



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ  
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

## บนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ต.กลางดง – บ.ป่อทอง



มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการ  
โครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง  
ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง  
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม



## ความเป็นมาของโครงการ

ถนนมิตรภาพ ทางหลวงหมายเลข 2 หรือทางหลวงสายสระบุรี - สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ต.กลางดง - บ.บ่อทอง เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น และมีจุดกลับแบบเปิดเกาะกลางหลายแห่ง ซึ่งทำให้เกิดการตัดกระแสนของการจราจร และยังเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งซึ่งทำให้สถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวงให้ความสำคัญในการพัฒนาควบคู่กับชุมชนและสิ่งแวดล้อมจึงกำหนดให้โครงการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ครบถ้วน รอบด้าน ก่อนดำเนินการต่อไป

กรมทางหลวงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย จึงได้จัดทำขอบเขตของงานตามรายละเอียดสำหรับการว่าจ้างที่ปรึกษาดังต่อไปนี้

## ขอบเขตการศึกษาของโครงการ



### ด้านวิศวกรรม

- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบรายละเอียดงานทาง
- งานออกแบบรายละเอียดทางแยก
- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง
- งานฐานราก วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และการทรุดตัวของดินทาง
- งานออกแบบโครงสร้างสะพาน
- โครงสร้างทางแยกต่างระดับ
- อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ
- งานระบบระบายน้ำ
- งานระบบไฟฟ้า
- งานสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อมภาค
- งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)



### ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ



### ด้านสิ่งแวดล้อม

- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA)

