



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยตี)

สิงหาคม 2567

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6602 โทรสาร : 0 2354 104

บริษัทที่ปรึกษาโครงการ



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (สำนักงานใหญ่)
221/1 ซอยประจักษ์ 37 ถนนประจักษ์ แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10800
ติดต่อ คุณกนกนภา สุวรรณภรณ์ (วิศวกรระบบงาน)
โทรศัพท์ : 0-2975-9300

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท เอ็นทีค จำกัด
3/4 ถนนประเสริฐนุกิจ แขวงคลองจั่น เขตเมืองใหม่ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ 0-2379-0141-2 โทรสาร 0-2379-0143-4
ติดต่อ นายสุรเดช พุทธิธำรงค์ (นักวิชาการด้านกรรมมีส่วนร่วมของประชาชน)
โทรศัพท์ : 0-2379-0141-2 ต่อ 105

ด้านงานสำรวจและภาคการณปรับถนนจราจร



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด (สำนักงานใหญ่)
39 ถนนสาทรเก่า ซอย 124 แขวงพิษณุโลก
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10310
ติดต่อ คุณนภสรณ์ บัวเย็น (วิศวกรจราจรและขนส่ง)
โทรศัพท์ 0-2934-3233



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11
กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกตอยติ)

หน้า

สารบัญ	-ก-
สารบัญรูป	-ข-
สารบัญตาราง	-ข-
1. ความเป็นมาของโครงการ	- 1 -
2. วัตถุประสงค์	- 2 -
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	- 2 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	- 2 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	- 2 -
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	- 2 -
5. ขอบเขตการศึกษา	- 4 -
6. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	- 10 -
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดเบื้องต้น	- 13 -
6.2 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	- 15 -
6.3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	- 15 -
6.4 การกำหนดจุดเก็บตัวอย่างทางด้านสิ่งแวดล้อม	- 15 -
7. แนวคิดในการกำหนดรูปแบบโครงการในเบื้องต้น	- 19 -
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 22 -
9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	- 25 -
10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	- 26 -



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11
กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ)

หน้า

สารบัญ.....	-ก-
สารบัญรูป.....	-ข-
สารบัญตาราง	-ข-
สารบัญรูป	
รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	- 3 -
รูปที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	- 12 -
รูปที่ 3 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของ โครงการ.....	- 14 -
รูปที่ 4 สภาพพื้นที่โครงการปัจจุบัน	- 17 -
รูปที่ 5 จุดตรวจคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน.....	- 18 -
รูปที่ 6 รูปแบบทิศทางการเลี้ยวบริเวณทางแยกดอยติ.....	- 19 -
รูปที่ 7 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ 3 ขา	- 20 -
รูปที่ 8 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 1.....	- 20 -
รูปที่ 9 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 2.....	- 21 -
รูปที่ 10 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 3.....	- 21 -
รูปที่ 11 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	- 23 -
สารบัญตาราง	
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	- 3 -
ตารางที่ 2 การประชาสัมพันธ์ และมีส่วนร่วมของประชาชน.....	- 8 -
ตารางที่ 3 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 9 -
ตารางที่ 4 ปัจจัยในการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อม.....	- 11 -
ตารางที่ 5 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการ ดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567	- 13 -
ตารางที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	- 15 -
ตารางที่ 7 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ.....	- 16 -
ตารางที่ 8 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดเสียง.....	- 16 -
ตารางที่ 9 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน.....	- 16 -
ตารางที่ 10 เข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น	- 24 -



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ)

1. ความเป็นมาของโครงการ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) เป็นจุดตัดทางแยกที่สำคัญในการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 11 เข้าตัวเมืองลำพูน ปัจจุบันเป็นจุดตัดทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 โดยการออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจ และวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิก จำกัด และบริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ให้สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อ คชก. พิจารณาก่อนก่อสร้างโครงการ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชน ท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้านและสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ)
- 2) เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสีย จากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

