6)

- ทางหลวงจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่องจราจร - กลับ 2 ช่องจราจร)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ต่อช่องจราจร
- แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ความกว้าง 0.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านในมีความกว้าง 1.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกความกว้าง 2.50 เมตร
- ผิวจราจรแบบคอนกรีต
- รางระบายน้ำทั้งสองฝั่งของทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร
- ปลุกต้นมะขามป้อมทุกระยะ 8.00 เมตร



รูปที่ 6 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาทาหลง





นอกจากนี้ บริเวณ กม.90+175 - กม.90+250 ด้านซ้ายทาง ระยะทาง 75 เมตร ได้ออกแบบติดตั้ง  
กล่องเก็บเบี่ยงบรรจุน้ำเพื่อป้องกันหินตกจากภูเขาสูงชัน ดังรูปที่ 7



รูปที่ 7 ทางหลวง 4 ช่องจราจร ติดตั้งกล่องเก็บเบี่ยงป้องกันหินตกสูงชัน

#### 7.2.2 การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ

ทางหลวงโครงการนี้ได้ออกแบบให้รองรับความเร็วได้ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และออกแบบรูปแบบ  
ทางหลวงให้มีความปลอดภัยสูง และให้มีการเสนอรูปแบบของจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน ทั้งหมดทุกแห่ง  
รวม 4 แห่ง เพื่อให้รถบนทางหลักสามารถใช้ความเร็วเดินทางได้ต่อเนื่องและปลอดภัย ส่วนการจราจรที่  
ต้องการกลับรถและการจราจรท้องถิ่น สามารถใช้จุดกลับรถแบบลอดใต้สะพานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย  
โดยรายละเอียดของรูปแบบจุดกลับรถได้ออกแบบทางคู่ขนานบริเวณจุดกลับรถเป็นแบบทิศทางเดียว (One-Way)  
ยกเว้นบริเวณที่ทางคู่ขนานเชื่อมโยงกับทางหลวงท้องถิ่น จะออกแบบให้รถสามารถวิ่งสวนทิศทางการกัน  
ได้ โดยเป็นทางคู่ขนานแบบสองทิศทาง (Two-Way) และที่วงเวียนบริเวณจุดกลับรถมีการออกแบบปูพื้นทางเดิน  
บริเวณด้านข้างของถนนวงเวียน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัยดัง รูปที่ 8  
และตำแหน่งจุดกลับรถดังตารางที่ 2 และ รูปที่ 9



รูปที่ 8 ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน

ตารางที่ 2 ตำแหน่งจุดกลับรถ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกลับรถ (เมตร)	สถานที่
1	กม.83+125.000	5.50	หน้าวัดเขาแดง
2	กม.85+050.000	5.50	บ้านคลองทรัพย์
3	กม.86+871.502	4.50	แยกบ้านไทรงาม
4	กม.89+397.074	5.50	แยกวังทอง (สก.3087)



รูปที่ 9 แผนที่ตำแหน่งจุดกัลป์รถของโครงการ

### 7.2.3 การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้ศึกษาวิเคราะห์ระบบการระบายน้ำอย่างเป็นระบบ โดยใช้รอบปีของการเกิดซ้ำของปริมาณน้ำฝนที่ 50 ปี และออกแบบอัตราการระบายน้ำผ่านช่องเปิดให้มีค่าสัดส่วนความปลอดภัยมากกว่า 1.5 เท่า และกำหนดอาคารระบายน้ำหลักบริเวณทางน้ำธรรมชาติ และออกแบบช่องระบายน้ำเสริมบริเวณช่วงที่เส้นทางผ่านที่ลุ่ม โดยสามารถสรุปด้านการระบายน้ำ ดังนี้

1) ระบบระบายน้ำตามแนวขวางของเส้นทางโครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 28 แห่งประกอบด้วย สะพานข้ามคลอง 1 แห่ง ท่อระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยม 7 แห่ง และท่อระบายน้ำแบบ ท่อกลม 20 แห่ง ดังนี้

### 1.1) สะพานข้ามคลอง

กม.88+331 คลองเขาแหลม เสนอให้ก่อสร้างเพิ่มเติมความยาว 30 เมตร และก่อสร้างสะพานใหม่ความยาวสะพาน 32 เมตร

1.2) ท่อระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยม

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อสี่เหลี่ยม (ความกว้าง × ความสูง) เมตร × จำนวนข้อ
1	83+525	(2.40' × 2.10') เมตร × จำนวน 1 ของ
2	85+126	(2.10' × 1.80') เมตร × จำนวน 1 ของ
3	86+277	(1.80' × 1.80') เมตร × จำนวน 3 ของ
4	86+596	(1.50×1.50') เมตร × จำนวน 1 ของ
5	87+350	(1.50×1.20') เมตร × จำนวน 1 ของ
6	89+294	(3.60' × 3.30') เมตร × จำนวน 3 ของ
7	89+866	(2.70' × 2.40') เมตร × จำนวน 1 ของ



### 1.3) ท่อระบายน้ำแบบทอกลม

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง (เมตร) × จำนวนแถว	ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ขนาดท่อกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง (เมตร) × จำนวนแถว
1	82+349	1.00 เมตร × จำนวน 1 แถว	11	85+651	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว
2	82+463	1.20 เมตร × จำนวน 2 แถว	12	85+724	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว
3	82+544	1.00 เมตร × จำนวน 2 แถว	13	86+780	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว
4	82+934	1.00 เมตร × จำนวน 3 แถว	14	88+052	1.00 เมตร × จำนวน 2 แถว
5	83+019	1.20 เมตร × จำนวน 2 แถว	15	88+112	1.00 เมตร × จำนวน 1 แถว
6	83+161	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว	16	88+580	1.00 เมตร × จำนวน 3 แถว
7	84+420	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว	17	88+658	1.20 เมตร × จำนวน 3 แถว
8	84+730	1.50 เมตร × จำนวน 3 แถว	18	89+691	1.00 เมตร × จำนวน 2 แถว
9	84+982	1.20 เมตร × จำนวน 3 แถว	19	90+495	1.00 เมตร × จำนวน 3 แถว
10	85+217	1.20 เมตร × จำนวน 3 แถว	20	90+896	1.00 เมตร × จำนวน 1 แถว

2) ระบบระบายน้ำตามแนวยาวขนานกับถนน มีการออกแบบแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ รางระบายน้ำคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู และรางระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยม โดยมีรายละเอียดตำแหน่งการก่อสร้าง ดังนี้

#### 2.1) รางระบายน้ำคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.-กม.	ฝั่งถนน ซ้ายทาง/ขวาทาง
1	กม.82+000 - กม.82+750	ด้านซ้ายทาง
2	กม.84+000 - กม.84+850	ด้านขวาทาง
3	กม.85+350 - กม.86+370	สองฝั่งถนน
4	กม.87+532 - กม.89+000	สองฝั่งถนน
5	กม.90+495 - กม.91+000	สองฝั่งถนน



### 2.2) รางระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยม

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.-กม.	ฝั่งถนน ซ้ายทาง/ขวาทาง	ขนาดท่อสี่เหลี่ยม ความกว้าง × ความสูง (เมตร)
1	กม.82+750 - กม.83+161	ด้านซ้ายทาง	2.40 × 2.40 เมตร
2	กม.83+161 - กม.83+525	ด้านซ้ายทาง	2.40 × 2.10 เมตร
3	กม.86+470 - กม.86+596	ด้านขวาทาง	1.50 × 1.20 เมตร
4	กม.86+596 - กม.86+780	ด้านซ้ายทาง	3.30 × 3.30 เมตร
5	กม.86+780 - กม.87+350	ด้านซ้ายทาง	3.00 × 3.00 เมตร
6	กม.87+350 - กม.87+532	ด้านขวาทาง	1.50 × 1.20 เมตร

#### 7.2.4 การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ประกอบด้วย

- 1) ตลอดเส้นทางโครงการ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งคู่ ทุกระยะ 35 เมตร บนเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)
- 2) บริเวณทางคู่ขนาน ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว ทุกระยะ 35 เมตร
- 3) บริเวณสะพานทางลอดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast)
- 4) บริเวณภายในสะพานทางลอดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างใต้สะพาน

โดยภาพจำลองการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแสดงดังรูปที่ 10



รูปที่ 10 ภาพจำลองการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง





## 7.2.5 การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและการอำนวยความสะดวกจราจร

- มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว และมีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกันอันตรายมีโค้งป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว เป็นต้น
- สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 5 แห่ง
  - (1) กม.82+550.000
  - (2) กม.85+780.000
  - (3) กม.86+100.000
  - (4) กม.88+112.500
  - (5) กม.90+425.000
- มีการออกแบบศาลารอรถโดยสาร จำนวน 21 แห่ง โดยบริเวณศาลารอรถโดยสารของโครงการได้มีการออกแบบช่องจอดรถโดยสารเพิ่มเติมจากช่องจราจรหลัก
- มีการออกแบบจุดจอดรถบรรทุก บริเวณ กม.85+600 ทั้งสองฝั่งทางหลวง
- ลานจอดรถบริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดง บริเวณ กม.83+620 ด้านขวาทาง ได้มีการออกแบบที่จอดรถไว้จำนวน 21 คัน



รูปที่ 11 ภาพจำลองสะพานลอยคนเดินข้าม



## 8. ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

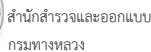
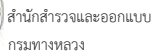
ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว การศึกษาครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 20 ปัจจัย ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ปัจจัยศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 20 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1.ทรัพยากรดิน 2.ธรณีวิทยา 3.น้ำผิวดิน 4.อากาศและบรรยากาศ 5.เสียง 6.ความสั่นสะเทือน	1.ระบบนิเวศ 2.สัตว์ในระบบนิเวศ 3.พืชในระบบนิเวศ 4.สิ่งมีชีวิตที่หายาก	1.การคมนาคมขนส่ง 2.สาธารณสุข 3.การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1.เศรษฐกิจ-สังคม 2.การสาธารณสุข 3.อาชีวอนามัย 4.อุบัติเหตุและความปลอดภัย 5.สุขภาพ 6. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี 7.สุนทรียภาพ

สำหรับผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 20 ปัจจัย และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4

ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่โครงการช่วง กม.89+880 ~ กม.91+000 (จุดสิ้นสุดโครงการ) พบว่า ขอบเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาฉกรรจ์ ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิงซ้อนทับ ซึ่งเป้นพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่าโซน C) ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยโครงการจะต้องมีการเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ในช่วงกม.89+880 ~ กม.91+000 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา ก่อนการพัฒนาโครงการ ส่วนช่วงกม.82+000 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ~ กม.89+880 กรมทางหลวงสามารถพัฒนาโครงการได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม





ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-2)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b>			
1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>กิจกรรมงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉินโดยดำเนินการในบริเวณผิวทางของโครงการเท่านั้น ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียดิน การชะล้างพังทลายของดิน การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน การปนเปื้อนของดิน และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</p> <p>ทั้งนี้หากโครงสร้างป้องกันดินในพื้นที่ลาดชันทั้ง 5 แห่ง มีการชำรุดเสียหาย หรือหากหญ้าที่ปลูกไว้บริเวณลาดชันทางตาย อาจส่งผลให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ จึงประเมินผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดิน ให้มีหญ้าอย่างสม่ำเสมอ และปลูกหญ้าเพิ่ม หากพบว่าในพื้นที่มีหญ้าตาย</p> <p>2) ตรวจสอบโครงสร้างป้องกันดินในพื้นที่ลาดชันทั้ง 5 แห่ง ให้อยู่ในสภาพดีในการใช้งาน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>
1.2 ธรณีวิทยา	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>จากการตรวจสอบข้อมูลภูมิจากกรมทรัพยากรธรณี พบว่า ลักษณะธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการประกอบด้วย TRny Psk และ Ps-2 มีลักษณะเป็นหินทราย จากการประเมินการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างของโครงการทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง พบว่าลักษณะธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ได้มีการตัดลึกลงไปในพื้นที่</p> <p>จากการตรวจสอบข้อมูลภูมิจากกรมทรัพยากรธรณี พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่อ่อนไหวต่อการเกิดดินถล่ม ดังนั้น จึงประเมินว่าการพัฒนาโครงการจะไม่ได้รับผลกระทบจากดินถล่ม และจากการตรวจสอบกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังในรัศมี 150 กิโลเมตร</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) ต้องมีการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างต่างๆ ให้เป็นไปตามคู่มือการออกแบบสะพานและถนน เพื่อด้านแผ่นดินไหว ของกรมทางหลวง ปีพ.ศ.2559</p> <p>2) ต้องมีการออกแบบโครงสร้างต่างๆ ให้สามารถรองรับแรงแผ่นดินไหวตามกฎหมายกระทรวง “กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564” และประกาศกระทรวงมหาดไทย “การออกแบบและคำนวณโครงสร้างอาคารเพื่อต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564” เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</p> <p>3) กรณีเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการให้ให้ผู้รับเหมาทำการตรวจสอบความเสียหายและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดีเดิม</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

21

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-3)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b>			
1.2 ธรณีวิทยา (ต่อ)	<p>จากพื้นที่โครงการ ไม่พบกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังพาดผ่าน นอกจากนี้จากการตรวจสอบกับกฎกระทรวง “กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564” พบว่า จังหวัดสระแก้วและจังหวัดจันทบุรี ไม่อยู่ในบริเวณที่ต้องเฝ้าระวังแผ่นดินไหวตามกฎหมายกระทรวงดังกล่าว และจากสถิติข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทยของกองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา (2564) ไม่ปรากฏว่ามีเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่มีศูนย์กลางอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษา และเขตความรุนแรงแผ่นดินไหวระดับ ≤ III หรือ เบา (คนธรรมดาไม่รู้สึก แต่เครื่องวัดสามารถตรวจจับได้) ดังนั้น จึงประเมินว่าการพัฒนาโครงการจะไม่ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหว เนื่องจาก</p> <p>การออกแบบและก่อสร้างโครงการดำเนินการตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและกระทรวงมหาดไทย</p>		
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>จากการตรวจสอบข้อมูลภูมิจากกรมทรัพยากรธรณี พบว่า ลักษณะธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการประกอบด้วย TRny Psk และ Ps-2 มีลักษณะเป็นหินทราย กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการเป็นกิจกรรมงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉินโดยดำเนินการในบริเวณผิวทางของโครงการ และจากการออกแบบและก่อสร้างโครงการดำเนินการตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและกระทรวงมหาดไทย ดังนั้น จึงประเมินว่ากิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการจะไม่ได้รับผลกระทบจากลักษณะธรณีวิทยาในพื้นที่โครงการและจากแผ่นดินไหว</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการ ให้กรมทางหลวงดำเนินการตรวจสอบสภาพความชำรุดเสียหายของทางหลวง และดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