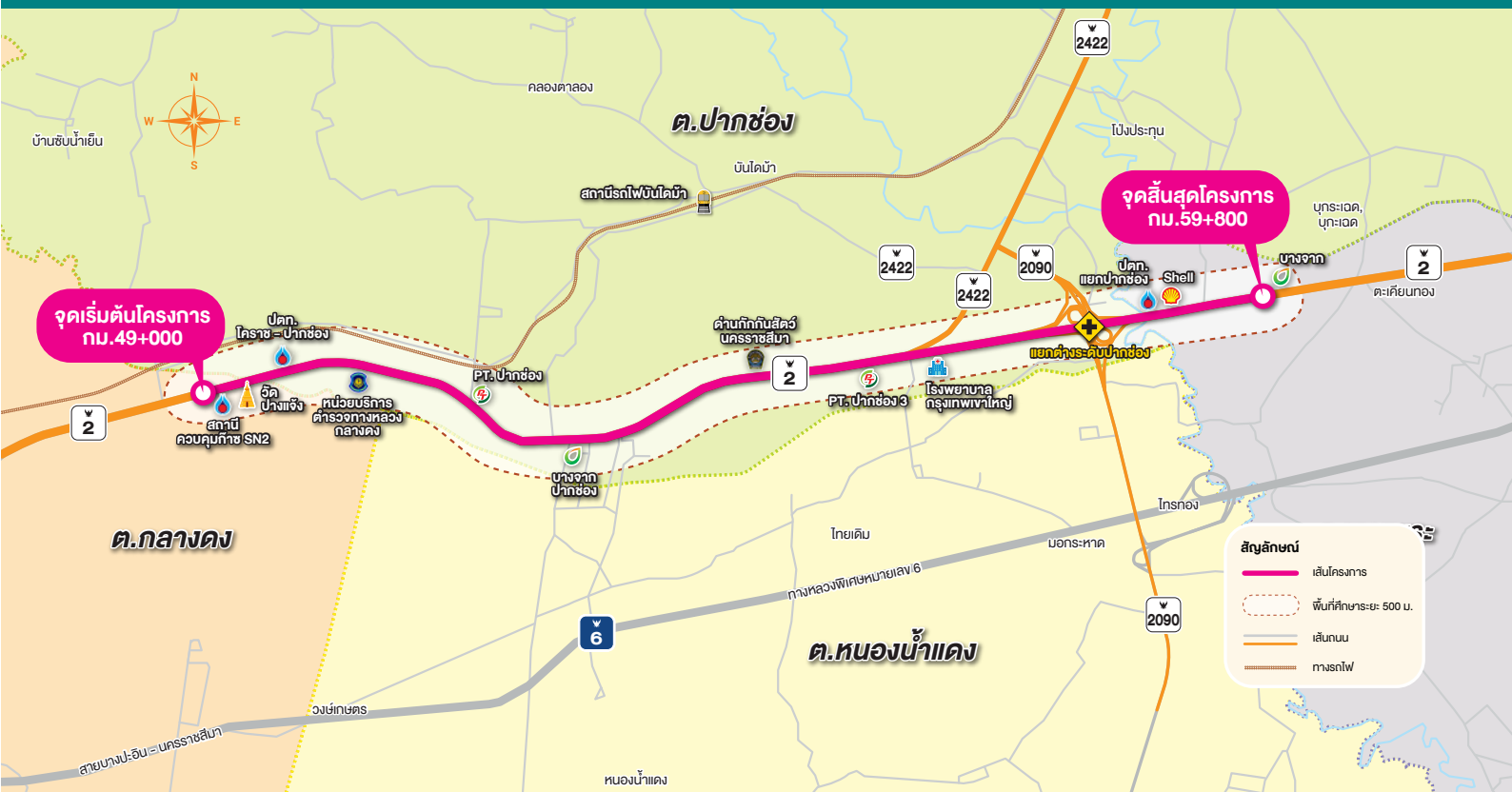


### ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ
- การจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชน ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

## พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ต.กลางดง - บ.บ่อทอง บริเวณช่วง กม.49+000 ถึง กม.59+800 รวมระยะทางประมาณ 10.800 กิโลเมตร หรือรวมโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ปกครอง 1 จังหวัด 1 อำเภอ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลกลางดง ตำบลหนองน้ำแดง ตำบลปากช่อง และตำบลชนงพระ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาเป็นเนินเขาบริเวณช่วงต้นโครงการ ประมาณ 4 กิโลเมตร ก่อนที่จะเริ่มลดระดับลงเข้าสู่พื้นที่ราบบริเวณทางแยกต่างระดับปากช่อง จนกระทั่งถึงจุดสิ้นสุดของพื้นที่ศึกษา ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางเดิม 60 เมตร มีชุมชน และห้างร้าน ธุรกิจการค้าประชิดเขตทาง และมีโครงข่ายถนนเดิมเชื่อมต่อชุมชนตลอดสองข้างทาง



## วัตถุประสงค์ของโครงการ



**เพื่อสำรวจและออกแบบ**เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ต.กลางดง - บ.บ่อทอง จังหวัดนครราชสีมา ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนดถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



**เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์**สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงการ



**เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่**ข้อมูลการศึกษาโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

## ประโยชน์ของโครงการ



เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย



เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการสัญจรมากยิ่งขึ้น



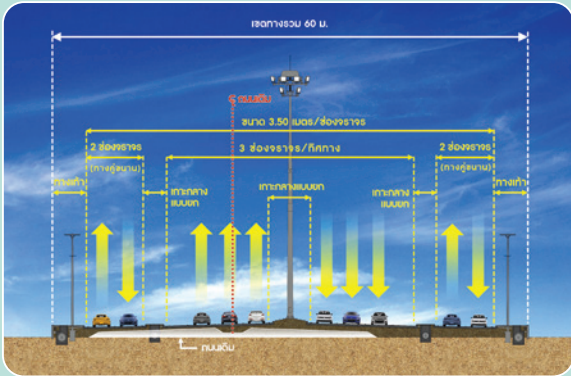
ส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น อันเนื่องมาจากโครงข่ายถนนที่ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

# การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ปัจจุบันทางหลักมีจำนวน 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง พบปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมาก โครงการจึงได้ออกแบบและกำหนดรูปแบบการปรับปรุงหรือขยายถนนเดิมให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ดังนี้

## รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ปรับปรุงแบบเกาะกลางจากเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) เป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ปรับปรุงคันทางเดิมก่อสร้างคันทางใหม่ฝั่งขวาทาง (ทิศทางมุ่งหน้าสระบุรี) และก่อสร้างทางคู่ขนาน 2 ฝั่ง ขนาด 2 ช่องจราจรแบบสวนทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อชุมชน ร้านค้าในพื้นที่ แบ่งการจราจรของช่องทางหลักและทางคู่ขนานด้วยเกาะยก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจร และยังสามารถปลูกไม้พุ่มเพื่อให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงาม และช่วยป้องกันแสงไฟหน้ารถสวนทางเข้าตาผู้ขับขี่