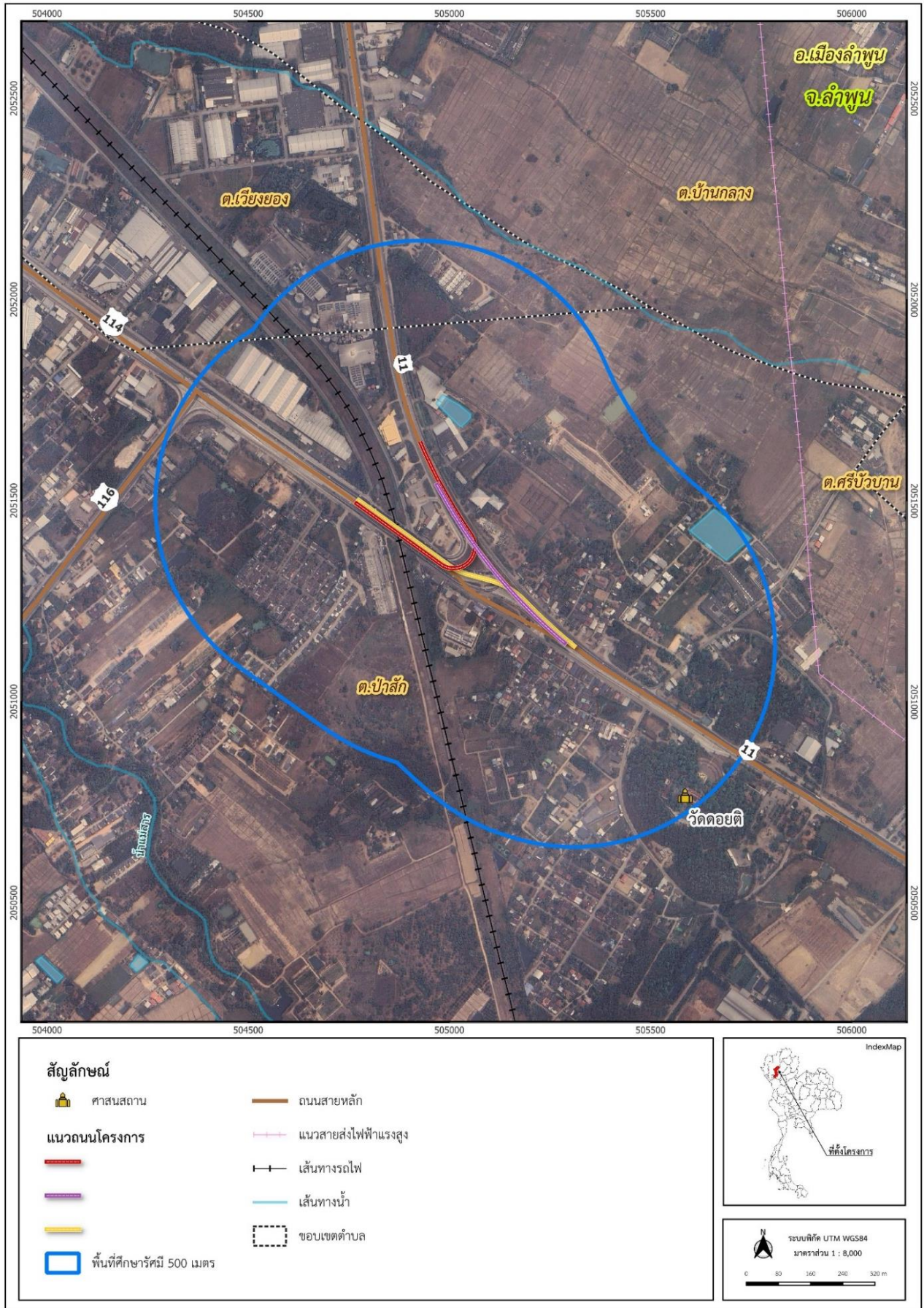
- 1) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย
- 2) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในบริเวณแยกคอยติอย่างเป็นรูปธรรม

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) ตั้งอยู่ในพื้นที่ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน โดยพื้นที่ศึกษาของโครงการรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวถนนโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ในเขตปกครองของ 2 เทศบาลตำบล ได้แก่ เทศบาลตำบลป่าสัก 3 หมู่บ้าน และเทศบาลตำบลเวียงยอง 1 หมู่บ้าน แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ลำพูน	เมืองลำพูน	ป่าสัก	เทศบาลตำบลป่าสัก	หมู่ที่ 2 บ้านหนองบัว หมู่ที่ 4 บ้านหลุก หมู่ที่ 18 บ้านใหม่จตุจักร
		เวียงยอง	เทศบาลตำบลเวียงยอง	หมู่ที่ 5 บ้านแม่สารป่าขาม
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	2 อปท.	4 หมู่บ้าน





5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของงานด้านต่างๆในโครงการ ประกอบด้วย

1) งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษา ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ดังนี้ ผลกระทบที่มวลรวม ประชากร การจ้างงาน รายได้ จำนวนรถจดทะเบียน ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ดัชนีชี้ภาวะเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนข้อมูลเศรษฐกิจอื่นๆ ที่สำคัญ และจำเป็นอันจะเป็นผลต่อการจราจรในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ต้องมีจำนวนที่เพียงพอและครอบคลุมจนถึงปัจจุบัน

2) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนอายุการวิเคราะห์โครงการ รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการเสริมอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายตามมาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายการอื่น ๆ ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางการเงินได้ โดยจะต้องแสดงรายละเอียดแยกไว้เป็นส่วน ๆ อย่างชัดเจนด้วย ทั้งนี้ แสดงมูลค่าการลงทุนต่าง ๆ ทั้งราคาทางการเงิน และราคาทางด้านเศรษฐกิจ

3) งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ดำเนินการศึกษาสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน แล้วทำการพยากรณ์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปีเป้าหมาย โดยจะพิจารณาทั้งเมื่อมีและไม่มีโครงการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะมาใช้ถนนโครงการนี้ด้วย ซึ่งนอกจากงานรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรและโครงข่ายถนน ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรสำหรับการศึกษานี้เพิ่มเติม การสำรวจดังกล่าวเพื่อให้เข้าใจและตรวจสอบสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ตลอดจนใช้เป็นฐานในการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคต

4) งานสำรวจแนวทางและระดับ

สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ ทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวาง และเส้นชั้นความสูง สำรวจรายละเอียดสองข้างทาง สำรวจทางแยกและย่านชุมชน สำรวจรายละเอียดสิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ ดำเนินการสำรวจตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัย และมาตรฐานกรมทางหลวง



5) งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

ดำเนินการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดิน สภาพใต้ผิวดิน และสภาพทางธรณีวิทยาต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่างๆ รวมทั้งศึกษาการทรุดตัวของคันทางที่จะเกิดขึ้น เสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสม จะทำการตรวจสอบหาแหล่งวัสดุที่เหมาะสมและเพียงพอต่องานก่อสร้างทางหลวงและงานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุ

6) งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่างๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัด ทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และงานอื่นๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง

7) งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)

ดำเนินการออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้รองรับน้ำหนักและปริมาณจราจรตามอายุการออกแบบและตามลักษณะการใช้งานของแต่ละพื้นที่ กำหนดรูปแบบทางเลือก ความหนา และคุณสมบัติของวัสดุ เพื่อให้ได้รูปแบบก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

8) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่นๆ (ถ้ามี)

ดำเนินการออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ และอาคารระบายน้ำที่ต้องก่อสร้างใหม่ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและมาตรฐานของกรมทางหลวง ส่วนการออกแบบโครงสร้างอื่นๆ (ถ้ามี) เช่น อาคารต่างๆ ศาลาที่พักผู้โดยสาร และ โครงสร้างประกอบทางหลวงอื่นๆ จะเสนอรูปแบบหรือลักษณะโครงสร้างที่ทันสมัย ที่เห็นว่าเหมาะสมกับโครงการแก่กรมทางหลวง

9) งานออกแบบรายละเอียดทางแยก ทางลอด และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นำเสนอรูปแบบโครงสร้างทางเลือกที่ทันสมัยและเหมาะสมไม่น้อยกว่า 3 รูปแบบ โดยคำนึงถึงความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรม พร้อมทั้งศึกษาเปรียบเทียบในด้านราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้างและผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างตลอดจนรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ รวมทั้งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เสนอต่อกรมทางหลวงเพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อนที่จะดำเนินการออกแบบในรายละเอียด

10) งานระบบระบายน้ำ

ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะทางอุทกวิทยา สภาพภูมิประเทศ พื้นที่รับน้ำ ปริมาณน้ำและสภาพการระบายน้ำที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบทางชลศาสตร์เพื่อกำหนดขนาดและระดับช่องรับน้ำ สะพานทางลอดและโครงสร้างสำหรับการระบายน้ำต่างๆ ให้เหมาะสมเพียงพอ สอดคล้องกับโครงสร้างและระดับของถนนรวมถึงทางแยกต่างๆ เพื่อป้องกันเหตุความเสียหายในพื้นที่จากการระบายน้ำของโครงการหรือส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำของคุณคลองต่างๆ ในพื้นที่ รวมทั้งจะคำนึงถึงการรับน้ำทิ้งที่ระบายจากข้างทางด้วย โดยจะพิจารณาใช้เกณฑ์กำหนดในการออกแบบสำหรับงานทางหลวงและแบบมาตรฐานต่างๆ ตามที่กรมทางหลวงใช้อยู่ในปัจจุบัน

