กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 3394 สาย ลูกแก - รางพิกุล



ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3394 (สาย ลูกแก - รางพิกุล) เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อ จ.กาญจนบุรี ราชบุรี และนครปฐม มีระยะทางประมาณ 22.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนสายนี้เป็นหนึ่งในเส้นทางที่เชื่อมการจราจรใน อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี และเป็นจุดตัดกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) ส่งผลให้ปริมาณจราจรในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น การสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 3394 สาย ลูกแก - รางพิกุล จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ อีกทั้งช่วยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคตะวันตก และเติมเต็มโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2568 ตามท้ายประกาศ 4 (ลำดับที่ 20 และ 33) พบว่า โครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจจะเกิดต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน โครงการจึงได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติตามมาตรการฯ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการให้ครบถ้วนและรอบด้าน

ด้วยเหตุนี้ **กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย **บริษัท คาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด** และ **บริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด** ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบนทางหลวงหมายเลข 3394 สาย ลูกแก - รางพิกุล เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยงกับโครงข่ายการคมนาคมในภูมิภาค รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
กันยายน 2569



วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. **เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ สังคม และด้านจราจร**

2. **เพื่อศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน** กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และแผนจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3. **เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อโครงการ** พร้อมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



1. เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ปริมาณจราจรในปัจจุบัน และในอนาคต



2. เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน
ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในพื้นที่โครงการ



3. เพิ่มศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของประเทศ
ตลอดจนช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคม สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

ขอบเขตการศึกษาโครงการ

การดำเนินงานโครงการมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน โดยขอบเขตการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย งานสำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานวิศวกรรมจราจร งานออกแบบรายละเอียด งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

ด้านวิศวกรรม

- งานศึกษาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ (ถ้ามี)
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
- งานระบบระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า
- งานสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
- งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ
- งานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ด้านสิ่งแวดล้อม

- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ
- การจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3394 บริเวณ กม.0+000 ในเขตพื้นที่ ต.คอนขมิ้น อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี และสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3394 บริเวณ กม.21+800 ในเขตพื้นที่ ต.รางพิกุล อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม มีระยะทางรวมประมาณ **21.800 กิโลเมตร**

มีพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ **9 ตำบล 3 อำเภอ 3 จังหวัด** ประกอบด้วย ต.ท่าเสา ต.คอนขมิ้น ต.ยางม่วง ต.สนามแย้ อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี ต.ท่าผา ต.กรับใหญ่ อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี ต.ทุ่งลูกนก ต.ห้วยหมอนทอง และ ต.รางพิกุล อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทางโครงการ
- พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร
- ถนน
- แม่น้ำ/แหล่งน้ำ

ขอบเขตการปกครอง

จ.กาญจนบุรี
- ต.ท่าเสา อ.ท่ามะกา
- ต.คอนขมิ้น อ.ท่ามะกา
- ต.ยางม่วง อ.ท่ามะกา
- ต.สนามแย้ อ.ท่ามะกา

จ.ราชบุรี
- ต.ท่าผา อ.บ้านโป่ง
- ต.กรับใหญ่ อ.บ้านโป่ง

จ.นครปฐม
- ต.ทุ่งลูกนก อ.กำแพงแสน
- ต.ห้วยหมอนทอง อ.กำแพงแสน
- ต.รางพิกุล อ.กำแพงแสน

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการสำรวจรูปแบบทางหลวงปัจจุบันพบว่าพื้นที่โครงการเป็นที่ราบตลอดเส้นทาง ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เนื่องจากแต่ละช่วงมีความกว้างของเขตทางและสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน โครงการจึงกำหนดแนวทางการพัฒนาให้เหมาะสมกับพื้นที่ ดังนี้