### ข้อดี

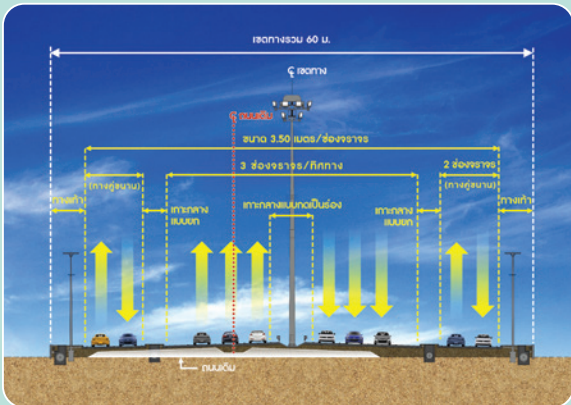
1. มีพื้นที่เกาะกลาง สามารถใช้ในการปลูกต้นไม้หรือไม้พุ่มเตี้ย เพื่อเกิดทัศนียภาพที่สวยงาม และช่วยลดแสงไฟหน้ารถได้
2. ค่าก่อสร้างถูกกว่ารูปแบบอื่น

### ข้อด้อย

1. มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากรถข้ามเกาะกลางไปอีกทิศทางการจราจร
2. กรณีปลูกต้นไม้ หรือไม้พุ่ม มีค่าบำรุงรักษาสูง

## รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median)

คงรูปแบบเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ซึ่งทำหน้าที่ช่วยเป็นทางระบายน้ำผิวทาง ต้องมีการปรับตำแหน่งเกาะกลางไปด้านขวาทาง และก่อสร้างคันทางใหม่ฝั่งขวาทาง (ทิศทางมุ่งหน้าสระบุรี) รวมทั้งปรับปรุงคันทางเดิมให้สอดคล้องกัน ทำการก่อสร้างทางคู่ขนาน 2 ฝั่ง ขนาด 2 ช่องจราจรแบบสวนทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อชุมชน ร้านค้าในพื้นที่ แบ่งการจราจรของช่องทางหลักและทางคู่ขนานด้วยเกาะยก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจร



### ข้อดี

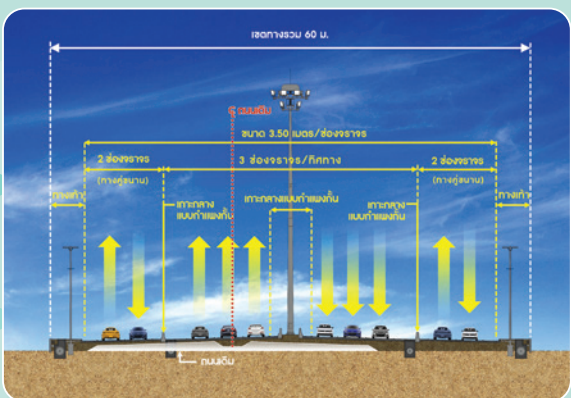
1. การจัดการระบายน้ำทำได้ง่าย สามารถใช้เกาะกลางเป็นร่องน้ำช่วยในการระบายน้ำ
2. ความกว้างและระดับเกาะกลางที่ต่ำกว่าผิวทาง ช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เสียหลักข้ามไปอีกทิศทางการจราจร

### ข้อด้อย

1. ใช้พื้นที่มาก ทำให้ขนาดไหล่ทาง และทางเท้ามีความกว้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น
2. ไม่สามารถป้องกันไฟหน้ารถจากจราจรทิศทางตรงข้ามได้
3. มีค่าบำรุงรักษาในการขุดลอกและกำจัดวัชพืช

## รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบเป็นราวหรือกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ปรับปรุงแบบเกาะกลางจากเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) เป็นเกาะกลางกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) ป้องกันการข้ามฝั่งของรถทิศทางตรงข้าม เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ทำการปรับปรุงคันทางเดิม ก่อสร้างคันทางใหม่ฝั่งขวาทาง (ทิศทางมุ่งหน้าสระบุรี) และก่อสร้างทางคู่ขนาน 2 ฝั่ง ขนาด 2 ช่องจราจรแบบสวนทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อชุมชน ร้านค้าในพื้นที่ แบ่งการจราจรของช่องทางหลักและทางคู่ขนานด้วยเกาะกำแพงคอนกรีต เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจร



### ข้อดี

1. ถนนมีความปลอดภัย เนื่องจากมีการแบ่งแยกทิศทางการจราจรแยกออกจากกันด้วยเกาะกลางกำแพงคอนกรีต รถไม่สามารถข้ามเกาะกลางไปอีกทิศทางการจราจรได้
2. ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด ทำให้สามารถเพิ่มขนาดไหล่ทางได้กว้างขึ้น
3. ค่าบำรุงรักษาน้อย

### ข้อด้อย

1. ความสามารถระบายน้ำ บนผิวถนนระบายได้ช้ากว่ารูปแบบอื่น
2. กรณีชนด้วยความเร็วต่ำ จะเกิดความเสียหายต่อรถยนต์มากกว่ารูปแบบอื่น

## เกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบพัฒนาโครงการ

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบพัฒนาโครงการที่เหมาะสม มี 3 รูปแบบ ซึ่งในการพิจารณาคัดเลือกจะต้องพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายๆ ด้านประกอบกัน เพื่อให้ครอบคลุมในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน เพื่อเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละช่วง โดยพิจารณาแบ่งตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่



**ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร 40** คะแนน เช่น ความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทาง ความยากง่ายในการก่อสร้าง ความสามารถในการระบายน้ำ และความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร เป็นต้น



**ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30** คะแนน เช่น ค่าก่อสร้าง และบำรุงรักษา เป็นต้น



**ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30** คะแนน เช่น ทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และสุนทรียภาพและทัศนียภาพ เป็นต้น

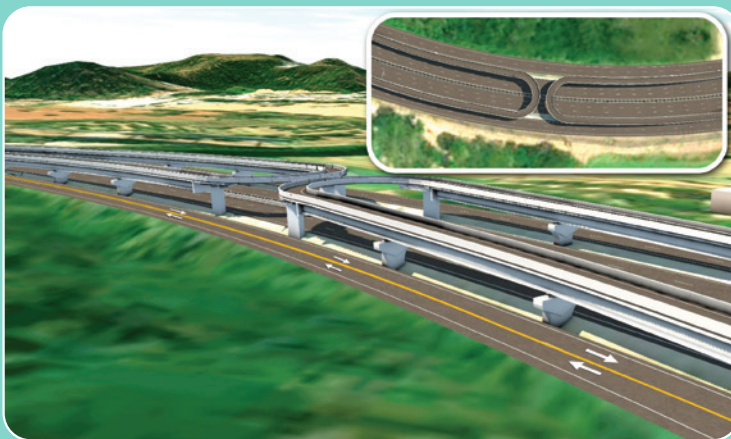
รวม  
**100**  
คะแนน

## งานออกแบบทางแยกต่างระดับ

จากการรวบรวมสถิติปริมาณจราจรบนสายทาง พบว่ายานพาหนะที่สัญจรบนสายทางส่วนใหญ่ คือ รถยนต์ และรถบรรทุก รวมทั้งข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณจุดกลับรถระดับพื้น และบริเวณใกล้เคียง จึงได้พิจารณาการแก้ปัญหาด้วยการปรับรูปแบบการจัดการจราจรของสายทาง ยกเลิกจุดกลับรถระดับพื้น และใช้ทางแยกต่างระดับมาแก้ปัญหา จึงได้ออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับ เพื่อทำการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จำนวน 2 จุด คือ จุดที่ 1 บริเวณ กม.49+100 (วัดปางแจ้ง) และจุดที่ 2 บริเวณ กม.51+575 (โรงพักไขปากช่อง บมจ.ซีพีเอฟ) ดังนี้

### รูปแบบที่ 1 สะพานกลับรถเกือกม้า

การออกแบบที่กลับรถต่างระดับในรูปแบบของสะพานกลับรถ (U-Turn Bridge) ช่วยลดความขัดแย้งของกระแสจราจร ระหว่างรถทางตรงและรถที่ต้องการกลับรถ ทำให้รถทางตรงไม่เกิดการชะลอตัวจากรถที่ตัดกระแส และช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการกลับรถระดับพื้น