22

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม





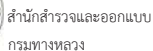
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-4)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.3 น้ำผิวดิน	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมหรือสะพานเก่าและก่อสร้างสะพานใหม่ บริเวณคลองเขาแหลม (กม.88+325) อาจมีเศษวัสดุตกหล่นและการชะพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ อาจทำให้เกิดการกีดขวางทางไหลของน้ำ และทำให้เกิดความขุ่นเพิ่มขึ้น ส่งผลให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำห้องส้วมของพนักงานและคนงานก่อสร้าง ในบริเวณบ้านพักคนงาน เมื่อมีฝนตกลงมา น้ำฝนอาจชะน้ำเสียจากบริเวณบ้านพักคนงานไหลลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง คือ ลำราง (กม.89+865) ซึ่งสภาพปัจจุบันไม่มีน้ำ เป็นท่อลอดใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำ โดยมีระยะห่างจากบริเวณบ้านพักคนงาน ประมาณ 135 เมตร ดังนั้น จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับการจัดการของเสีย/ขยะมูลฝอยบริเวณบ้านพักคนงาน หากไม่มีการเก็บขนหรือไม่มีการจัดการที่ถูกสุขลักษณะ อาจทำให้เกิดการปนเปื้อนของ</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) ตรวจสอบไม่ให้เห็นตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้าง ตกหล่นไปกีดขวางทางระบายน้ำหรือลำน้ำ หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในทางระบายน้ำหรือลำน้ำให้ทำการขุดลอกทันที</p> <p>2) ช่วงรื้อสะพานเก่าและช่วงก่อสร้างสะพานใหม่ให้ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการ บริเวณคลองเขาแหลม (กม.88+325) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นสู่แหล่งน้ำ</p> <p>3) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ต้องรีบนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที</p> <p>4) ให้อยู่เปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น ในบริเวณใกล้เคียงน้ำและหลีกเลี่ยงการวางพิชคลุมดินในบริเวณที่ไม่จำเป็น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ</p> <p>5) โครงสร้างระบระบายน้ำในลำน้ำ และการก่อสร้างสะพาน หากกรณีเกิดฝนตกหนักให้หยุดดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>6) กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องจัดให้มีลานกองโดยเฉพาะและต้องมีวัสดุปิดคลุมให้มีดัด</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>-</p>



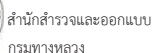
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-5)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>น้ำชะขยะลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงได้ แต่เนื่องจากบริเวณบ้านพักพนักงาน/คนงานมีแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดคือ ลำราง (กม.89+865) สภาพปัจจุบันไม่มีน้ำและเป็นท่อลอดใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำ มีระยะห่างประมาณ 135 เมตร ดังนั้น จึงประเมินว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>7) เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ ให้ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพลำน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด และปลูกพืชคลุมดินตามแนวตลิ่ง เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>8) การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน และการปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>9) บ้านพักคนงาน ต้องจัดให้มีทางระบายน้ำชั่วคราวให้ไหลได้อย่างสะดวกก่อนปล่อยออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะจะต้องมีตะแกรงดักขยะและบ่อดักตะกอน</p> <p>10) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ</p> <p>11) การบำรุงรักษาเครื่องจักร ให้มีการรวบรวมน้ำมันหล่อลื่นที่ไม่ใช้แล้ว และชิ้นส่วนเครื่องจักรที่ไม่ใช้แล้ว ก่อนส่งกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป</p>	



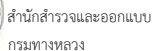
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-6)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>12) จัดให้มีถังเกรอะ-กรองโร้อากาห์ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆจากอาคารสำนักงานและบ้านพักคนงานให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลและได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทั้งตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่องกำหนดมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน (พ.ศ. 2553) กอนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะและห้ามไม่ให้ระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>13) ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะสำหรับคนงานที่พักอาศัยอยู่ในอัตราสวนไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 20 คนโดยแยกเป็นห้องผู้ชายและห้องผู้หญิงโดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นต้องผ่านถึงบำบัดสำเร็จระบบถึงเกรอะ-กรองโร้อากาห์ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาให้ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยน้ำออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ</p>		
<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรมบนผิวทางของพื้นที่โครงการเท่านั้น จึงอาจไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>



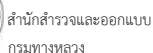
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-7)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.4 อากาศและบรรยากาศ	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างสะพานสวนล่าง และงานก่อสร้างสะพานสวนบน บริเวณพื้นที่โอนไหล่ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ เมื่อรวมกับความเข้มข้นจากการขนส่ง การจราจร และความเข้มข้นพื้นฐาน สรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 542.62-839.38 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 34,200 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 15.47-316.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 320 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 25.3-151.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 21.42-60.11 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> </ul>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ประชาสัมพันธ์กำหนดการและแผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 เดือน</p> <p>2) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม ไม่เปิดหน้าดินทิ้งไว้ และต้องกระทำในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น</p> <p>3) วิศวกรนำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการขุดเปิดหน้าดิน/ผิวทางของถนนที่ยังไม่ได้ก่อสร้างผิวทางาวร อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มความถี่ให้มากขึ้นในกรณีที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายมาก</p> <p>4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเขตผิวทางที่ตกลงบนผิวทางของถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</p> <p>5) การกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน ทราย เป็นต้น ต้องมีการปิดคลุมให้มีดิส</p> <p>6) ควบคุมความเร็วรถบรรทุกขนส่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและถนนชั่วคราวของโครงการ ให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากรถขนส่งของโครงการ</p>	-



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-8)

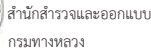
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.4 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	จากผลการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศพบว่า ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดในทุกบริเวณ จึงประเมินผลกระทบในระดับปานกลาง	7) รบรบททุกวัสดุก่อสร้าง เศษวัสดุเหลือใช้ และรถขนดินต้องปิดคลุมให้มีดัด และมีการตรวจสอบความเรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายหรือการตกหล่นของวัสดุ  8) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถที่ใช้ในการขนส่งดิน วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดมลพิษ  9) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน  10) หากได้รับการร้องเรียนว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนนั้นโดยเร็ว	



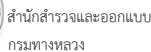
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-9)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.4 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ผลการประเมินความเข้มข้นของมลสารทางอากาศจากการจราจร ระหว่างปี 2568-2598 พบว่า มีค่าความเข้มข้นของมลสารทางอากาศเมื่อรวมกับความเข้มข้นพื้นฐานอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 545.7-912.05 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 34,200 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 16.19-135.21 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 320 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 26.77-96.05 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> <li>- ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 21.58-33.99 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)</li> </ul>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>1) บำรุงรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ</p>	-





ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.5 เสียง	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ค่าระดับเสียงในเวลั 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมก่อสร้าง เมื่อรวมกับค่าระดับเสียงจากการขนส่ง การจราจร และค่าระดับเสียงพื้นฐาน ทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ อยู่ในช่วง 50.8-74.4 เดซิเบล เอ ค่าระดับเสียงจากกิจกรรมงานขึ้นทางและงานผิวทาง อยู่ในช่วง 48.8-71.9 เดซิเบล เอ ค่าระดับเสียงจากกิจกรรมงานก่อสร้างสะพานส่วนล่าง อยู่ในช่วง 43.9-83.5 เดซิเบล เอ และค่าระดับเสียงจากกิจกรรมงานก่อสร้างสะพานส่วนบน อยู่ในช่วง 43.9-67.3 เดซิเบล เอ โดยค่าระดับเสียงในเวลั 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ วัดเขาแดง หมู่ที่ 9 บ้านเขาแดง หมู่ที่ 17 บ้านเขาแดงพัฒนาฯ ศาลเจ้าพ่อปู่ย่า หมู่ที่ 12 บ้านคลองหวั่นพี้ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโพรงน้ำ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองหวั่นพี้ หมู่ที่ 8 บ้านโพรงน้ำ หมู่ที่ 13 บ้านเขาแหลม หมู่ที่ 15 บ้านเขาแหลม โรงเรียนบ้านเขาแหลม หมู่ที่ 7 บ้านหวั่นพี้ วัดเขาแหลม และหมู่ที่ 1 บ้านวังทอง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการในเวลากลางวัน (ระหว่างเวลั 08.00-17.00 น.)</p> <p>2) ประชาสัมพันธ์กำหนดการและแผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการอย่างนั้อย ั เดือน</p> <p>3) การลดเสาเข็มต้องท้่างอย่างระมัดระวัง และต้องมีการควบคุมไม่ให้เกิดเสียงดัง เช่น มีวัสดุรองหัวเสาเข็มกันตอกเข็ม เพื่อลดเสียงดัง เป็นต้น</p> <p>4) ให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เป็นแผ่นเหล็ก (Steel), 24 ๓ ความหนาไม่น้อยกว่า 0.64 มิลลิเมตร โดยออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบดัดตรง ความสูง 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 14 แห่ง ที่มีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐาน</p> <p>ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการสอบถามหรือหารือกับประชาชนบริเวณดังกล่าวก่อนดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง</p> <p>5) ปิดเครื่องจักร เครื่องยนต์ อุปกรณ์ก่อสร้างทุกครั้งที่ไม่ใช้งาน</p> <p>6) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดเสียงดังจากการเสียดสีของเครื่องจักร หรือการกระทบกระแทกของชิ้นส่วนอุปกรณ์ รวมทั้งให้มีการซ่อมบำรุงพัฒนาระบบความร่อนของเครื่องยนต์ เช่น การอ้ดจาระบี การเปลี่ยนลูกปั๊น และตรวจสอบสภาพใบพัดให้พร้อมใช้งาน ไม่มีขีดขาด เป็นต้น</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u> : ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 5 ดัชนี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr)</li> <li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90)</li> <li>- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)</li> </ul> <p><u>สถานีตรวจวัด</u> : จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 1 บ้านเขาแดงพัฒนา (กม.82+400)</li> <li>- สถานีที่ 2 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโพรงน้ำ (กม.86+990)</li> <li>- สถานีที่ 3 วัดเขาแหลม (กม.89+610)</li> <li>- สถานีที่ 4 บ้านวังทอง (กม.90+660)</li> </ul> <p><u>ระยะเวลาการตรวจวัด</u> : 2 ครั้งต่อปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันหยุดและวันทำการ) ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>



ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.5 เสียง (ต่อ)		<p>7) ควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุกขนส่งของโครงการตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>8) ห้ามพนักงานขับรถขนส่งของโครงการเร่งเครื่องต่อขณะเดินรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และลดการใช้แตรรถที่ก่อให้เกิดเสียงดังโดยไม่จำเป็นในพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>9) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่ต้องได้รับผลกระทบจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหxr้องเรียน</p> <p>10) หากได้รับการร้องเรียนว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหxr้องเรียนนั้นโดยเร็ว</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ผลการประเมินค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง จากการจราจรเมื่อรวมกับระดับเสียงพื้นฐาน ในปี พ.ศ. 2568 - พ.ศ. 2598 ที่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 48.7-70.0 เดซิเบล เอ โดยพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดในทุกบริเวณ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>1) จำกัดอัตราความเร็วที่วิ่งบนถนนของโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</p> <p>2) บำรุงรักษาผิวจราจรให้มีสภาพดีอยู่เสมอ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-11)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>			
1.6 ความสั่นสะเทือน	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลการประเมินค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างที่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ พบว่า มีระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานโครงสร้างสะพานส่วนล่าง และกิจกรรมงานโครงสร้างสะพานส่วนบน อยู่ในช่วง 0.004-0.245, 0.01-0.677, 0.033-2.094 และ 0.004-0.247 มิลลิเมตร/วินาที ตามลำดับ ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง สามารถรับรู้ได้โดยง่าย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การประเมินความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนถนนโครงการ ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.03-0.18 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนดังกล่าวอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานก่อสร้างสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการ</p> <p>2) กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ</p> <p>3) เลือกใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด</p> <p>4) ควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุกขนส่งของโครงการตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>5) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่มีข้อร้องเรียนหรือข้อสงสัยจากโครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>1) ให้มีการบำรุงรักษาซ่อมแซมผิวทางที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดผลกระทบจากการกระแทกหรือล้อรถกับผิวทาง</p> <p>2) ในกรณีที่เกิดการชำรุดของผิวจราจร ควรติดป้ายลดความเร็วเพื่อลดระดับความสั่นสะเทือน</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

31



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-12)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
<b>2.1 ระบบนิเวศ</b>			
2.1.1 ระบบนิเวศทางน้ำ	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>งานก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักพนักงาน/คนงาน งานเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือเครื่องจักร เครื่องยนต์ และโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร งานก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีตสำเร็จรูป ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ กม. 90+000 ของทางหลวงหมายเลข 317 โดยมีแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุด คือ ลำราง (กม.89+865) สภาพปัจจุบันไม่มีน้ำและเป็นท่อลอดใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำ มีระยะห่าง ประมาณ 135 เมตร ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ ได้แก่ บริเวณคลองเขาแหลม อาจก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินหรือเศษวัสดุก่อสร้างตกลงลงไปในแหล่งน้ำ ส่งผลให้แหล่งน้ำมีความตื้นเขิน และอาจมีการปนเปื้อนของน้ำเสียและน้ำมันลงในแหล่งน้ำ มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตและการหายใจของสัตว์น้ำ รวมถึงมีผลกระทบต่อการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืชได้ จึงอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