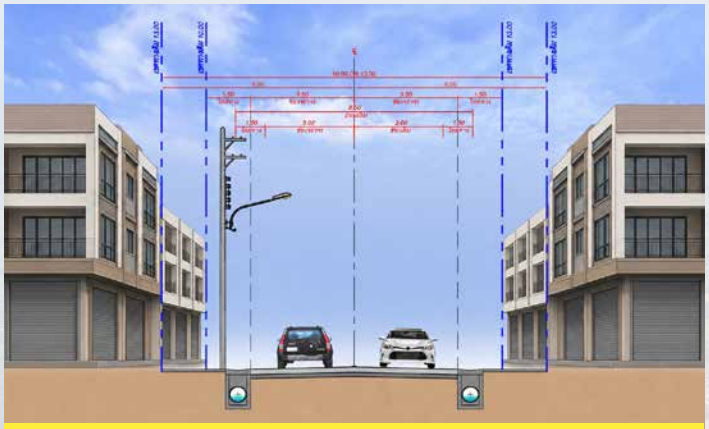
ช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ (บริเวณชุมชนตลาดลูกแก) เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเขตทาง ไม่สามารถขยายเป็น 4 ช่องจราจรได้โดยไม่เวนคืนที่ดิน จึงคงรูปแบบถนน 2 ช่องจราจรไว้ โดยการปรับปรุงจะมุ่งเน้นการซ่อมบำรุงผิวจราจรและปรับปรุงระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ช่วง กม.0+164 ถึง กม.0+400 มีขนาดเขตทางกว้าง 20.00 เมตร จะทำการขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร โดยเปรียบเทียบรูปแบบเกาะกลางถนนจำนวน 2 รูปแบบ

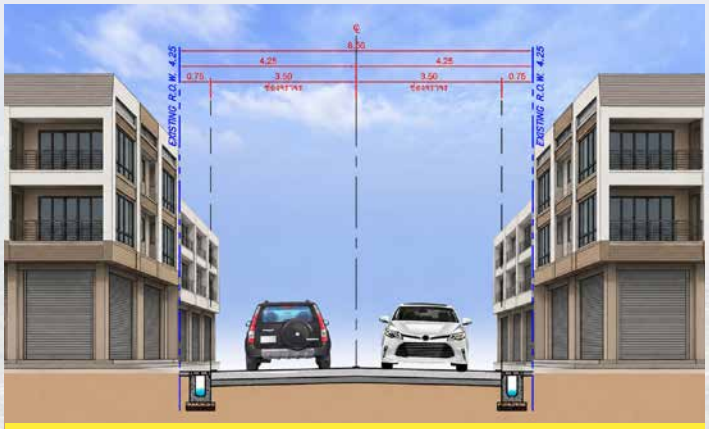
ช่วงเขตทางทั่วไป (กม.0+400 ถึง กม.12+208 และ กม.13+100 ถึง กม.21+800) มีขนาดเขตทางกว้าง 30.00 เมตร จะทำการศึกษาสัดส่วนถนนและเปรียบเทียบรูปแบบเกาะกลางถนนจำนวน 4 รูปแบบ

ช่วงชุมชนตลาดห้วยกระบอก (กม.12+208 ถึง กม.12+700) มีเขตทางจำกัดเพียง 8.50 เมตร ไม่สามารถขยายเป็น 4 ช่องจราจรได้โดยไม่เวนคืนที่ดิน จึงคงรูปแบบถนนเดิมไว้ แต่จะดำเนินการตีเส้นจราจรใหม่และติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยสูงสุดและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่มากยิ่งขึ้น

พื้นที่ชุมชนเขตทางจำกัด

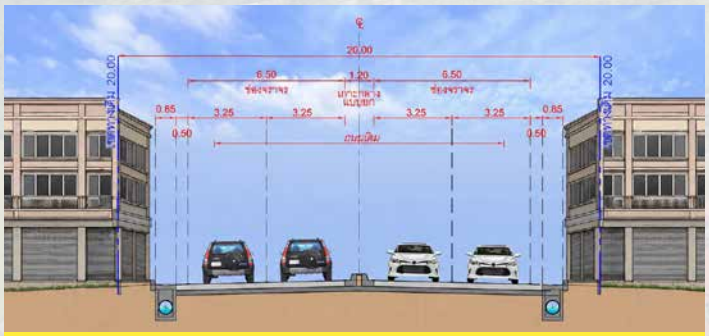


พื้นที่เขตทางจำกัด 10.00 - 13.00 เมตร (ชุมชนตลาดลูกแก)