#### ข้อดี

1. ลดความขัดแย้งของกระแสจราจร ระหว่างรถทางตรง และรถที่ต้องการกลับรถ
2. ทำให้รถทางตรงไม่เกิดการชะลอตัวจากรถที่ตัดกระแส
3. ช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการกลับรถระดับพื้น
4. ราคาก่อสร้างถูกกว่ารูปแบบอื่น

#### ข้อด้อย

1. ไม่ช่วยลดความลาดชันของทางหลัก ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในการใช้เส้นทางได้ง่าย
2. ความคล่องตัวในการกลับรถน้อยกว่ารูปแบบอื่น



## รูปแบบที่ 2 สะพานบนทางหลัก (Overpass) และจุดตัดทางแยกได้สะพาน

การออกแบบรูปแบบสะพานยกระดับที่ทางหลักเพื่อข้ามแยกด้านใต้สะพาน สำหรับเชื่อมต่อทางคู่ขนานทั้งสองฝั่งถนนจะช่วยลดจุดตัดกระแสการจราจรในบริเวณที่มีลักษณะกายภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นทางลาดชันแบบลูกคลื่น (Rolling Terrain) โดยก่อสร้างสะพานบริเวณตำแหน่งโค้งงอ (Sag Curve) จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวของทางหลัก และสามารถลดความลาดชันของทางหลักได้



### ข้อดี

1. ลดความขัดแย้งของกระแสจราจร ระหว่างรถทางตรงและรถที่ต้องการกลับรถ
2. ทำให้รถทางตรงไม่เกิดการชะลอตัวจากรถที่ตัดกระแส
3. ช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการกลับรถระดับพื้นที่
4. ลดความลาดชันของทางหลัก ทำให้รถสัญจรได้ปลอดภัยและควบคุมความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

### ข้อด้อย

1. ค่าก่อสร้างสูง
2. ใช้พื้นที่ก่อสร้างงานสะพานค่อนข้างกว้าง
3. มีต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่ม



## รูปแบบที่ 3 สะพานบนทางหลัก (Overpass) และวงเวียนใต้สะพาน

การออกแบบรูปแบบสะพานยกระดับที่ทางหลักและวงเวียนใต้สะพาน สำหรับเชื่อมต่อทางคู่ขนานทั้งสองฝั่งถนนเป็นการเชื่อมต่ออย่างอิสระทุกทิศทาง รูปแบบนี้สามารถปรับระดับของทางหลักเพื่อลดความลาดชัน และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางมากขึ้น



### ข้อดี

1. ลดความขัดแย้งของกระแสจราจร ระหว่างรถทางตรงและรถที่ต้องการกลับรถ
2. ทำให้รถทางตรงไม่เกิดการชะลอตัวจากรถที่ตัดกระแส
3. ลดความลาดชันของทางหลัก ทำให้รถสัญจรได้ปลอดภัยและควบคุมความเร็วได้ดียิ่งขึ้น
4. ลดจุดตัดและมุมชนที่อันตราย ช่วยลดการชนประสาธาหรือชนด้านข้างที่รุนแรง

### ข้อด้อย

1. ค่าก่อสร้างสูง
2. ใช้พื้นที่ก่อสร้างงานสะพานค่อนข้างกว้าง



### เกณฑ์ในการคัดเลือก รูปแบบทางแยกต่างระดับ

การพิจารณาตัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดของโครงการ จะต้องพิจารณาให้ครอบคลุมในหลาย ๆ ด้าน ประกอบกัน เพื่อให้ครอบคลุมในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน เพื่อเปรียบเทียบและตัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่

**ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร 40 คะแนน** เช่น รูปแบบทางเรขาคณิต ความปลอดภัยในการขับ ผลกระทบระหว่างก่อสร้าง และความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร เป็นต้น

**ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน** เช่น ค่าก่อสร้าง และบำรุงรักษา เป็นต้น

**ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน** เช่น ทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสัมพันธ์ และสุนทรียภาพและทัศนียภาพ เป็นต้น