32



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-13)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.1 ระบบนิเวศ			
2.1.1 ระบบนิเวศทางน้ำ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวงฯ จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -
2.1.2 ระบบนิเวศทางบก	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ในการพัฒนาโครงการฯ พบว่ามีขอบเขตพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาอกระจิก ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง บางส่วนซ้อนทับกับเขตทางของโครงการฯ บริเวณ กม.89+880 <sup>+</sup> - กม. 91+000 <sup>+</sup> ประมาณ 42 ไร่ (เป็นพื้นที่ถนนปัจจุบัน ประมาณ 6.26 ไร่ และเป็นพื้นที่เขตทางโครงการเฉพาะส่วนที่จะขยายออกไปจากถนนปัจจุบันประมาณ 9.45 ไร่ ทั้งนี้ จากการตรวจสอบกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี พบว่า ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาอกระจิก ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง เป็นพื้นที่อนุรักษ์ชั้น C จึงอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางบกในระดับปานกลาง	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ก) ก่อนการก่อสร้างโครงการบริเวณที่เขตทางของกรมทางหลวงฯ ซ้อนทับกับพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาอกระจิก ป่าโนนสาวเอ้ ป่าปลายคลองห้วยไคร้ และป่าพระสทิง กรมทางหลวงฯ จะต้องมีการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2559 มาตรา 13/1 และระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงาน หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของสวนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2565 ข) ให้กักจับคนงานไม่ให้มีการบุกรุกพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B และชั้นที่ 2 พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ค) กำหนดพื้นที่เขตก่อสร้างให้ชัดเจนและควบคุมคนงานให้ดำเนินการอยู่ในเขตก่อสร้างเท่านั้น ไม่รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ รวมทั้งบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ง) ดำเนินการปลูกป่าทดแทน เพื่อทดแทนการสูญเสียต้นไม้จากการนำไม้ออกจากพื้นที่เขตทางของโครงการฯ ที่ซ้อนทับกับ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

33

جنس: سر-سنة 2000. 0.50000-0.50000



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-14)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.1.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)			
2.1.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวงฯ จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศทางบก	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -
	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมดำเนินการโครงการมีการใช้คนและเครื่องจักรขนาดใหญ่หลายประเภท ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษด้านเสียง และความสั่นสะเทือน ประกอบกับสภาพปัจจุบันบริเวณใกล้เคียงโครงการมีพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ไม้ผลัดพื้นที่ป่าดงดิบ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อาจเกิดการรบกวนแหล่งอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศที่สำรวจพบ ได้แก่ ประเภทสัตว์เลื้อยคลานด้วยตัวมี เช่น กระรอกหลากสี ค้างคาวปีกดงเคราตัว และอีเห็นข้างลาย เป็นต้น ประเภทนก เช่น นกเขาหัวอก นกแอ่นหัวทอง และนกปรอดหน้าดำ เป็นต้น ประเภทสัตว์เลื้อยคลาน เช่น จิ้งจกหางหนาม ตุ๊กแกบ้าน และจิ้งเหลนบ้าน เป็นต้น และประเภทสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก เช่น อึ่งอ่าง คางคกบ้าน และอึ่งอ่างตัวเล็ก เป็นต้น ดังนั้นจึงอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศในระดับปานกลาง	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ก) กำหนดพื้นที่เขตก่อสร้างให้ชัดเจนและควบคุมคนงานให้ดำเนินการอยู่ในเขตก่อสร้างเท่านั้น ไม่รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ข) กำหนดกฎระเบียบหรือข้อบังคับอย่างเคร่งครัดในการควบคุมเจ้าหน้าที่โครงการและคนงานก่อสร้างห้ามลักลอบล่าสัตว์ป่า ค) ในการก่อสร้างโครงการให้ใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อชีวิตของสัตว์ป่า ง) หากพบสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ให้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี และสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) ในการดำเนินการช่วยเหลือขนย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

34

جنس: سر-سنة 2000. 0.50000-0.50000





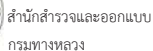
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-15)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)		5) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง พนักงาน และคนงานก่อสร้าง ห้ามกระทำการใดที่อาจจะเป็นอันตรายหรือคุกคามต่อสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง 6) ห้ามพนักงานและคนงานทำอันตรายต่อรัง ไพร่ง ลูกอ่อน และสัตว์ป่า โดยมีบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน 7) กำหนดพื้นที่สำหรับที่พักคนงานและพื้นที่สำหรับกองวัสดุ ก่อสร้าง ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องไม่ใช่พื้นที่ป่าไม้ในการจัดเก็บ 8) ควบคุมคนงานไม่ให้ทิ้งขยะ ของเสีย เศษวัสดุและอุปกรณ์ ก่อสร้างในพื้นที่ที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อนิเวศในระบบนิเวศ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -
2.3 พืชในระบบนิเวศ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> สำหรับกิจกรรมงานเตรียมพื้นที่จะมีงานแผ้วถางต้นไม้ในเขตทางโครงการเพื่อเตรียมพื้นที่ใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างทางหลวง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะดำเนินการในพื้นที่ที่กำหนดและอยู่ในพื้นที่เขตทางของโครงการ มีการตัดโค่นและการล้อมย้ายต้นไม้ในเขตทาง เช่น ประตูป่า ลัก และราชพฤกษ์ เป็นต้น ทำให้เกิดการสูญเสียพรรณไม้ในพื้นที่เขตทางอย่างถาวร จึงส่งผลกระทบต่อชนิดและปริมาณของต้นไม้ในระดับปานกลาง	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> 1) กรมทางหลวงต้องหารือหรือประสานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี ในการดำเนินการจัดหาพื้นที่ปลูกอนุบาลต้นไม้ในการรองรับต้นไม้ที่จะล้อมย้ายออกจากพื้นที่โครงการ โดยนำต้นไม้ที่ขุดล้อมย้ายไปไว้ในที่ที่กำหนด พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รับทราบ 2) ก่อนการล้อมย้ายและตัดฟันต้นไม้บริเวณเขตทางที่จะก่อสร้างโครงการ ให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> : บริเวณที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ปลูกอนุบาลต้นไม้จากการที่ขุดล้อมย้าย <u>วิธีดำเนินการ</u> : ติดตามตรวจสอบสภาพภายหลังการขุดล้อมย้ายต้นไม้และการรอดตายของต้นไม้ในพื้นที่บริเวณที่ดินสงวนนอกเขตทางของกรมทางหลวงที่ใช้เป็นปลูกต้นไม้ <u>ระยะเวลาดำเนินการ</u> : ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง



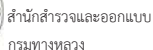
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-16)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>			
2.3 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)		3) ให้มีผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินการล้อมย้ายต้นไม้ 4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดไม่ให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปใช้ประโยชน์หรือเพื่อกระทำกรใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางของโครงการ 5) ควบคุมคนงานและออกกฎข้อบังคับมิให้คนงานเข้าไปตัดฟันต้นไม้ นอกแนวเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างและติดประกาศแจ้งคนงานให้ทราบทั่วกัน 6) ควบคุมคนงานไม่ให้ทิ้งขยะ เศษวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างในพื้นที่ป่าไม้และบริเวณใกล้เคียง 7) ดำเนินการปลูกป่าทดแทน เพื่อทดแทนการสูญเสียต้นไม้จากการนำไม้ออกจากพื้นที่เขตทางของโครงการที่ซ้อนทับกับพื้นที่ป่าไม้ของเขตป่าสงวนแห่งชาติ โดยกรมทางหลวงจัดตั้งงบประมาณและโอนให้กรมป่าไม้ เพื่อดำเนินการปลูกป่าทดแทนของกรมป่าไม้ จำนวน 18.90 ไร่ (โดยพื้นที่การปลูกป่าทดแทนคิดเป็น 2 เท่า ของพื้นที่ป่าไม้เดิมที่ใช้ประโยชน์)	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมดำเนินการบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่มีผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -



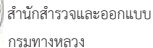
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-17)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.2 สิ่งมีชีวิตที่หายาก	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมโครงการดำเนินการในพื้นที่จำกัด มีการใช้คนและเครื่องจักรขนาดใหญ่หลายประเภท อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากการดำเนินการทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตที่หายาก ทั้งนี้สภาพปัจจุบันมีพื้นที่เกษตรกรรมมี พื้นที่ไม้ละเมาะ ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B, 2 ทำให้อาจพบสิ่งมีชีวิตที่หายาก เช่น เม่นใหญ่ หม่าจิ้งจอก นกแอ่นหัว เต่าหัว ตะก่อง เป็นต้น เข้ามาอาศัยในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B, 2 จึงอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตที่หายากในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสัตว์ในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมดำเนินการในบริเวณผิวจราจรและอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตที่หายาก</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>



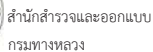
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-18)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การคมนาคมขนส่ง	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นของโครงการ ได้แก่ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การรับ-ส่ง คนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น สูงสุดประมาณ 182.5 PCU/วัน ซึ่งเมื่อนำมาเทียบกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน พบว่าสภาพการจราจรยังคงมีความคล่องตัวสูงไม่แตกต่างไปจากปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงการชะลอความเร็วตามรถบรรทุกขนส่งของโครงการ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อประชาชนผู้สัญจรไป-มา ดังนั้น จึงส่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานโครงสร้างสะพาน และงานโครงสร้างสะพานลอย โครงการจะมีการกั้นเขตพื้นที่ก่อสร้างและวางเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และกองวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดเส้นทางสัญจรบางช่วงทำให้เกิดการกีดขวางการสัญจรไป-มา และต้องมีการชะลอความเร็วของสัญจรคนพื้นที่ก่อสร้าง เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง รวมถึงอาจมีเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงลงสู่ผิวจราจร ทำให้ผู้ใช้พื้นที่ปลอดภัย หรืออาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนบริเวณที่มีการก่อสร้างได้ ดังนั้น จึงส่งผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ออกแบบจุดกลับรถตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ชุมชนทั้งสองฝั่งสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก ประกอบด้วย สะพานกั้น จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กม.83+125.000 กม.85+050.000 กม.86+871.502 และ กม.89+397.074</p> <p>2) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาดำเนินการขออนุญาตที่เกี่ยวข้อง เช่น ขงทางหลวงจังหวัด ขงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนธรรมฯ) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีตำรวจภูธร สอยดาว และสถานีตำรวจภูธรวังสมบูรณ์ เป็นต้น ในการจัดทำแผนการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง แผนการยกเลิกใช้ถนน และการจัดทำทางเบี่ยงแหล่งใหม่ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และติดประกาศเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการใช้เส้นทางเข้า-ออก ของประชาชน และเพื่อลดปัญหาความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง</p> <p>3) ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้าง ให้ประชาชนได้รับทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน</p> <p>4) มอบพนักงานที่ชำนาญทางของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>5) จำกัดความเร็วรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>6) ควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>7) กรณีถนนชำรุดเสียหาย ให้ผู้รับเหมาตรวจสอบและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>ดัชนีตรวจวัด:</u> จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 317</li> <li>- รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317</li> <li>- ข้อมูลอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ พร้อมทั้งระบุสาเหตุและความรุนแรง</li> <li>- สภาพถนนชำรุดเสียหาย</li> </ul> <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 317 ระหว่าง กม.82+000 ถึง กม.91+000 จำนวน 1 แห่ง</li> <li>- ปริมาณการจราจรบนทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317 จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 317 กับทางหลวงชนบท สก.3087</li> <li>- บันทึกจำนวนอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ บริเวณ กม.82+000 ถึง กม.91+000 และทางแยกจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 317 พร้อมทั้งระบุสาเหตุและความรุนแรง</li> </ul>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-19)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p><b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b></p> <p>3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>นอกจากนี้ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง การรับ-ส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จะมีการใช้เส้นทางคมนาคมเดิมในพื้นที่เป็นเส้นทางในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 317 ทางหลวงหมายเลข 359 ทางหลวงหมายเลข 33 และทางหลวงหมายเลข 3395 เป็นต้น ซึ่งเป็นการเพิ่มปริมาณรถบรรทุกในเส้นทางคมนาคม รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งอย่างเคร่งครัด เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน และการใช้ความเร็วไม่เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของถนนลดลง อย่างไรก็ตาม รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งของโครงการ ได้แก่ รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อ มีระยะเวลาในการขนส่ง 8 ชั่วโมง/วัน และจะเกิดขึ้นในบางช่วงเวลาในระหว่างทำการก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>8) ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือขุดดิน จัดให้มีวัสดุคลุมส่วนบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการกระเด็นระหว่างขนส่ง</p> <p>9) จัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ โดยจัดเก็บให้อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น ไม่ให้เล้าเข้าไปในแนวมลนหรือออกนอกเขตขุดทาง</p> <p>10) ระมัดระวังมิให้มีการกีดขวางทางเข้า-ออก ชุมชนหรือถนนในท้องถิ่น และจัดให้มีทางเข้า-ออกชั่วคราวในกรณีที่ต้องมีการปิดทางเข้า-ออก</p> <p>11) ติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน</p> <p>12) ประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้เส้นทางรับทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 7 วัน ก่อนจะปิดกั้นจราจรหรือก่อนการทำการเบี่ยงจราจร</p> <p>13) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่สัญจรไป-มาบนทางหลวงในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางเบี่ยง และทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า</p> <p>14) วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์โดยประสานงานกับกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการจราจรให้เหมาะสม</p> <p>15) ประสานงานกับแขวงทางหลวงจังหวัดและแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัดนาคนคร) เพื่อร่วมดำเนินการตามแผนการจัดการจราจร</p>	<p>- สำรวจสภาพถนนชำรุดเสียหาย บริเวณ กม. 82+000 ถึง กม.91+000</p> <p><b>ระยะเวลาตรวจวัด :</b> ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-20)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>กิจกรรมการคมนาคมที่เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของผู้สัญจรไปมา และส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมในระดับท้องถิ่นและระดับ ประเทศ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการขนส่งและเชื่อมการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง</p> <p>ส่วนกิจกรรมการซ่อมบำรุงผิวทาง อาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อการคมนาคมในถนนสายหลัก และถนนท้องถิ่นแต่เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นชั่วคราวเป็นระยะเวลาสั้นๆ ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งในระดับต่ำ</p>	<p>16) ดำเนินการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางวันและเวลาในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ โดยควรหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เวลา 07.00-09.00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เวลา 16.00-18.00 น.</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีอยู่เสมอ</p> <p>2) ดูแลและบำรุงรักษาป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ไฟกระพริบ และอุปกรณ์ควบคุมจราจร ให้อยู่ในสภาพดีตามมาตรฐานของกรมทางหลวง</p> <p>3) ในการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทางหรือลาดคันทางบริเวณแนวถนนของโครงการ ต้องติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 300 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุง รวมทั้งเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>





ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-21)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.2 สาธารณูปโภค	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่เป็น ในโครงการ ประกอบด้วย การรื้อย้ายเสาไฟส่องสว่าง จำนวน 86 ต้น ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยจะดำเนินการรื้อย้ายเสาไฟส่องสว่างเดิมออกก่อน เพื่อก่อสร้างถนน และเมื่อก่อสร้างถนนแล้วเสร็จจะดำเนินการ ติดตั้งเสาไฟส่องสว่างใหม่ โดยขั้นตอนในการติดตั้งเสาไฟ ส่องสว่างใหม่นั้น จะต้องดำเนินการติดตั้งเสาไฟส่องสว่าง และสายไฟให้เสร็จก่อน จากนั้นจะดำเนินการเชื่อมต่อ เข้าระบบไฟฟ้าส่องสว่างเดิม จึงส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง ที่สัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างโดยเฉพาะในเวลากลางคืน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ อย่างไรก็ตาม ในการรื้อย้าย จะมีการดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) สำรวจรายละเอียดเกี่ยวกับสาธารณูปโภค เพื่อจัดเตรียม แผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้าง รวมทั้งการทดสอบการใช้งานสาธารณูปโภคต่างๆ ให้ใช้งาน ได้ตามปกติ 2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เสนอต่อกรมทางหลวงเห็นชอบ และดำเนินการรื้อย้าย ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ 3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับ ผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลในชุมชน จดหมาย หรือใบปลิว จากหน่วยงานสาธารณูปโภคแจ้งไปยังผู้ใช้ สาธารณูปโภค เป็นต้น 4) อำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างการรื้อย้าย สาธารณูปโภค และติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณเตือนภัย ต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย 5) ในกรณีมีการร้องเรียนจากประชาชนด้านสาธารณูปโภค ต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที และแจ้งให้ผู้ร้องเรียนรับทราบ ถึงการดำเนินการแก้ไข	



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-22)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.2 สาธารณูปโภค (ต่อ)	<b>ระยะดำเนินการ</b> ไม่มีกิจกรรมใดๆ ส่งผลกระทบต่อสาธารณูปโภค เนื่องจากไม่ได้มีการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จึงไม่เกิดผล กระทบ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะดำเนินการ</b> -
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ อาจมีการทดท้น ของเศษวัสดุก่อสร้างสู่แหล่งน้ำ ทำให้เกิดการกีดขวาง การไหลของน้ำเดิมและมีการเปลี่ยนทิศทางการไหล ของน้ำจากเดิมไปบ้าง รวมทั้งการชะล้างเศษดินลงไป ในแหล่งน้ำ จะทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ส่งผลให้ประสิทธิภาพ การระบายน้ำลดลงจากเดิม จึงทำให้ระบายน้ำไม่ทันและ ก่อให้เกิดน้ำท่วมซ้ำได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับ ปานกลาง  นอกจากนี้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและ สำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง อาจเกิดน้ำท่วมซ้ำได้ โดยเฉพาะกรณีที่มีฝนตกหนัก ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ใน ระดับปานกลาง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้าน น้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด 2) ออกแบบสะพานข้ามแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ กม.88+331 โดยการออกแบบดอม คร่อมแหล่งน้ำ 3) ออกแบบท่อระบายน้ำและปรับปรุงขนาดท่อระบายน้ำ ตามแนวขวาง พร้อมทั้งเพิ่มจำนวนท่อระบายน้ำให้เพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ ประกอบด้วย รูปแบบ ท่อเหลี่ยม จำนวน 7 แห่ง และรูปแบบทอกลม จำนวน 20 แห่ง 4) ออกแบบระบบระบายน้ำไม่ให้ต่ำกว่าอัตราการระบาย เดิมก่อนมีโครงการ 5) จัดให้มีทางระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ตั้งของบ้านพักคนงาน ก่อสร้างและสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างของโครงการ	<b>ระยะก่อสร้าง</b> <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> - การเกิดน้ำท่วมซ้ำในพื้นที่โครงการ และสภาพ ท่อระบายน้ำ/ทางระบายน้ำ <b>สถานีตรวจวัด</b> - ท่อระบายน้ำ/ทางระบายน้ำตลอดแนวถนน ทางหลวงหมายเลข 317 ที่มีการก่อสร้างของ โครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่าน แหล่งน้ำธรรมชาติ <b>ระยะเวลาตรวจวัด :</b> เดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม - ตุลาคม) สำหรับนอกฤดูฝน ให้ตรวจสอบทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง



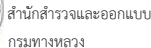
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-23)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		<p>6) จัดวางผังก่อสร้างให้เหมาะสม แยกพื้นที่จัดเก็บและกองวัสดุก่อสร้างให้ชัดเจน (เท่าที่จำเป็น) เพื่อไม่ให้เกิดขวางทางไหลของน้ำ</p> <p>7) ต้องป้องกันและตรวจสอบไม่ให้เกิดตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงไปกีดขวางทางระบายน้ำหรือคูระบายน้ำ หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในลำน้ำหรือทางระบายน้ำให้ทำการขุดลอกทันที</p> <p>8) การก่อสร้างท่อระบายน้ำใหม่หรือท่อเดิม ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ดำเนินการก่อสร้างให้เร็วที่สุด</p> <p>9) ช่วงรื้อสะพานเก่าและก่อสร้างสะพานใหม่ให้ติดตั้งตาข่ายได้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการได้แก่ บริเวณคลองเขาแหลม เพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>10) ต้องทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และตรวจสอบทางระบายน้ำ หากพบว่า มีการอุดตันหรือมีวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการระบายน้ำ</p>	



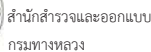
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-24)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3.คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		<p>11) บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ได้แก่ บริเวณคลองเขาแหลม ให้ข้อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p> <p>12) หากเกิดภาวะน้ำท่วมซึ่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือในพื้นที่โครงการ ต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำและสูบน้ำที่ท่วมซึ่งให้ออกจากพื้นที่โดยทันที เพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่</p> <p>13) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ต้องรีบนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที</p>	
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ในระยะดำเนินการหากไม่มีการดูแลรักษาแบบระบายน้ำ อาจจะส่งผลให้เกิดการอุดตันภายในท่อระบายน้ำจากตะกอนและเศษต่างๆ เช่น เศษใบไม้ ขยะ มูลฝอย เศษดิน เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อการศึกษาทางไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพของการระบายน้ำตามธรรมชาติได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการให้อยู่ในสภาพดี ไม่เกิดการอุดตัน เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที</p> <p>2) ต้องขุดลอกตะกอน และเศษต่างๆ เช่น เศษใบไม้ ขยะ มูลฝอย เศษดิน เป็นต้น ที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ในท่อระบายน้ำ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-25)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน กิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะใช้ระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดประมาณ 3 ปี ซึ่งดำเนินการเป็นช่วงๆ ตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ ที่จากกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น อาจก่อให้เกิดความไม่สะดวก เกิดความลำบากและไม่ปลอดภัย ในการเดินทางไป-มาหาลูกบ้านของประชาชนในพื้นที่ อาจทำให้การพบปะ พูดคุยกันน้อยลง หรือการเดินทางไปทำกิจกรรมสวนรวมของชุมชนลดน้อยลง แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันภายในพื้นที่มีการใช้ Social media (ไลน์) ในการพูดคุย หรือการสื่อสารข่าวสารต่างๆ ภายในชุมชน จึงทำให้ภายในชุมชนยังมีความสัมพันธ์กันอยู่ อีกทั้งกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบในระยะเวลาสั้นๆ จึงอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ของชุมชน อยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้น จะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นมีผลกระทบด้านลบและผลกระทบด้านบวก สำหรับผลกระทบด้านลบคาดว่าจะมีผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณริมเขตทาง เพราะอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกและความเดือดร้อนรำคาญในการประกอบอาชีพ โดยเฉพาะการค้าขาย อาจส่งผลให้จำนวน</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ทำการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ประกอบด้วย ข้อมูลขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง โดยจัดทำเป็นเอกสาร เช่น หนังสือนำชุมชน/ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ได้ทราบล่วงหน้าอย่างรอบรู้ ชัดเจน</li> <li>2) ต้องมีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า 7 วัน ในกรณีที่มีการปิดของทางสัญจรหรือการที่ทางเบี่ยง</li> <li>3) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางไป-มาหาลูกบ้านของประชาชนในพื้นที่</li> <li>4) ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา โดยเฉพาะกิจกรรมการก่อสร้างในเขตชุมชน ควรเร่งดำเนินการให้ตรงตามกำหนดเวลาเพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ ต่อชุมชน</li> <li>5) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาก่อสร้าง เจ้าของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ โดยที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้ตลอด 24 ชั่วโมง และต้องติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ ตลอดจนตามแนวเส้นทางโครงการเป็นระยะ</li> </ol>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><b>ตรวจวัดสำรวจ :</b> สภาพเศรษฐกิจและสังคม</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> ตลอดแนวเส้นทางโครงการใน ระยะช่วงละ 500 เมตร จากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้วยแบบสอบถาม ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มพื้นที่รอบโหนดด้านสิ่งแวดล้อม (ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล) รวมจำนวนตัวอย่างไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง</p> <p><b>ระยะเวลาการตรวจวัด :</b> 1 ครั้งต่อปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาลักษณะสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-26)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.Υ เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>ลูกค้าหรือผู้ที่จะเข้ามาใช้บริการลดลง หรือบางช่วงในการดำเนินกิจกรรมอาจจะต้องหยุดค่าขาย/การให้บริการชั่วคราว ทำให้เกิดการสูญเสียรายได้ และเนื่องจากในช่วงการก่อสร้างจะมีการเข้ามา ของแรงงาน ต่างถิ่น ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามเข้ามาได้ เช่น ปัญหายาเสพติด การพนัน หรือการลักขโมย เป็นต้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p> <p>นอกจากนี้ อาจส่งผลกระทบด้านบวกต่อด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชน ในกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้าง จะมีแรงงาน เจ้าหน้าที่ คนงานทั้งหมดประมาณ 20๐ คน โดยใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งหมด ประมาณ 3 ปี ซึ่งอาจมีการจ้างแรงงานในพื้นที่ และเกิดการจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ โดยมีสวนของสงเสริมในการจับจ่ายใช้สอย ทำให้เกิดการหมุนเวียนของเงินในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่นเพิ่มขึ้น จึงมีผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p>	<p>6) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนไว้บริเวณสำนักงานโครงการ มีป้ายแจ้งเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง และจัดตั้งผู้รับเรื่องราวร้องเรียนที่เกิดจากโครงการไว้ที่ตำแหน่งสำนักงานโครงการ รวมถึงต้องมีการรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อกรมทางหลวง อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง</p> <p>7) บำบัดคนงานก่อสร้างต้องมีการควบคุมคนงานก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยจัดทำทะเบียนบัญชีรายชื่อคนงาน กำหนดให้มีกฎระเบียบควบคุมคนงานและบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ</p>	





ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-27)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ผลกระทบต่อการโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมในพื้นที่ มีความสะดวกและปลอดภัย ส่งเสริมการเดินทางไปมาหาสู่กัน จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนผิวทางและพื้นที่บริเวณเขตทางเท่านั้น เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยส่งเสริมให้การคมนาคมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะผู้ใช้งานที่ ต้องการเดินทางไกลข้ามจังหวัด และอาจจะช่วยส่งเสริมการขายตัวของชุมชน เศรษฐกิจชุมชน เพิ่มแหล่งค้าขายและบริการต่างๆ ตามแนวเส้นทาง อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพให้แก่ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ที่อยู่ตามแนวเส้นทาง และพื้นที่ใกล้เคียง ดังนั้นการพัฒนาโครงการจึงมีแนวโน้มที่ดีต่อสภาพเศรษฐกิจของชุมชน จึงเป็นผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับกิจกรรมงานซ่อมบำรุง จะเกิดขึ้นในบริเวณเขตทางเท่านั้น อาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและผู้ใช้งานเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ความถี่ของกิจกรรมจะมีน้อยมาก จึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชน จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-28)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.2 การสาธารณสุข	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง หรือเสียงดังไปยังพื้นที่รอบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งชุมชน ก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญ และส่งผลกระทบต่อสุขภาพ นอกจากนี้อาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทาง และใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปรักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบ้านโทรงามเพิ่มขึ้น (อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ) ซึ่งส่งผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>ปัญหาอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย จากสำนักงาน ที่พนักงาน ซึ่งมีคนงานรวมทั้ง 200 คน โดยหากมีการจัดการด้านสุขาภิบาลไม่ถูกสุขลักษณะ อาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทำให้เกิดกลิ่นเหม็นและเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของเชื้อโรค ซึ่งเป็นพาหะนำโรคสู่คนงานภายในบ้านพักคนงาน และอาจแพร่กระจายไปสู่ชุมชนใกล้เคียงได้อีกด้วย ดังนั้น จึงคาดว่าอาจจะเกิดผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและด้านสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด</li><li>2) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาล และมีรถยนต์สำรองในพื้นที่ก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 1 คัน เพื่อส่งผู้เจ็บป่วยรุนแรงหรือประสบอุบัติเหตุไปสถานพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว</li><li>3) จัดให้มีการตรวจร่างกายของคนงานทุกคนก่อนที่จะเข้ามาทำงาน</li><li>4) ประสานงานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโทรงามเทศบาลตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี) ในการขอความช่วยเหลือกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน</li><li>5) กำหนดให้ใช้คนงานในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือมีจำนวนไม่พอ จำเป็นต้องใช้แรงงานต่างถิ่น ให้มีการตรวจสอบสภาพคนงานทุกคนก่อนเริ่มปฏิบัติงาน</li><li>6) กรณีที่มีโรคระบาด กำหนดให้มีมาตรการในการป้องกันโรคระบาด ตามคำแนะนำด้านสาธารณสุขเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด และมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคนงานก่อสร้าง ของสำนักงานมัยสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด</li></ol>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-29)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.2 การสาธารณสุข (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 317) ซึ่งการคมนาคมมีความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่าย ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดด้านสาธารณสุข เกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เสียง และความสิ้นเปลืองจากการจราจรบนท้องถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับกิจกรรมงานบำรุงรักษาปกติและตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรไป-มา เป็นช่วงเวลาสั้นๆ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดปัญหาด้านสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม หากคนงานซ่อมบำรุงและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยความประมาท อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะที่ใช้น้ำมัน ทำให้บาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิตได้ จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำเช่นกัน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสิ้นเปลือง ด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด</p>	