พื้นที่เขตทางจำกัด 8.50 เมตร (ชุมชนตลาดห้วยกระบอก)

ช่วงเขตทางกว้าง 20.00 เมตร



รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 1.20 เมตร

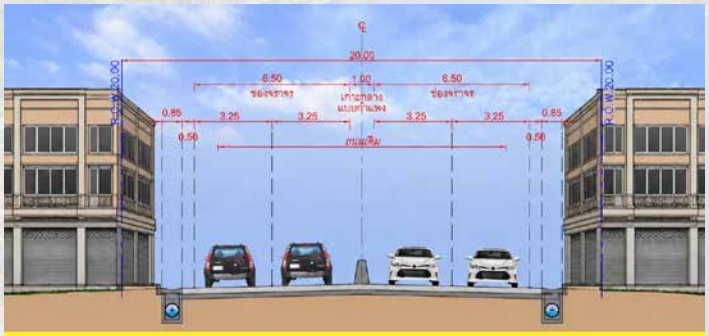
ออกแบบเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบยก (Raised Median)** กว้าง 1.20 เมตร เขตทางกว้าง 20.00 เมตร ติดตั้งรางระบายน้ำพร้อมทางเท้า

ข้อดี

- ก่อสร้างง่าย รวดเร็ว ใช้เพียงดันหินและถมดิน เกาะกลางไม่ต้องเสริมเหล็กหรือคอนกรีตหนา ใช้งบประมาณน้อย
- ทัศนวิสัยดีกว่าเกาะกลางแบบกำแพงเนื่องจากไม่มีสิ่งกีดขวางแนวราบเอื้อต่อการมองเห็นรถสวนทางและป้ายจราจรล่วงหน้า
- ปลูกต้นไม้หรือพุ่มเตี้ยลดแสงจ้าจากไฟหน้ารถได้ในบางช่วง
- ดัดแปลงเป็นช่องเปิดกลับรถได้ง่ายกว่า เหมาะกับพื้นที่ที่มีจุดกลับรถหรือทางแยกถี่

ข้อด้อย

- ความกว้างเกาะกลาง 1.20 เมตร แคบกว่าเกณฑ์ที่พึงประสงค์สำหรับใช้เป็นที่พักคนข้ามถนนอย่างปลอดภัย จึงใช้เป็นที่พักคนข้ามได้จำกัด
- มีความเสี่ยงต่อการชนแบบพลิกคว่ำของยานพาหนะความเร็วสูง ควรจำกัดความเร็ว ออกแบบและติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้า
- ต้องดูแลรักษาความสะอาดหรือตัดหญ้าและซ่อมแซมดันหินเป็นระยะ



รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 1.00 เมตร

ออกแบบเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)** กว้าง 1.00 เมตร เขตทางกว้าง 20.00 เมตร ทั้งนี้ อุปกรณ์กั้นต้องผ่านการทดสอบตามมาตรฐาน AASHTO MASH 2016 ระดับไม่ต่ำกว่ามาตรฐานการทดสอบความปลอดภัย

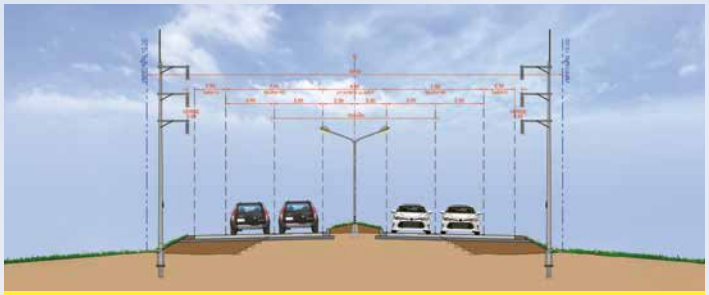
ข้อดี

- ป้องกันการข้ามเลนของยานพาหนะ ลดอุบัติเหตุปะทะประสานงารุนแรง โดยเฉพาะช่วงปริมาณจราจรหรือความเร็วสูง
- ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อย เหมาะกับช่วงเขตทางจำกัด 20.00 เมตร
- ค่าบำรุงรักษาต่ำกว่าเกาะกลางแบบยก (ไม่ต้องตัดหญ้าหรือปลูกต้นไม้)