รวม  
**100**  
คะแนน

## การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) (ปรับปรุงครั้งที่ 10: มกราคม 2569) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง โดยมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคือ 4 องค์ประกอบหลัก รวมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไปเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ อย่างครอบคลุม รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

### ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ (9 ปัจจัย)

- ภูมิทัศน์ฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- น้ำใต้ดิน
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

### ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ (4 ปัจจัย)

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
- พื้นที่ชุ่มน้ำ

### คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ (7 ปัจจัย)

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค  
และสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วม  
และการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- การใช้ที่ดิน

### คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (11 ปัจจัย)

- เศรษฐกิจ - สังคม
- การโยกย้ายและเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย  
และความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน โบราณคดี  
ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม  
และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

# การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชน และหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็น ต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุทัศน์ สื่อออนไลน์ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอ ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนอง ต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

## แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 1)  
เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2569



**การประชุมเสนอแนวคิด  
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
วันที่ 27 - 28 สิงหาคม 2569**



การประชุมสรุปผลการคัดเลือก  
รูปแบบการพัฒนาโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 2)  
ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569



การประชุมหารือมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
ประมาณเดือนมีนาคม 2570



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 3)  
ประมาณเดือนมิถุนายน 2570

ประชาสัมพันธ์ ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุทัศน์ และสื่อออนไลน์ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ



[www.กลางดง-บ่อทอง.com](http://www.กลางดง-บ่อทอง.com)

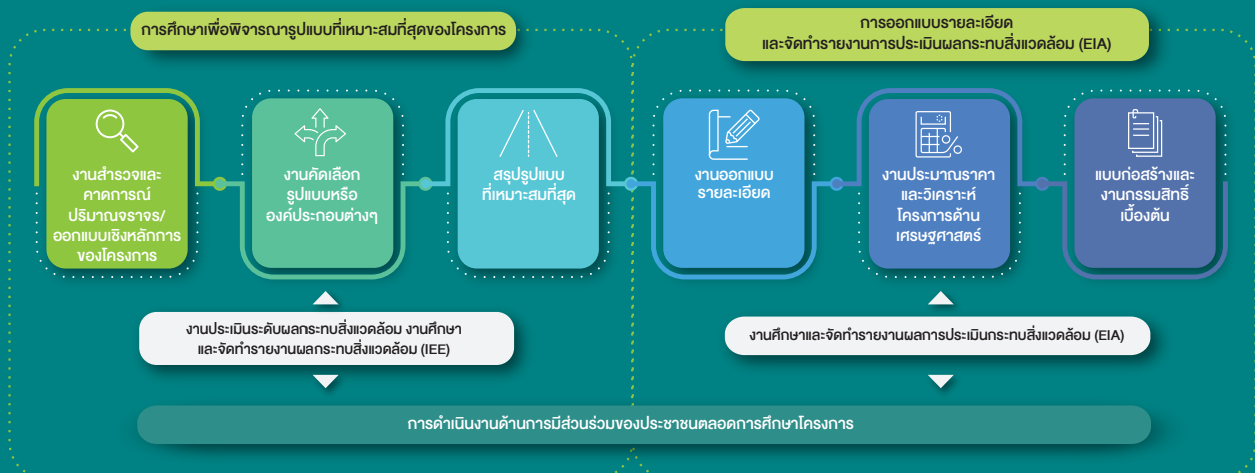


ทล.2 กลางดง-บ่อทอง



Facebook Fanpage  
ทางหลวงหมายเลข 2 ต.กลางดง-บ.บ่อทอง

## แผนการดำเนินงานโครงการ



กรมทางหลวง

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



CHOTICHINDA  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท ไซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด  
147/3/4 อาคารไซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1  
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510

บริษัท ดาวฤกษ์ คอนนิตินันส์ จำกัด  
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะริชชั่น สตรีท  
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน  
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510  
โทรศัพท์ : 0 2375 5422-24  
โทรสาร : 0 2375 5427



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด  
39 ซอยลาดพร้าว 124 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา  
เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310  
โทรศัพท์ : 0 2934 3233 ต่อ 505



บริษัท สยาม เยนเบอร์ลีย์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
47 ถนนเทศบาลรังสิตสุขุมวิท แขวงลาดยาว  
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
โทรศัพท์ : 0 2591 3792