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-30)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ โดยในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สิ่งกีดขวาง อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง อาจทำให้คนงานเกิดการเจ็บป่วย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละอองและการได้รับเสียงดังจากเครื่องเจาะ/ตอกเสาเข็มจากกิจกรรมงานโครงสร้างสะพาน ในการทำงานก่อสร้าง หากทำงานติดต่อกันหลายชั่วโมง อาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการได้ยิน รวมทั้งอาจเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการทำงานที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ขาดความระมัดระวัง ความประมาท ขาดประสบการณ์ของคนงาน หรือการใช้เครื่องจักรผิดประเภท และอาจมีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการยกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจเกิดวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตกใส่คนงานได้ เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินหรือการบาดเจ็บของคนงานได้ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสิ้นเปลือง การคมนาคมขนส่ง สาธารณสุข สุขาภิบาล และอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด</p> <p>2) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p> <p>3) จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดุแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้อย่างปลอดภัย หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <p>4) จัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตที่ปกคนงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล</p> <p>5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนด้า หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน และให้ควบคุมคนงานให้มี การใช้อุปกรณ์ดังกล่าวอย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>-</p>



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-31)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)		6) จัดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 85 เดซิเบลเอ ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muffs) และไม่ให้คนงานก่อสร้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ตลอดระยะเวลา 8 ชั่วโมงต่อวัน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง 7) ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตบริเวณการก่อสร้างให้ชัดเจนและทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง โดยส่วนใดที่เป็นเขตอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องใส่อุปกรณ์ป้องกันอย่างเคร่งครัด เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา เป็นต้น 8) ต้องควบคุม/ดูแลพนักงานประจำหรือคนงานก่อสร้างเรื่องการเสพยา/การครอบครองยาเสพติดและสารเสพติด รวมทั้งการเล่นการพนันในบริเวณสำนักงานและที่พักคนงานอย่างเคร่งครัด หากตรวจพบว่า มีการละเมิดจะต้องมีบทลงโทษและดำเนินคดีตามกฎหมาย 9) ต้องให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงแบบมือถือชนิดผงเคมี A-B ขนาด 10 ปอนด์ ติดตั้งสูงไม่เกิน 1.5 เมตรไว้ในบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 10) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน/คนงานก่อสร้าง 11) คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณบอกเหตุเพลิงไหม้และรู้วิธีการใช้งาน	



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-32)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
4.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)		12) คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงและรู้วิธีการใช้วัสดุไวไฟ และต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ 13) วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ ต้องทิ้งปุ๋ยในที่จัดหาไว้ ไม่ทิ้งในกระถางหรือถังขยะทั่วไป	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาในระหว่างที่มีการจราจร อาจทำให้คนงานซึ่งได้มีการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ มีความเสี่ยงจากการได้รับอุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้ แต่เนื่องจากในการดำเนินงานต้องมีการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนการคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 2) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 3) จัดให้มีการกันขอบเขต เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน 4) ในการปรับปรุงซ่อมแซมแนวถนนโครงการ ต้องติดตั้งป้ายเตือน กรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุง และแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง 5) พนักงานซ่อมบำรุงทางต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมวกนิรภัย ถุงมือ รองเท้ายางหุ้มสัน เสื้อแถบสะท้อนแสง หรือเสื้อกั๊กสีสด หรืออุปกรณ์อื่นๆ ทุกครั้งที่ปฏิบัติงานและควบคุมตรวจสอบพนักงานให้สวมใส่อย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน	<b>ระยะดำเนินการ</b> -





ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-33)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณภาพคุณภาพชีวิต</b>			
4.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ จะดำเนินภายในเขตทางและบริเวณใกล้เคียง โดยในระหว่างการก่อสร้างอาจมีการวางกองดินหรือเศษวัสดุ กีดขวางทางสัญจร และการรบกวนของเสียง/เศษวัสดุจากรถบรรทุกขณะทำการขนส่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนี้ การดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ก่อสร้างจะมีทั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่และอุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ เช่น รถตักดิน รถขุดดิน รถบดพื้นถนน เป็นต้น รวมทั้งการขุดขี้นยานพาหนะโดยประมาณของถนนและผู้สัญจรไปมา ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของโครงการได้ โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นชุมชน บริเวณช่วงเนินเขา และจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่โครงการ อาจทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ ใช้ถนนและคนเดินเท้า โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การคมนาคมบนทางหลวง (ทางหลวงหมายเลข 317 ช่วง อ.สอยดาว-บ้านเขาแหลม) จะก่อให้เกิดผลกระทบในด้านบวกต่อความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากขยายเพิ่มช่องจราจรและการก่อสร้างตามมาตรฐานทางหลวง ทำให้มีความปลอดภัยในการสัญจร ถึงแม้ว่าจำนวนยานพาหนะอาจเพิ่มขึ้น จากการใช้เส้นทางก็ตาม</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p> <p>2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้มีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบมิให้เกิดขวางการจราจร โดยเฉพาะเครื่องจักร ห้ามกีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น</p> <p>3) จัดให้คนงานเก็บกวาดเศษดิน หิน หวาย จากการทดถนน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจร</p> <p>4) ต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายเตือนต่างๆ ให้เพียงพอต่อการมองเห็นในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่กองเก็บเศษวัสดุ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน</p> <p>5) ควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการชำรุดเสียหายของผิวจราจร</p> <p>6) ให้ดำเนินการติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อความปลอดภัยและติดตามตรวจสอบข้อมูลย้อนหลัง</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p> <p>2) ประสานงานและขอความร่วมมือจากตำรวจทางหลวง และตำรวจจราจรในท้องที่ ให้มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

53

جنس: سر-عنق دون ا.س.ย.ดาว-ب.خ.لاهم



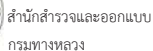
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-34)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4.คุณภาพคุณภาพชีวิต</b>			
4.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>หากผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้จึงส่งผลกระทบต่อด้านบวกในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษา/บูรณะตามกำหนดระยะเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน ซึ่งการซ่อมบำรุงในเขตทางที่มีการจราจร อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากสิ่งกีดขวางบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเฉพาะบางบริเวณและใช้ระยะเวลาค่อนข้างสั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ส่วนผลกระทบจากกิจกรรมในบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคนงาน (กม.90+000) อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดขยะมูลฝอย และน้ำเสีย ดังนี้</p> <p><u>การจัดการขยะมูลฝอย</u></p> <p>สามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดจากคนงานก่อสร้าง โดยมีอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 3 ลิตร/คน/วัน (สำนักงานโยธาและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562) (200 คน X 3 ลิตร/คน/วัน)</p>	<p>3) รมรงคให้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรในการใช้ทางหลวงอย่างเคร่งครัด รวมถึงกำกับดูแลให้มีการควบคุม น้ำหนักบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่างๆ</p> <p>4) ในการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทางหรือลาดคันทาง บริเวณแนวนอนของโครงการ ต้องติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้า ประมาณ 300 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุง รวมทั้งเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบ</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>
4.5 สุขภาพ	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการบางกิจกรรมเป็นสาเหตุให้เกิดขยะมูลฝอย ของเสีย เศษขยะที่เป็นเศษกิ่งไม้ ใบไม้ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และปัจจุบันมีการจัดเก็บขยะจากเทศบาลเป็นประจำทุกสัปดาห์ จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ส่วนผลกระทบจากกิจกรรมในบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคนงาน (กม.90+000) อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดขยะมูลฝอย และน้ำเสีย ดังนี้</p> <p><u>การจัดการขยะมูลฝอย</u></p> <p>สามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดจากคนงานก่อสร้าง โดยมีอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 3 ลิตร/คน/วัน (สำนักงานโยธาและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562) (200 คน X 3 ลิตร/คน/วัน)</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1) คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ให้จัดพื้นที่เก็บกองไว้อย่างเป็นระเบียบ</p> <p>2) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำคลองหรือระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>3) ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภท ขนาดความจุ 240 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 3 ถัง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคนงาน และผู้รับเหมาต้องดำเนินการประสานงานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการเก็บขน และนำขยะไปกำจัดตามที่กำหนด</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317

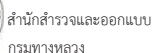
54

جنس: سر-عنق دون ا.س.ย.ดาว-ب.خ.لاهم



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-35)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.5 สุขภาพ (ต่อ)	<p>ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยจากกิจกรรมประมาณ 600 ลิตร/วัน และเนื่องจากพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ของโครงการมีระบบการจัดการขยะ โดยมีรถเก็บขยะและนำไปฝังกลบตามหลักสุขาภิบาล</p> <p><u>การใช้น้ำอุปโภคและบริโภค</u></p> <p>ปริมาณน้ำใช้อุปโภค (น้ำใช้) การประเมินปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นโดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ โครงการมีคณงานของสำนักงานโครงการและคณงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 200 คน น้ำใช้สำหรับกิจวัตรประจำวันของคณงานบริเวณบ้านพักคณงาน 40.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน (200 คน x อัตราการใช้ น้ำ 200 ลิตร/คน-วัน) คิดเป็นน้ำเสียประมาณ 32.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน</p> <p>ปริมาณน้ำใช้บริโภค (น้ำดื่ม) โครงการมีคณงานของสำนักงานโครงการและคณงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 200 คน ดังนั้นต้องมีการจัดเตรียมน้ำดื่มให้เพียงพอ โดยน้ำใช้บริโภค (น้ำดื่ม) ควร 5 ลิตรต่อคนต่อวัน (กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข)</p> <p>ดังนั้นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณสำนักงานและบ้านพักพนักงาน/คณงาน (กม.90+000) อาจทำให้เกิดขยะมูลฝอย และน้ำเสีย ดังกล่าว ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>4) ห้ามกำจัดขยะ โดยการเผากลางแจ้งบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ บ้านพักคณงาน และในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด</p> <p>5) จัดให้มีน้ำใช้ น้ำดื่ม ภายในสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคณงานให้เพียงพอ</p> <p>6) จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม โดยมีอัตราส่วน 20 คน/ห้อง (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T.Standard 1010-30) โดยแบ่งเป็นบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคณงาน</p> <p>7) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระเบื้อง-กรงรี อากาศขนาดความจุ 12 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 3 ถัง เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ จากอาคารสำนักงานและบ้านพักคณงานให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และห้ามมิให้ระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด</p> <p>8) เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับต้องทำการรื้อถอนห้องน้ำ-ห้องส้วม อาคารสำนักงานและบ้านพักคณงาน และระบบบำบัดน้ำเสียออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพเดิม</p>	



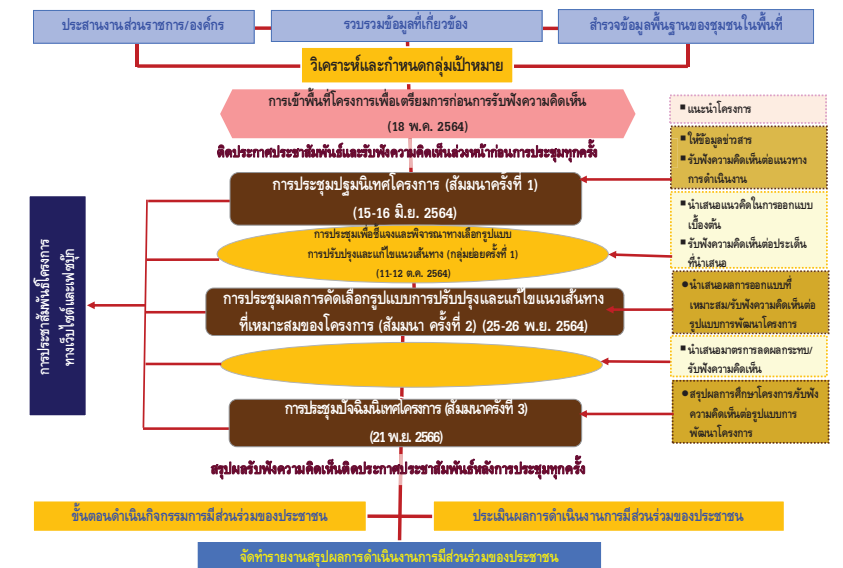
ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-36)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.6 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ อาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศคือฝุ่นละออง โดยสาเหตุหลักจากการเปิดพื้นที่ การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และกิจกรรมอื่นๆ รวมทั้งเสียงจากเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง เสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง และกิจกรรมหลายลักษณะที่อาจก่อให้เกิดระดับความสั่นสะเทือนได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศาลาเสนาและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่ตั้งอยู่ในเขตทางของโครงการ ได้แก่ ศาลปู่ลาพิง (ศาลเจ้าพ่อเสือ) ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรง หากต้องมีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทาง ทำให้เกิดผลกระทบต่อศาลเสนาและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในชุมชน จึงคาดว่าจะเป็นระดับสูง</li> <li>- ศาลเสนาและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่สำรวจพบในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ วัดเขาแหลม วัดโพธิ์งามศาลเจ้าพ่อเขาแดง วัดเขาแดง วัดทรัพย์ภู ที่พักสงฆ์พุทธอริยวิสัย ป่าบึงขะถ้ำพระยารัตน์ วัดคลองทรัพย์ ที่พักสงฆ์รัตนศิริ และวัดใหม่ไชยมงคล ตั้งอยู่ห่างออกไปกับแนวเส้นทางโครงการ อาจจะส่งผลกระทบต่อศาลเสนาและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในชุมชน จึงคาดว่าจะเป็นระดับต่ำ</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อศาลเสนาและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) หากระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างมีการพบหลักฐานโบราณคดีในระดับใต้ดิน เช่น ซากอาคารโบราณสถาน หรือโบราณวัตถุ ให้ทางผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดดำเนินการ และประสานให้สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี หน่วยงานราชการผู้รับผิดชอบเข้าตรวจสอบและวางแผนแนวทางการปฏิบัติที่เหมาะสมต่อไป</li> <li>2) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด</li> <li>3) การก่อสร้างโครงการที่เข้าไปใกล้บริเวณอาคารศาสนสถาน ให้ใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด</li> <li>4) ก่อนการรื้อถอนศาสนสถานและศาลสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในเขตทาง (ศาลปู่ลาพิง (ศาลเจ้าพ่อเสือ)) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกับประชาชน ผู้นำชุมชนในพื้นที่ หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และควรปฏิบัติตามเงื่อนไขย้ายศาสนสถานตามพิธีกรรม ความเชื่อของคนในท้องถิ่น</li> </ol> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>-</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>-</p>