ข้อด้อย

- ไม่มีพื้นที่รองรับการกลับรถหรือพักคนข้ามถนน ไม่เหมาะกับช่วงชุมชนที่มีการเดินเท้าข้ามถนนหนาแน่น
- ต้องใช้อุปกรณ์กั้นที่ผ่านการทดสอบตามมาตรฐาน AASHTO MASH 2016 ไม่ต่ำกว่าระดับมาตรฐานการทดสอบความปลอดภัย ต้นทุนสูงกว่าดันหินเกาะกลางทั่วไป
- บดบังทัศนวิสัยการมองเห็นรถสวนทาง และอาจเกิดปัญหาแสงไฟหน้ารถกลางคืนต้องติดตั้งแผงกันแสงเพิ่มเติม

ช่วงเขตทางกว้าง 30.00 เมตร



รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 4.60 เมตร

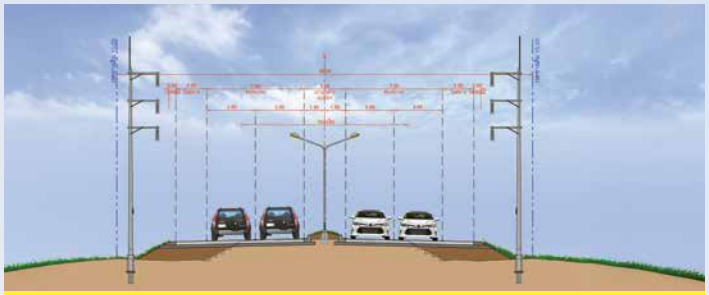
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบยก (Raised Median)** กว้าง 4.60 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร

ข้อดี

- มีความปลอดภัยในการกลับรถสูง เพราะเกาะกลางกว้างพอที่จะออกแบบเป็นช่องรอกลับรถ (Turn Lane) ช่วยแยกรถรอกลับรถออกจากช่องทางตรง ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุชนท้าย
- มีความปลอดภัยของคนข้ามถนน เกาะกลางแบบยกทำหน้าที่เป็นจุดพักข้ามถนน สำหรับคนเดินเท้าได้ดี เหมาะกับพื้นที่ชุมชนที่มีการข้ามถนนคับคั่ง
- สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมบริเวณเกาะกลางได้ในอนาคต โดยไม่รบกวนช่องจราจรเดิม

ข้อด้อย

- ความเสี่ยงกรณีรถเสียหลัก รถที่วิ่งด้วยความเร็วสูงอาจพุ่งข้ามเกาะกลางไปยังฝั่งตรงข้าม จนเกิดการชนประสานงาได้
- ความซับซ้อนของระบบระบายน้ำ ต้องทำระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางบริเวณทางโค้งราบ (จุดยกโค้ง)
- ข้อจำกัดเรื่องความเร็ว รูปแบบเกาะกลางลักษณะนี้ไม่เหมาะกับการรองรับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงมาก



รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 3.00 เมตร

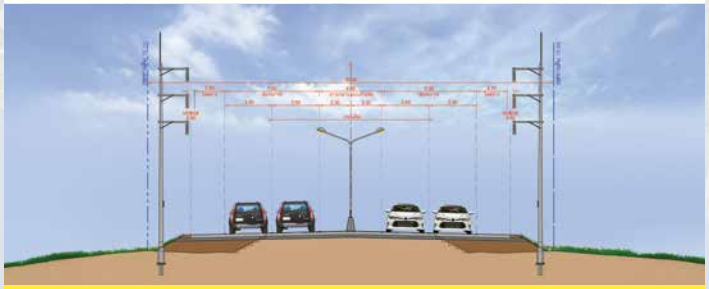
ออกแบบเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบยก (Raised Median)** กว้าง 3.00 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร

ข้อดี

- ก่อสร้างและบำรุงรักษาใกล้เคียงกับรูปแบบทางเลือกที่ 1 แต่ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่า เหมาะกับบริเวณที่มีข้อจำกัดด้านที่ดิน
- ยังคงมีเกาะกลางให้คนเดินเท้าหยุดพักระหว่างข้ามถนนได้ แม้พื้นที่จะแคบกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1

ข้อด้อย

- พื้นที่เกาะกลางแคบกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 การจัดช่องรอเลี้ยวหรือกลับรถสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ทำได้ยากกว่า
- รถความเร็วสูงยังคงมีความเสี่ยงพุ่งข้ามไปฝั่งตรงข้ามได้เช่นเดียวกับรูปแบบทางเลือกที่ 1



รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 4.60 เมตร

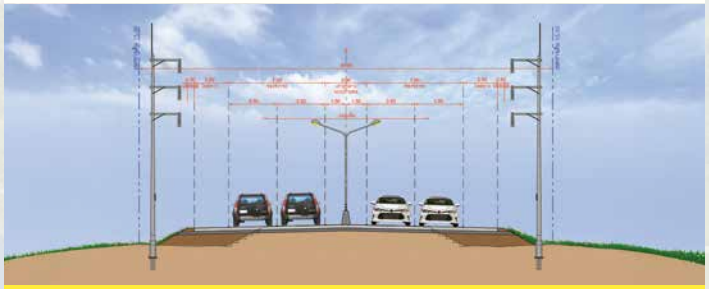
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)** ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 2.00 เมตร และกำแพงคอนกรีตฐานกว้าง 0.61 เมตร ความกว้างเกาะกลางรวม 4.60 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร

ข้อดี

- ความปลอดภัยสูงในการป้องกันการชน ป้องกันอุบัติเหตุรถข้ามเกาะมาชนประสานงาได้เป็นอย่างดี และช่วยลดแสงไฟหน้าของรถฝั่งตรงข้ามในเวลากลางคืน
- รองรับความเร็วและการก่อสร้าง รองรับการจราจรที่ใช้ความเร็วได้ดี ก่อสร้างและติดตั้งได้รวดเร็ว
- ประหยัดค่าบำรุงรักษา เนื่องจากค่าบำรุงรักษาต่ำกว่าเกาะกลางประเภทอื่น และใช้พื้นที่เกาะกลางน้อย

ข้อด้อย

- ข้อจำกัดในการข้ามถนนและกลับรถ จัดช่องรอกลับรถหรือเลี้ยวขวาที่ทางแยกได้ยาก และคนเดินเท้าข้ามถนนได้ลำบาก จึงไม่เหมาะกับพื้นที่เขตชุมชน (เว้นแต่จะเว้นช่องพักข้าม ซึ่งมีพื้นที่แคบมาก)
- ข้อจำกัดในการติดตั้งโครงสร้าง พื้นที่เกาะกลางไม่เพียงพอสำหรับการติดตั้งเสาโครงสร้าง เช่น ตอม่อสะพานลอยคนเดินข้าม หรือป้ายจราจรขนาดใหญ่ เป็นต้น
- ข้อจำกัดด้านการมองเห็นและระบายน้ำ อาจเกิดปัญหาระยะมองเห็น (Sight Distance) บริเวณทางโค้งราบ และยังคงต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านรับการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ



รูปแบบทางเลือกที่ 4 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 3.00 เมตร