## 9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้ดำเนินการให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2562) และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (2563) การประชาสัมพันธ์เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนร่วมรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากการประชุมจะเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการประชุมกำหนดให้มีการประชุม 5 ครั้ง คือ การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ดังแสดงในรูปที่ 10 และสามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ดังตารางที่ 5



รูปที่ 10 ขั้นตอนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน



ตารางที่ 4 สรุปรายละเอียดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) (ต่อ-37)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>คุณค่าศิลปวัฒนธรรม</b>			
4.7 คุณภาพ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภค สิ่งกีดขวาง หรือ กิจกรรมต่างๆ จะถูกกองไว้ตามบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดปัญหาที่ไม่สวยงาม อาจส่งผลกระทบต่อ ทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของประชาชน ในบริเวณ ใกล้เคียง ผู้ใช้ทางที่สัญจรไป-มา สถานประกอบการ ร้านค้า ต่างๆ ที่อยู่ริมเขตทาง และศาสนสถาน แต่การดำเนินงานของ กิจกรรมต่างๆ จะดำเนินการเป็นช่วงๆ และเป็นระยะเวลา สั้นๆ ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพในระดับต่ำ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> 1) ให้มีการจัดเก็บเศษวัสดุต่างๆ จากการรื้อย้ายให้มีความ เป็นระเบียบเรียบร้อย 2) เศษวัสดุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะต้อง นำออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังจากการก่อสร้างแล้ว เสร็จ หากยังไม่สามารถนำไปกำจัดทันทีจะต้องจัดให้มีพื้นที่ เก็บกองให้เป็นระเบียบเรียบร้อย 3) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการปรับสภาพ พื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างรวมทั้งบริเวณก่อสร้างก่อสร้างให้มี เศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง 4) ให้มีการปลูกต้นไม้ ได้แก่ ต้นมะขามป้อมทุเรียน 8 เมตร บริเวณด้านขวาของโครงการ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> -
	<b>ระยะดำเนินการ</b> เมื่อเปิดใช้เส้นทางโครงการ (ทล.317) บริเวณที่มีการ ปรับปรุงและจัดการจราจรต้องขึ้น รูปแบบทางแยก จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณหน้าวัดเขาแดง (กม.85+125.000) บริเวณก่อนขึ้นเขาแดง (กม.85+050.000) บริเวณแยกบ้าน โพธาราม (กม.86+871.502) และบริเวณทางแยก สก.3087 (กม.89+397.074) จะเกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต สำหรับกิจกรรมการซ่อมบำรุงรักษาอาจมีการจราจร ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย อาจเกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม จึงประเมินผลกระทบต่อคุณภาพในระดับต่ำ	<b>ระยะดำเนินการ</b> 1) กรณีที่มีการซ่อมบำรุงรักษา จะต้องควบคุมคนงาน ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ออกจากพื้นที่ทันที ที่แล้วเสร็จ หากยังไม่สามารถนำออกไปจากพื้นที่ได้ทันที จะต้องจัดให้มีพื้นที่เก็บกองให้เป็นระเบียบเรียบร้อย 2) ให้มีการตรวจสอบต้นไม้ที่ปลูกไว้บริเวณด้านขวาของ โครงการ	<b>ระยะดำเนินการ</b> -





ตารางที่ 5 สรุปผลตามกิจกรรมงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่	แผนการดำเนินงาน	ภาพการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
1.	การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร วันที่ 18 พฤษภาคม 2564	   <p>ที่ว่าการอำเภอสอยดาว เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ เทศบาลตำบลวังทอง</p>
2.	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ในวันที่ 15-16 มิถุนายน 2564 กลุ่มที่ 1: วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่ในตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 70 คน กลุ่มที่ 2: วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่ในตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 61 คน กลุ่มที่ 3: วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน กลุ่มที่ 4: วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน	



ที่	แผนการดำเนินงาน	ภาพการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
3.	การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในวันที่ 11-12 ตุลาคม 2564 กลุ่มที่ 1: วันที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50 คน กลุ่มที่ 2: วันที่ 11 ตุลาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน กลุ่มที่ 3: วันที่ 12 ตุลาคม 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน	
4.	การประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุง และขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ในวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2564 กลุ่มที่ 1: วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบล วังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน กลุ่มที่ 2: วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน กลุ่มที่ 3: วันศุกร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 89 คน	



ที่	แผนการดำเนินงาน	ภาพการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
5.	<p><b>การประชุมเพื่อหารือร่างมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)</b></p> <p>ในวันที่ 6-7 มกราคม 2565</p> <p><b>กลุ่มที่ 1 :</b> วันที่ 6 มกราคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 64 คน</p> <p><b>กลุ่มที่ 2 :</b> วันที่ 6 มกราคม 2565 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 54 คน</p> <p><b>กลุ่มที่ 3 :</b> วันศุกร์ที่ 7 มกราคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 65 คน</p> <p><b>6. เข้าพบหน่วยงานป่าไม้</b></p> <p>สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี 22 ธันวาคม 2564 เวลา 09.00 น.</p> <p>สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) 22 ธันวาคม 2564 เวลา 13.30 น.</p>	 

ทั้งนี้ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล ที่ปรึกษาได้นำไปปรับปรุงการออกแบบรายละเอียดและดำเนินงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยได้ดำเนินการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการครอบคลุมการออกแบบเชื่อมโยงแนวเส้นทางโครงการ บริเวณทางแยก จุดกลับรถ จุดตัดกับถนนสายหลัก ถนนท้องถิ่น และทางหลวงชนบท เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้เส้นทางในการสัญจรไปมาได้เหมือนเดิม พร้อมทั้งออกแบบรายละเอียดโครงการ ได้แก่ อาคาร



ระบายน้ำ จุดกลับทิศทางการจราจร พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม ทั้งในระยะก่อสร้างและเมื่อเปิดดำเนินการ รายละเอียดดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- ปัญหาเรื่องการระบายน้ำ กังวลว่าการวางท่อจะขวางทิศทางการน้ำ และจะก่อให้เกิดปัญหาการวางท่อไม่ได้ขนาดที่เหมาะสม วางไม่ถูกหลักทางวิศวกรรม เสนอให้วางท่อน้ำให้เหมือนเดิม โดยให้ทิศทางการน้ำสามารถระบายลงแหล่งน้ำได้	- ในโครงการจะมีการก่อสร้างสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ และสำหรับระบบระบายน้ำบริเวณภูเขาได้มีการศึกษาทิศทางน้ำและปริมาณน้ำ และได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวความชันกับถนน มีการออกแบบแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ รางระบายน้ำคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู และรางระบายน้ำแบบท่อสี่เหลี่ยม วางท่อยาวถึงพื้นที่รับน้ำ
- ทางหลวงหมายเลข 317 และทางหลวงหมายเลข 359 เกิดการชำรุดเสียหายในเวลาที่รวดเร็วมาก ทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน ขอให้พิจารณาก่อสร้างให้ได้มาตรฐาน	- สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทางและผิวจราจร ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเปรียบเทียบเพื่อให้ได้โครงสร้างชั้นทางและผิวจราจรที่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ซึ่งจะนำผลการพิจารณามานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นในครั้งถัดไป
- ขอให้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ป้ายบังคับต่างๆ ให้ครบถ้วน	- ที่ปรึกษาจะมีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ทั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ป้ายแนะนำ และอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยต่างๆ ไว้ให้ครบถ้วน
- ในการออกแบบถนนขอให้ผู้ออกแบบรับฟังข้อห่วงกังวลจากประชาชนในพื้นที่	- การดำเนินงานโครงการครั้งนี้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนรวมทั้ง 5 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประชุมสัมมนา 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง โดยจัดเป็นรายตำบล เพื่อให้ผู้นำท้องถิ่น ประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียได้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลของโครงการและเสนอแนะข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวล เพื่อปรับแก้รูปแบบทางหลวงให้เหมาะสม และมีผลกระทบน้อยที่สุด
- เสนอให้ออกแบบทางข้าม ทางม้าลาย สะพานลอย หรือทางลอด ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	- ที่ปรึกษาได้พิจารณาออกแบบทางข้ามและศาลารอดโดยสารไว้ในบริเวณชุมชนแล้ว พร้อมทั้งมีการทำทางเดินเท้าไว้ในบริเวณโรงเรียน วัด โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และทำทางเท้าให้สามารถเดินลอดใต้สะพานได้ โดยหากมีความต้องการให้ติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม ขอให้แจ้งตำแหน่งที่ชัดเจน



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้มีที่กักล้นรถสำหรับรถจักรยานยนต์ทุกๆ กิโลเมตรได้หรือไม่	- ทางโครงการจะนำไปพิจารณาเพิ่มเติม - โครงการนี้เป็นการพัฒนาทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งจะทำให้รถทางไกลวิ่งด้วยความเร็วมากขึ้น หากทำทางกักล้นรถสำหรับจักรยานยนต์ทุกๆ กิโลเมตรจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยจากการออกแบบจุดกักล้นรถเป็นสะพานกักล้นรถ ซึ่งสามารถกักล้นรถได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่มีการตัดกระแสรถจราจร ออกแบบไว้ 4 แห่ง ตลอดระยะทาง 9 กิโลเมตร รถจักรยานยนต์สามารถใช้สะพานกักล้นรถนี้ได้
- สะพานข้ามแยกบริเวณเขาแหลม มีความสูงเท่าไร	- สะพานมีความยาว 45 เมตร แบ่งเป็น 3 ช่วง ๆ ละ 15 เมตรและมีความสูง 5.50 เมตร พร้อมออกแบบให้มีทางเดินข้ามเพิ่มขึ้น และบริเวณทางลอดมีทางเท้าสำหรับนักเรียน และยาวไปถึงบริเวณหน้าวัดเขาแหลม รวมถึงออกแบบระบบระบายน้ำได้ด้วย
- ที่ทางหลวงชนบท สก.3087 จะมีเกาะกลางหรือไม่ หรือมีช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้าย/ขวา จาก สก.3087 หรือไม่	- โครงการได้ออกแบบให้รถทุกทิศทางสามารถใช้จุดกลับรถได้สะพานได้อย่างปลอดภัยแล้ว ซึ่งรถจากทางหลวงชนบท สก.3087 สามารถเลี้ยวเข้า-ออก โครงการได้อย่างสะดวกเช่นกัน
- เสนอให้พิจารณาจุดแยกวงทอง บริเวณวงเวียนวงเลี้ยวแคบเกินไป ควรออกแบบให้มีความปลอดภัย	- ทางโครงการได้ออกแบบบริเวณวงเวียนในรัศมี 12 เมตร ซึ่งเป็นวงเลี้ยวที่รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถเลี้ยวได้
- เสนอให้เพิ่มไหล่ทางบริเวณโรงเรียนวัดเขาแหลมเพื่อเป็นจุดรับ-ส่งนักเรียน	- ที่ปรึกษาได้ออกแบบให้มีศาลารอโดยสารไว้ที่บริเวณโรงเรียนบ้านเขาแหลม ซึ่งได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับจอดรถไว้ที่ตำแหน่งของศาลารอโดยสารด้วยแล้ว
- เสนอให้ทำศาลาพักผู้โดยสารบริเวณสามแยก สก. 3087	- ทางโครงการได้ออกแบบให้มีศาลารอโดยสาร ไว้ทั้ง 2 ทิศทางการสัญจร อยู่ที่ยี่สิบบริเวณหน้าโรงเรียนเขาแหลม และฝั่งตรงข้าม
- การขยายหรือปรับปรุงถนนจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่มีบ้านติดถนน เช่น ค่าใช้จ่ายเชื่อมต่อท่อกับทางระบายน้ำสาธารณะ ทางเชื่อมต่อกับถนน มีวิธีการอย่างไรเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของชาวบ้านได้	- ตามระเบียบของกรมทางหลวง หากเป็นทางเชื่อมต่อกับทางสาธารณะกรมทางหลวงสามารถออกแบบทางเชื่อมได้ แต่หากติดกับถนนทางเข้าบ้านของประชาชน ประชาชนจะต้องขออนุญาตกับกรมทางหลวง ดังนั้น



สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- สอบถามเกี่ยวกับการขยายถนนบริเวณวัดเขาแหลม ที่มี การขยับแนวถึงกลางถนนแล้วจะมีผลกระทบกับประชาชนฝั่งตะวันตกและตะวันออกหรือไม่	- หากมีการขยายถนน ถ้าได้มีการขออนุญาตอยู่เดิมแล้ว ทางเชื่อมและการวางท่อนั้นจะยังคงเดิมอยู่ แต่หากไม่ได้ขออนุญาตไว้ทางประชาชนจะต้องซื้อท่อทางเชื่อมเอง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้กรมทางหลวงไม่สามารถจัดสรรให้ได้ - ทางโครงการได้ปรับแนวดถนนเฉพาะช่วงบริเวณติดกับภูเขา จึงไม่ส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชน
- บริเวณคลองเขาแหลมไม่ยอมให้มีการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพาน เพราะจะส่งผลกระทบต่ออาชีพค้าขายของประชาชนบริเวณนั้น	- บริเวณคลองเขาแหลม นอกจากการออกแบบให้สามารถกลับรถได้สะพานแล้ว ได้ออกแบบสะพานข้ามคลองที่ทางคู่ขนานไว้ด้วย เพื่อให้บริเวณนี้สามารถใช้งานได้สะดวก และหากไม่มีจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเขาแหลมนี้ ประชาชนในพื้นที่จะต้องกลับรถไกลขึ้น ซึ่งจะต้องไปกลับรถที่บ้านไทรงาม และแยกวงทอง - ซึ่งมีมติจากประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองเขาแหลม ทางโครงการจึงยกเลิกจุดกลับรถแห่งนี้
- ศาลเจ้าพ่อเขาแดง ควรออกแบบให้อำนวยความสะดวกทางขึ้นลงและเสนอให้มีที่จอดรถให้กับผู้คนที่เดินทางมาเคารพศาลเจ้าพ่อเขาแดง	- บริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแดง ออกแบบแยกช่องจราจรสำหรับรถที่จะไปยังศาลเจ้าพ่อ พร้อมกับออกแบบที่จอดรถให้สามารถจอดรถได้ 21 คัน ไว้แล้ว
- ความสูงของสะพานทางลอดกลับรถบริเวณหน้าวัดเขาแดง มีความสูงเท่าไร รถบรรทุกสามารถใช้ได้หรือไม่	- สะพานทางลอดกลับรถที่บริเวณวัดเขาแดง มีความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ซึ่งรถทุกประเภทสามารถลอดผ่านได้
- เสนอให้ปรับบริเวณบนเขาแดงเป็นจุดชมวิว สามารถมองเห็นรอบต่อของ 5 จังหวัด และมีสถานที่ขายสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP)	- ที่ปรึกษาได้สำรวจบริเวณพื้นที่ที่เขาแดงแล้ว ซึ่งเขตทางหลวงมีเพียง 60 เมตร เมื่อขยายเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรแล้วจะมีพื้นที่ไม่เพียงพอที่จะทำจุดชมวิวได้
- เสนอให้เลื่อนจุดกลับรถบริเวณวัดเขาแดง ออกไปอีก 400-500 เมตร โดยบริเวณนั้นเป็นทางราบ น่าจะสะดวกและปลอดภัยกว่า และสะพานไม่ควรสูงเกิน 3 เมตร จะได้ไม่บดบังภูมิทัศน์ของวัดเขาแดง	- บริเวณนั้นได้มีการปรับความลาดชันของภูเขา หากเลื่อนออกไปอีก 400-500 เมตร พื้นที่บริเวณนั้นจะต่ำ หากจะต้องสร้างสะพานทางลอดกลับรถ ต้องยกถนนให้สูงถึง 12 เมตร จึงไม่เหมาะที่จะย้ายสะพานทางลอดกลับรถไปบริเวณทางรอก่อนถึงวัดเขาแดง
- เสนอให้ออกแบบบริเวณชุมชนบ้านไทรงามเป็นทางแยกให้สามารถรองรับการขยายชุมชนในอนาคต โดยใช้ฐานข้อมูลของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ชุมชนบ้านไทรงามจะมีจุดกลับรถแบบยกระดับ วางให้ตรงกับขอยกถนนถึงโรงเรียนบ้านไทรงาม ซึ่งจะเป็นอย่างเหมือนทางแยก โดยมีความสูงช่องลอด 4.50 เมตร มี





สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
	ทางเท้า ระบบท่อระบายน้ำ รั้วจากโรงเรียนบ้านไทรงาม วัดไทรงาม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไทรงาม และวัดคลองทรัพย์ สามารถวิ่งสวนทิศทางกันได้ทั้งหมด และมีศาลาพักผ่อนผู้โดยสารไว้ในบริเวณนี้ด้วย
- สอบถามเกี่ยวกับการวางท่อระบายน้ำบริเวณทางเชื่อมจากทางหลวงเข้าบ้านเรือนจะดำเนินการอย่างไร	- ถ้าเป็นพื้นที่ของทางราชการหรือทางสาธารณะ กรมทางหลวงจะวางท่อเชื่อมให้ แต่หากเป็นพื้นที่เอกชน ตามระเบียบของกรมทางหลวงไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ได้ - สำหรับจุดที่ได้ขออนุญาตวางท่อทางเชื่อมแล้ว กรมทางหลวงจะดำเนินการนำท่อเดิมมาวางให้ใหม่ให้เหมือนเดิม
- เสนอให้บริเวณเกาะกลางถนนใช้เป็นคอนกรีตแบริเออร์ได้หรือไม่ เพราะเกาะกลางคอนกรีตแบริเออร์จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้รถข้ามฝั่ง ซึ่งจะเกิดความเสียหายน้อยกว่าได้	- รูปแบบเกาะกลางถนนของโครงการได้ออกแบบเป็นเกาะกลางคอนกรีตแบริเออร์ (Concrete Barrier) ตลอดระยะทางของโครงการ 9 กิโลเมตร ไว้แล้ว
- จากแบบก่อสร้างมีการเพิ่มความยาวของสะพานข้ามคลองเขาแหลม ซึ่งมีบ้านเรือนประชาชนตั้งอยู่ริมคลอง ดังนั้นสะพานจะกีดขวางทางเข้า-ออก จึงขอให้ลดความยาวสะพานเท่าปัจจุบันได้หรือไม่	- ที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการวิเคราะห์ด้านระบบระบายน้ำแล้ว พบว่าสะพานเดิมมีความยาว 30 เมตร ซึ่งเพียงพอต่อการระบายน้ำ ดังนั้นที่ปรึกษาจึงได้กำหนดให้รื้อสะพานเดิมและก่อสร้างสะพานใหม่ความยาว 32 เมตร
- รูปแบบถนนบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านไทรงามมีรูปแบบอย่างไร มีจุดรับ-ส่งนักเรียน เพียงพอหรือไม่ - มีทางเดินเท้าที่นักเรียนจะสามารถใช้เดินไปทำกิจกรรมที่ รพสต.บ้านไทรงาม และวัดไทรงาม หรือไม่ หรือมีสะพานลอยหรือไม่	- บริเวณบ้านไทรงามได้ออกแบบสะพานสำหรับกลับรถ กม. 86+871.502 พร้อมทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร (รถวิ่งสวนทิศทางกันได้) และทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้าทั้งฝั่งโรงเรียนบ้านไทรงาม และฝั่งของวัดบ้านไทรงามและวัดคลองทรัพย์ ส่วนบริเวณด้านล่างสะพานได้ออกแบบใช้ระบบวงเวียนเพื่อการกลับรถและการสัญจรของรถในพื้นที่ โดยได้ออกแบบทางเดินเท้าไว้สำหรับให้เดินข้ามฝั่งถนนด้วย ซึ่งนักเรียนสามารถใช้ทางเท้าที่ทางคู่ขนานและทางเดินข้ามที่บริเวณวงเวียนเพื่อเดินข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย


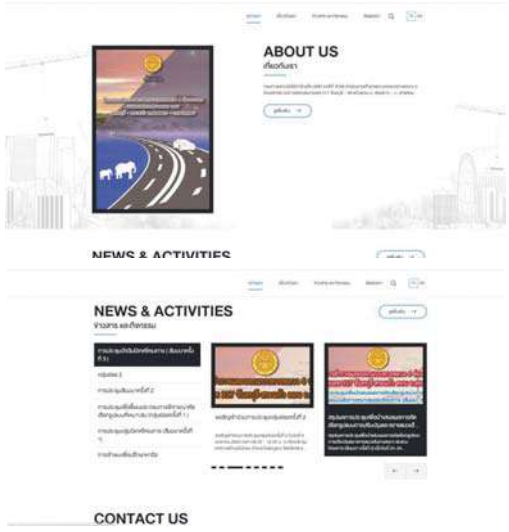
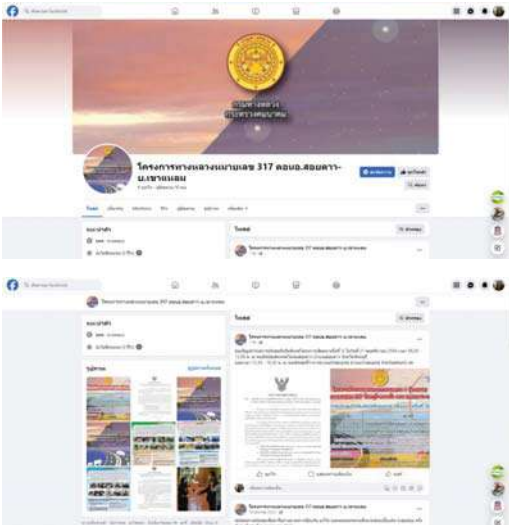


สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปปรับใช้ในโครงการ
- เสนอให้ทำศาลารอดโดยสารเพิ่ม สำหรับผู้ปกครองที่รอรับ-ส่งนักเรียน	- ทางโครงการได้ออกแบบใหม่สำหรับจอดรถส่งนักเรียน พร้อมกำหนดให้มีศาลารอดโดยสารจำนวน 2 หลัง
- ผิวจราจรบริเวณด้านเขาแหลมมีลักษณะเป็นอย่างไร	- ทางโครงการได้ออกแบบเป็นผิวคอนกรีต ซึ่งสามารถรองรับปริมาณจราจรได้สูง มีความทนทานในการใช้งานได้ยาวนาน ไม่เกิดความเสียหายจากร่องล้อ และชำรุดเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมม่น้อยที่สุด




จากการดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมาได้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ แผนที่โครงการ เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem> เพชบุคโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยءاء-บ.ءاءءء ป้ายประกาศء่าง ๆ ผู้นำท้องถิ่น เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารตลอดจนความก้าวหน้าของการศึกษาให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดء่างตารางที่ 7



ตารางที่ 7 สรุปผลการประชาสัมพันธ์ที่ผ่านมา

การประชาสัมพันธ์	ผลการประชาสัมพันธ์
<b>1. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ</b> <b>1.1 เว็บไซต์โครงการ :</b> <a href="https://tescoconsult.com/th/hwy317soida-o-chaolaem">https://tescoconsult.com/th/hwy317soida-o-chaolaem</a>  ซึ่งมีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศเชิญชวนการประชุมรับฟังความคิดเห็น</li> <li>- เอกสารประกอบการประชุม</li> <li>- เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ</li> <li>- สรุปผลการประชุมฯ</li> </ul>	
<b>1.2 เฟซบุ๊กโครงการ :</b> โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม ซึ่งมีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศเชิญชวนการประชุมรับฟังความคิดเห็น</li> <li>- เอกสารประกอบการประชุม</li> <li>- เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ</li> <li>- สรุปผลการประชุมฯ</li> </ul>	



การประชาสัมพันธ์	ผลการประชาสัมพันธ์
<b>1.3 การติดประกาศประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุม และสรุปผลการประกอบการประชุม ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์</b>	ประกาศเชิญชวนประชุมและสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ว่าการอำเภอสอยดาว</li> <li>- เทศบาลตำบลทับช้าง</li> <li>- ที่ว่าการอำเภอวังสมบูรณ์</li> <li>- เทศบาลตำบลวังทอง</li> <li>- เทศบาลตำบลวังสมบูรณ์</li> </ul>
<b>1.4 รถแท็บประชาสัมพันธ์</b>	การแท็บเพื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนประชุมในพื้นที่ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตำบลวังทอง ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ก่อนการประชุม 3 วัน
<b>2. การผลิตสื่อการประชาสัมพันธ์</b> <b>1) เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น</b>	
<b>2) แผ่นพับ</b>	
<b>3) ประกาศเชิญชวนและสรุปผลการประชุม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประกาศเชิญชวน</li> </ul>	



การประชาสัมพันธ์	ผลการประชาสัมพันธ์
<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดประกาศเชิญประชุม</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดประกาศสรุปผลการประชุม</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>รถแพร่ประชาสัมพันธ์</li> </ul>	



## ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0 2354 1036 โทรสาร 0 2354 1037

## บริษัทที่ปรึกษา



## บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



เพชบุรีโครงการ : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



แผ่นพับ



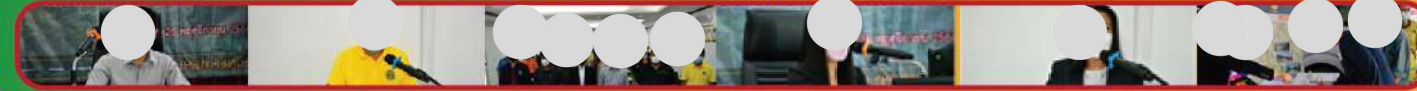


## การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน



กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน



กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายจังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 89 คน

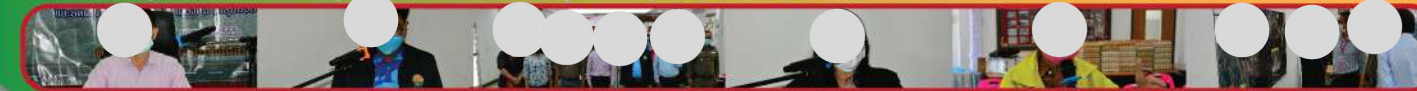


## การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

กลุ่มที่ 1 : วันที่ 6 มกราคม 2565 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 64 คน



กลุ่มที่ 2 : วันที่ 6 มกราคม 2565 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย  
ตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 54 คน



กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 7 มกราคม 2565 ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายตำบลลัวะ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 65 คน



## การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 21 พฤศจิกายน 2566 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 21 พฤศจิกายน 2566 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอสอยดาว จังหวัดสระแก้ว

เฟซบุ๊ก : โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม

เว็บไซต์ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



## สอบถามเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 02 354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร 0-2354-1027



เว็บไซต์โครงการ : <https://tescoconsult.com/th/hwy317soidao-khaolaem>



บริษัท เทสโก้ จำกัด  
เลขที่ 21/11-14 ซ.สุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