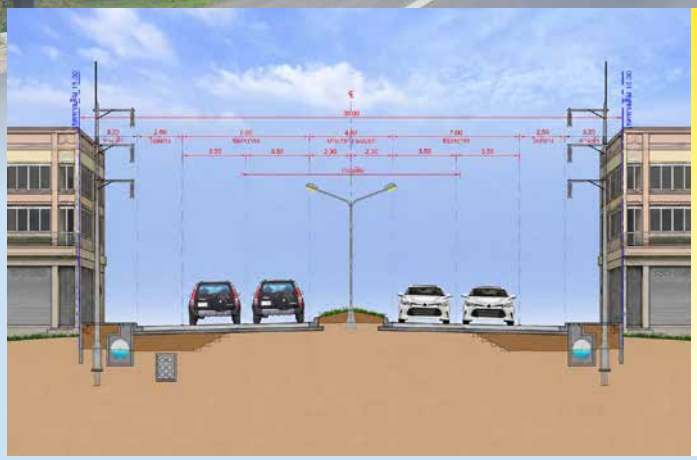
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)** ประกอบด้วย ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.20 เมตร และกำแพงคอนกรีตฐานกว้าง 0.61 เมตร ความกว้างเกาะกลางรวม 3.00 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร

ข้อดี

- ประหยัดพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยที่สุดจากทั้ง 4 รูปแบบทางเลือก เหมาะสำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านเขตทางหรือที่ดินมากที่สุด
- ต้นทุนก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3 เนื่องจากใช้ปริมาณวัสดุก่อสร้าง (คอนกรีตหล่อสำเร็จ) น้อยกว่า ทำให้ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง

ข้อด้อย

- ข้อจำกัดช่องเลี้ยวหรือกลับรถเพิ่มขึ้น ทำให้พื้นที่เกาะกลางแคบลง (เปรียบเทียบกับรูปแบบทางเลือกที่ 3) ทำให้การจัดช่องรอกลับรถหรือเลี้ยวขวาทำได้ยากกว่า และมีพื้นที่หลบรถขณะรอเลี้ยวจำกัดมาก
- เกิดปัญหาระยะมองเห็น (Sight Distance) และการบดบังทัศนวิสัยบริเวณทางโค้ง เช่นเดียวกับรูปแบบทางเลือกที่ 3



สำหรับแหล่งพื้นที่ชุมชน เขตทางกว้าง 30.00 เมตร

เนื่องจากสภาพพื้นที่มีข้อจำกัดทางด้านเขตทางกว้าง 30.00 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนที่อยู่โดยรอบ จึงออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.20 เมตร ซึ่งจะช่วยจัดระเบียบพื้นที่หน้าอาคารพาณิชย์ ให้ประชาชนเดินสัญจรและเข้า - ออกร้านค้าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย

แบ่งทิศทางการจราจรด้วย**เกาะกลางแบบยก (Raised Median)** กว้าง 4.60 เมตร เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับหยุดพักขณะข้ามถนน พร้อมทั้งจัดสรรพื้นที่ใต้ทางเท้าสำหรับวางระบบท่อระบายน้ำ รองรับการแก้ปัญหาน้ำท่วมขังในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือก

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบพัฒนาโครงการที่เหมาะสม มี **6 รูปแบบ แบ่งเป็น ช่วงเขตทางกว้าง 20.00 เมตร จำนวน 2 รูปแบบ และช่วงเขตทางกว้าง 30.00 เมตร จำนวน 4 รูปแบบ** การศึกษาเปรียบเทียบวิเคราะห์หารูปแบบที่เหมาะสมนั้น จะแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 ด้านหลัก คือ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม ในการคัดเลือกจะคำนึงถึงความสำคัญของแต่ละด้าน การให้คะแนนในแต่ละด้านจะยึดถือตามลำดับความสำคัญ โดยมีคะแนนรวมทั้งสิ้น **100 คะแนน** มีรายละเอียดดังนี้

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร 35 คะแนน

เช่น ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่และความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของโครงการ รูปแบบเรขาคณิตการกลับรถและการเลี้ยว ระยะมองเห็น และผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง เป็นต้น

ปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน 30 คะแนน

เช่น ค่าก่อสร้าง และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เป็นต้น

ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน

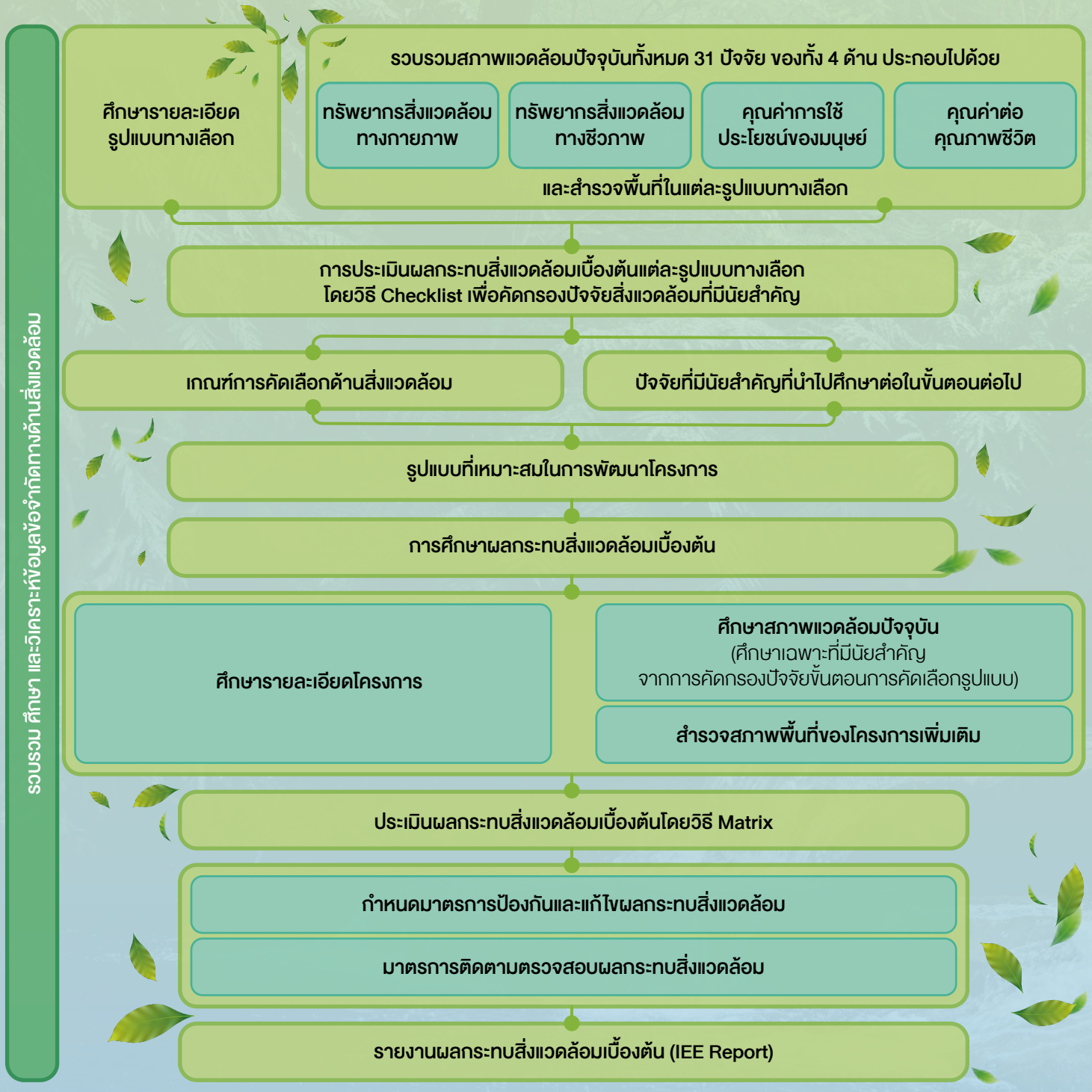
เช่น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และผลกระทบด้านสุนทรียภาพ เป็นต้น

การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง จัดทำโดย กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม **31 ปัจจัย** ควบคู่ไปกับขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบสำหรับปัจจัยที่สามารถเปรียบเทียบกันได้ ในการนำมาเป็นเกณฑ์ประกอบการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