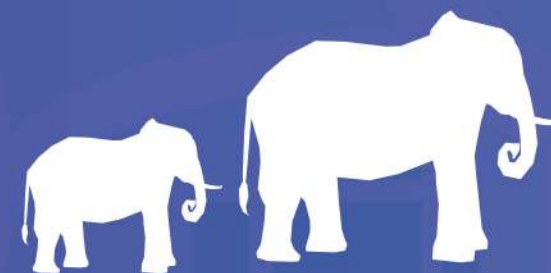


โครงการทางหลวงหมายเลข 317 ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

# โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม



เอกสารประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 5

พฤศจิกายน 2566



**สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>๙.๑ ทรัพยากรดิน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมที่มีการขุด/ปรับพื้นที่แนวเส้นทางโครงการโดยใช้เครื่องจักร ซึ่งจำเป็นต้องนำสิ่งปกคลุมดินออก ทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ โดยเฉพาะบริเวณ กม.82+900 - กม.83+250, กม.85+000 - กม.85+250, กม.86+700 - กม.87+000, กม.88+275 - กม.88+400 และกม.89+250 - กม.89+525</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้มีการปลูกหญ้า (Sodding) บริเวณลาดคันทาง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- ให้มีการออกแบบทางวิศวกรรม เพื่อการป้องกันดินบริเวณพื้นที่ลาดชัน โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Retaining Wall จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.82+900 - กม.83+250, กม.85+000 - กม.85+250, กม.86+700 - กม.87+000, กม.88+275 - กม.88+400 และกม.89+250 - กม.89+525</li> </ul> 
<b>๙.๒ คุณภาพน้ำผิวดิน/อภิวิธานน้ำผิวดิน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมที่ใกล้แหล่งน้ำอาจมีเศษตะกอนตกหล่นทำให้มีความขุ่นเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะคลองเขาแหลม</li> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเขาแหลม อาจมีเศษวัสดุตกหล่นอาจทำให้เกิดขวางทางไหลของน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กองดิน หวาย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องจัดให้มีลานกองโดยเฉพาะและต้องมีวัสดุปิดปกคลุมให้มิดชิด</li> <li>- ให้ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างที่ก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำของโครงการ บริเวณคลองเขาแหลม (กม.88+325) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นสู่แหล่งน้ำ</li> </ul>  
<b>๙.๓ คุณภาพอากาศ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการระบายมลพิษทางอากาศจากเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ โดยผลการประเมินค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานจำนวน 14 แห่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการขุดเปิดหน้าดิน/ผิวทางของถนนที่ยังไม่ได้ก่อสร้างผิวทางถาวร อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง</li> <li>- รบรถบรรทุกตลอดการ เศษวัสดุเหลือใช้ และรถขนดิน ต้องปิดปกคลุมให้มิดชิด</li> <li>- หากได้รับการร้องเรียนว่ากิจกรรมการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและทำการแก้ไข พร้อมแจ้งกลับผู้ร้องเรียนให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนนั้นโดยเร็ว</li> </ul> 
<b>๙.๔ เสียง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมก่อสร้างมีการใช้เครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ โดยผลการประเมินค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานจำนวน 14 แห่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีระบบบันทึกข้อร้องเรียนและผลการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน</li> <li>- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด จำนวน 14 แห่ง</li> <li>- ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอเพื่อลดการเกิดเสียงดังจากการเสียดสีของเครื่องจักร หรือการกระทบกระแทกของชิ้นส่วนอุปกรณ์</li> </ul>
<b>๙.๕ ความสั่นสะเทือน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมก่อสร้างมีการใช้เครื่องจักรหนักที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น</li> <li>- กรณีที่มีการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชน โครงการต้องหยุดการก่อสร้าง และจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบความเสียหายและหา แนวทางการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ หรือการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ</li> </ul> 
<b>๙.๖ พืชในระบอบนิเวศ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมดำเนินโครงการจะมีการตัดโค่นและล้อมย้ายต้นไม้ในเขตทาง ทำให้สูญเสียต้นไม้ในพื้นที่เขตทางอย่างถาวร และต้องมีการขอใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ บางส่วนช่วงที่ซ้อนทับกับเขตทางของโครงการ บริเวณ กม.89+880 - กม. 91+000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดไม่ให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปใช้ประโยชน์หรือเพื่อกระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางของโครงการ</li> <li>- กรมทางหลวงต้องหารือหรือประสานในการดำเนินการจัดหาพื้นที่ทดแทนบาลต้นไม้ในการรองรับต้นไม้ที่จะล้อมย้ายออกจากพื้นที่โครงการ โดยนำต้นไม้ที่ขุดล้อมย้ายไปไว้ในที่ที่กำหนด พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รับทราบ</li> <li>- ดำเนินการปลูกป่าทดแทน เพื่อทดแทนการสูญเสียต้นไม้จากการนำไม้ออกจากพื้นที่ป่าในเขตทางของโครงการที่ซ้อนทับกับพื้นที่ป่าของเขตป่าสงวนแห่งชาติ โดยกรมทางหลวงจัดตั้งงบประมาณและโอนให้กรมป่าไม้ เพื่อดำเนินการปลูกป่าทดแทนของกรมป่าไม้ ซึ่งพื้นที่การปลูกป่าทดแทนคิดเป็น 2 เท่าของพื้นที่ป่าไม้เดิมที่ใช้ประโยชน์</li> </ul>
<b>๙.๗ การคมนาคมขนส่ง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างอาจเกิดการกีดขวางและก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้สัญจรไปมาในถนนสายหลัก ถนนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของประชาชน รวมถึงอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของถนนลดลงได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน</li> <li>- กรณีถนนชำรุดเสียหายให้ผู้รับเหมาต้องเป็นผู้ตรวจสอบและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว</li> </ul> 
<b>๙.๘ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้าง ทำให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำส่งผลให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลงอาจเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการออกแบบระบบระบายน้ำเพียงพอต่อการระบายน้ำ เช่น สะพาน ท่อหลุม ท่อกลม เป็นต้น</li> <li>- หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือในพื้นที่โครงการ ต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำและสูบน้ำที่ท่วมขังให้ออกจากพื้นที่โดยทันที</li> </ul>  
<b>๙.๙ เศรษฐกิจและสังคม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชน เป็นอุปสรรคในการเดินทางมาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคหรือการรับบริการต่างๆ ในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อ ระยะเวลา เจ้าของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์</li> <li>- จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้บริเวณสำนักงานโครงการ มีป้ายแจ้งเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง</li> </ul> 
<b>๙.๑๐ อุบัติเหตุและความปลอดภัย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการวางกองดินหรือเศษวัสดุกีดขวางทางสัญจร และการร่วงของเศษดิน/เศษวัสดุจากรถบรรทุกขณะทำการขนส่ง</li> <li>- เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง และในพื้นที่ก่อสร้างจะมีเครื่องจักรขนาดใหญ่ และอุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ เช่น รถตักดิน รถขุดดิน รถบดพื้นถนน เป็นต้น รวมทั้งการขับขี่ยานพาหนะโดยประมาทของคนงานและผู้ที่เกี่ยวข้องไป-มา ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องติดตั้งไฟฟาส่องสว่าง และป้ายเตือนต่างๆ ให้เพียงพอต่อการมองเห็นในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ที่กองเก็บเศษวัสดุเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน</li> <li>- ให้ดำเนินการติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อความปลอดภัยและติดตามตรวจสอบข้อมูลย้อนหลัง</li> </ul>

## แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ





## ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี-สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว-บ.เขาแหลม เพื่อให้การพัฒนาเส้นทางมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 01 > สำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.82+000 ถึง กม.91+000.000 ระยะทาง 9 กิโลเมตร
- 02 > จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 01 > พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดจันทบุรีถึงจังหวัดสระแก้ว ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 02 > เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น
- 03 > เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในการสัญจรด้วยความสะดวกและปลอดภัย

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา  
ประกอบด้วย 2 จังหวัด  
2 อำเภอ 3 ตำบล



ตำบลทับช้าง  
อำเภอสอยดาว  
จังหวัดจันทบุรี



ตำบลวังทอง  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว



ตำบลวังสมบูรณ์  
อำเภอวังสมบูรณ์  
จังหวัดสระแก้ว

## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ

### การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูลข่าวสาร

ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564



## การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- กลุ่มที่ 1 : วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่ในตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 70 คน
- กลุ่มที่ 2 : วันที่ 15 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนมสอยดาว อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี  
ครอบคลุมพื้นที่ในตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 61 คน
- กลุ่มที่ 3 : วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 73 คน
- กลุ่มที่ 4 : วันที่ 16 มิถุนายน 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว  
ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน

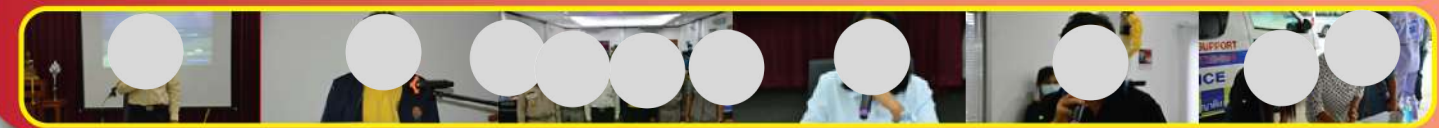


## การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

- กลุ่มที่ 1 : วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังทอง อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50 คน



- กลุ่มที่ 2 : วันจันทร์ที่ 11 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 56 คน



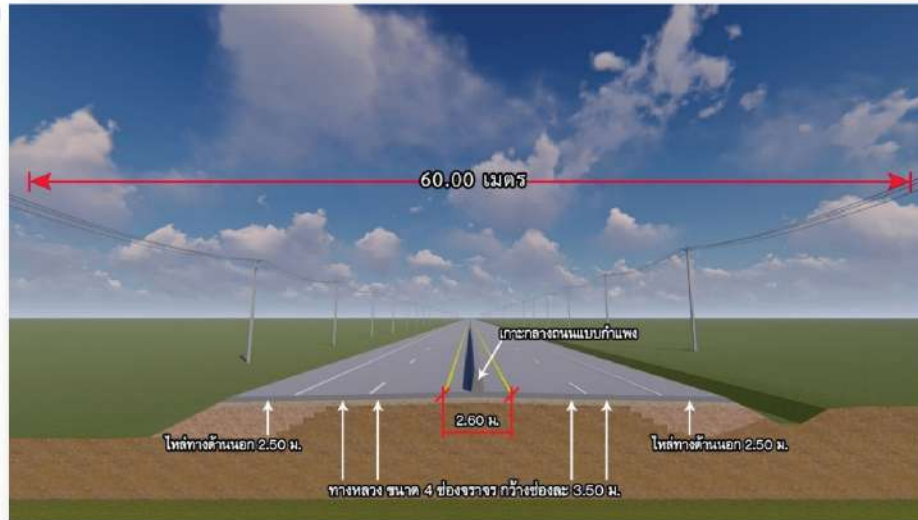
- กลุ่มที่ 3 : วันอังคารที่ 12 ตุลาคม 2564 ณ ห้องประชุมสหกรณ์โคนม อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน



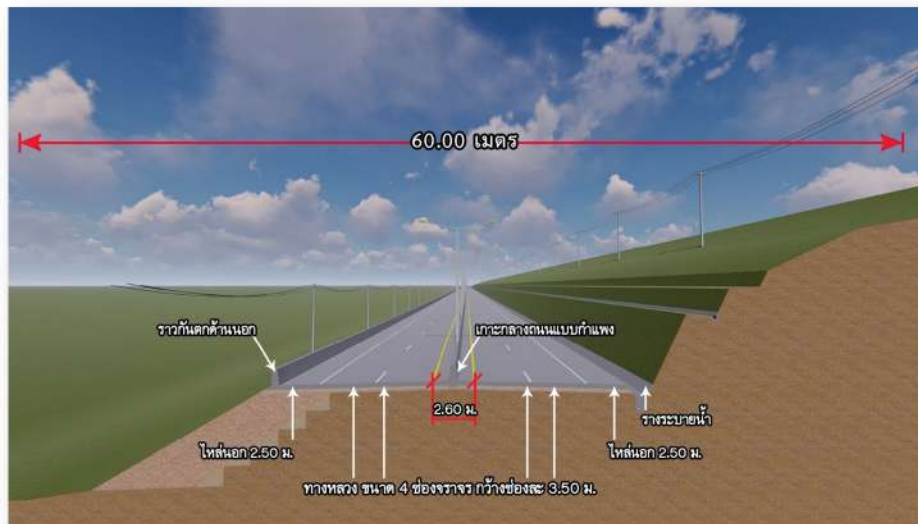


## รูปแบบการพัฒนาโครงการ

1. รูปแบบทางหลวงทั่วไป เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)



2. รูปแบบทางหลวงช่วงภูเขาแคบ เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมราวกันตกด้านนอก และรางระบายน้ำด้านในชิดกับภูเขา



รูปแบบทางหลวงช่วงภูเขาแคบ เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) โดยการก่อสร้างจะปรับปรุงผิวจราจร 2 ช่องจราจรเดิม และก่อสร้างผิวจราจรใหม่อีก 2 ช่องจราจร ด้านขวาทางและก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองฝั่งของทางหลวง

นอกจากนี้ บริเวณ กม.90+175 - กม.90+250 ด้านซ้ายทาง ระยะทาง 75 เมตร ได้ออกแบบติดตั้งกล่องเก็บขยะบนบรรทัดเพื่อป้องกันหินตกจากภูเขาสูงสู่ผิวจราจร และปลูกต้นไม้



ทางหลวง 4 ช่องจราจร ช่วงภูเขาแคบ



ทางหลวง 4 ช่องจราจร ติดตั้งกล่องเก็บขยะป้องกันหินตกสู่ผิวจราจร

## การออกแบบการจัดการจราจรท้องถิ่น และการกลับรถ



ภาพจำลองรูปแบบจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน

ลำดับ	ตำแหน่ง	ความสูงสำหรับกลับรถ (เมตร)	สถานที่
1	กม.83+125.000	5.50	หน้าวัดเขาแดง
2	กม.85+050.000	5.50	บ้านคลองทรัพย์
3	กม.86+871.502	4.50	แยกบ้านไทรงาม
4	กม.89+397.074	5.50	แยกวังทอง (สก.3087)

ตำแหน่งจุดกลับรถ

## การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ได้มีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ประกอบด้วย

- 1) คลอดเส้นทางโครงการ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างทึงคู่ ทุกระยะ 35 เมตร บนเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)
- 2) บริเวณทางคู่ขนาน ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างทึงเดียว ทุกระยะ 35 เมตร
- 3) บริเวณสะพานทางลัดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast)
- 4) บริเวณภายในสะพานทางลัดกลับรถ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างใต้สะพาน



## การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและการอำนวยความสะดวก

- ✳ มีการออกแบบติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือนด้านความปลอดภัย และป้ายแนะนำด้านการท่องเที่ยว และมีการออกแบบอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็น เช่น ราวกันอันตรายมิได้งับเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนความเร็ว เป็นต้น
- ✳ สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บริเวณ(1) กม.82+550.000 (2) กม.85+780.000 (3) กม.86+100.000 (4) กม.88+112.500 และ (5) กม.90+425.000
- ✳ มีการออกแบบศาลารอดโดยสาร จำนวน 21 แห่ง โดยบริเวณศาลารอดโดยสารของโครงการ ได้มีการออกแบบช่องจอดรถโดยสารเพิ่มเติมจากช่องจราจรหลัก
- ✳ มีการออกแบบจุดจอดรถบรรทุก บริเวณ กม.85+600 ทั้งสองฝั่งทางหลวง
- ✳ ลานจอดรถบริเวณศาลเจ้าพ่อเขาแค บริเวณ กม.83+620 ด้านขวาทาง ได้มีการออกแบบที่จอดรถไว้ จำนวน 21 คัน



ภาพจำลองสะพานลอยคนเดินข้าม