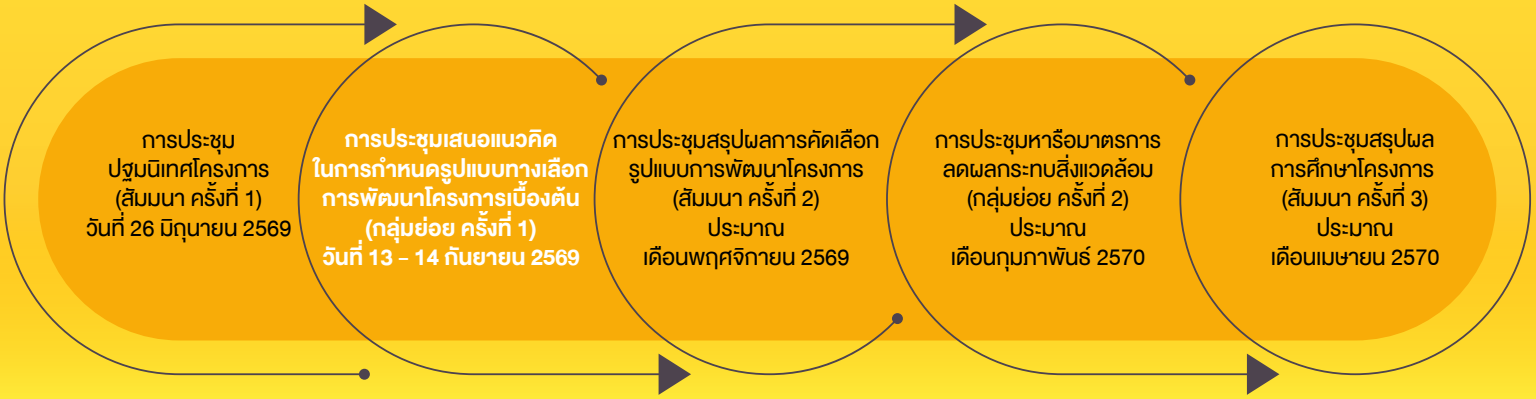
ขั้นตอนการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงได้กำหนดแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาได้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นต่อโครงการอย่างกว้างขวางตั้งแต่เริ่มศึกษาโครงการ เพื่อให้ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดถนนโครงการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และสิ่งแวดล้อม สภาพเศรษฐกิจ และการใช้ชีวิตของประชาชน เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้เส้นทาง และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้ได้มากที่สุด นอกจากนี้เพื่อให้เกิดการรับทราบข้อมูลอย่างกว้างขวาง กรมทางหลวงได้กำหนดแผนการประชาสัมพันธ์โครงการควบคู่ไปกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดระยะเวลาโครงการ

แนวทางการดำเนินงาน



ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ของโครงการ ได้แก่ เว็บไซต์ บัญชีไลน์ทางการ (Line OA) และเพจเฟซบุ๊ก ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

เข้าพบผู้บริหารและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ รองผู้ว่าราชการจังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดนครปฐม และจังหวัดราชบุรี นายอำเภอท่ามะกา อำเภอกำแพงแสน และอำเภอบ้านโป่ง ผู้นำชุมชน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 20 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน 2569



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2569 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลลูกแก อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี พร้อมการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น **260 คน**



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 - 75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139 - 140 ถนนพระยาสุเรนทร์
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ : 0 2180 0744 หรือ 08 1621 8736

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด (สำนักงานใหญ่)
9/120 หมู่บ้านธนัชชา หมู่ที่ 4 ต.บางหลวง
อ.เมือง จ.ปทุมธานี 12000
โทรศัพท์ : 0 2101 0124

บริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด
251 ซอยศรีสุข (ลาดพร้าว 34)
ถนนลาดพร้าว แขวงสามเสนนอก
เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2938 8390

www.3394ลูกแกรางพิกุล.com

@555kmitq

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 3394 สาย ลูกแก - รางพิกุล