11) งานระบบไฟฟ้า

ออกแบบระบบวงจรไฟฟ้า และการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมงานทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้างการป้องกันการโจรกรรม และอื่นๆ ที่เห็นว่าสมควร ทั้งนี้ระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้มีรายการคำนวณและผลการวิเคราะห์การส่องสว่างครบถ้วนทุกชุดรูปแบบที่มีใช้ในโครงการ รวมทั้งมีรายการคำนวณแรงดันไฟฟ้าตก (Voltage drop) ด้วย



12) งานสถาปัตยกรรม

ออกแบบงานสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ ในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน ทางลอด อาคารระบายน้ำ ภูมิสถาปัตย์งานทาง หรือส่วนประกอบอื่นๆ ให้มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และอื่นๆ

13) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ติดต่อประสานงานตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบตำแหน่งสิ่งแวดล้อมต่างๆ ภายในเขตทาง โดยกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทาง และระบบการคมนาคมขนส่งอื่นๆ ภายในเขตทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต

14) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ใช้แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการคมนาคมทางบก ของสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวง ซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 37 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



15) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ แนวคิดในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงใน ตารางที่ 2 และ ตารางที่ 3

16) งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา

คำนวณปริมาณงานก่อสร้าง ให้มีความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดการคำนวณปริมาณงานในแต่ละรายการตามบัญชีแสดงปริมาณแยกรายกิโลเมตร ในรูปแบบ File Excel โดยมีลำดับรายการและหน่วยวัดตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดการประมาณราคาที่เป็นปัจจุบัน

17) งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ

จัดทำแผนการดำเนินโครงการเป็นระยะๆ (Development Phase) โดยจะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะๆ พร้อมจัดเตรียมรายละเอียดปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคาโดยคำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาแต่ละระยะ

18) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ดำเนินการสำรวจปริมาณและราคาทรัพย์สินเพื่อเป็นข้อมูลที่น่าไปใช้งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขั้นเริ่มต้น จัดทำแผนที่ประกอบร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดตำแหน่งเขตทาง ปูระวางที่ดิน ประมาณจำนวนและราคาทรัพย์สินที่ถูกเขตทาง โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาค่าทดแทนอ้างอิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 รวมถึงการจัดทำเอกสารหลักฐาน



ตารางที่ 2 การประชาสัมพันธ์ และมีมีส่วนร่วมของประชาชน

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน	วัตถุประสงค์
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ	
1.1 การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์	เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการที่ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส อย่างกว้างขวาง ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการผ่านเว็บไซต์ www.doytiinterchanges.com
1.2 พบปะหารือผู้นำชุมชนและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง	เพื่อประชาสัมพันธ์ และชี้แจงรายละเอียดโครงการ ตลอดจนรับทราบ สภาพปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่
1.3 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุม	เพื่อประชาสัมพันธ์การประชุม และเชิญชวนให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และ ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมในวงกว้าง
1.4 การติดประกาศสรุปผลการประชุมหลังวัน	เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และผู้ที่สนใจได้รับทราบผล การประชุมในวงกว้าง
2. การมีส่วนร่วมของประชาชน	
2.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา ของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขต การศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
2.2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะ เป็นรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่ เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไป พิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม
2.3 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความ คิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปใช้ ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมใน ขั้นตอนต่อไป
2.4 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ มี ความเหมาะสม
2.5 การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)	เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการพร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อ นำไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ ให้ มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการ ของท้องถิ่นมากที่สุด



ตารางที่ 3 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	ระยะเวลาดำเนินกิจกรรม (เดือนที่ / ปี)														
	พ.ศ. 2567							พ.ศ. 2568							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ	←—————→														
1.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	←-----→														
1.2 พบปะหารือผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	↔		↔		↔		↔			↔		↔			
1.3 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุม	↔		↔		↔		↔			↔		↔			
1.4 การติดประกาศสรุปผลหลังวันการจัดประชุม	↔		↔		↔		↔			↔		↔			
2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	●														
3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)				★											
4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)							●								
5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)											★				
6. การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)														●	

หมายเหตุ : การดำเนินงานทุกขั้นตอน ประสานงานอย่างใกล้ชิดกัน คณะทำงาน ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ และผู้แทนกรมทางหลวงเพื่อปรับแผนให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์และกระแสดอรับของกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- = ตลอดช่วงเวลา
- = การประชุมสัมมนา
- ★ = การประชุมกลุ่มย่อย



6. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 6 เดือนตุลาคม 2563) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการคมนาคมทางบก ของสำนักประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ จะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลัก ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งตรวจสอบประเภทโครงการที่เข้าข่ายและขนาดโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อประกอบการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือตาม กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 2 ดังนี้

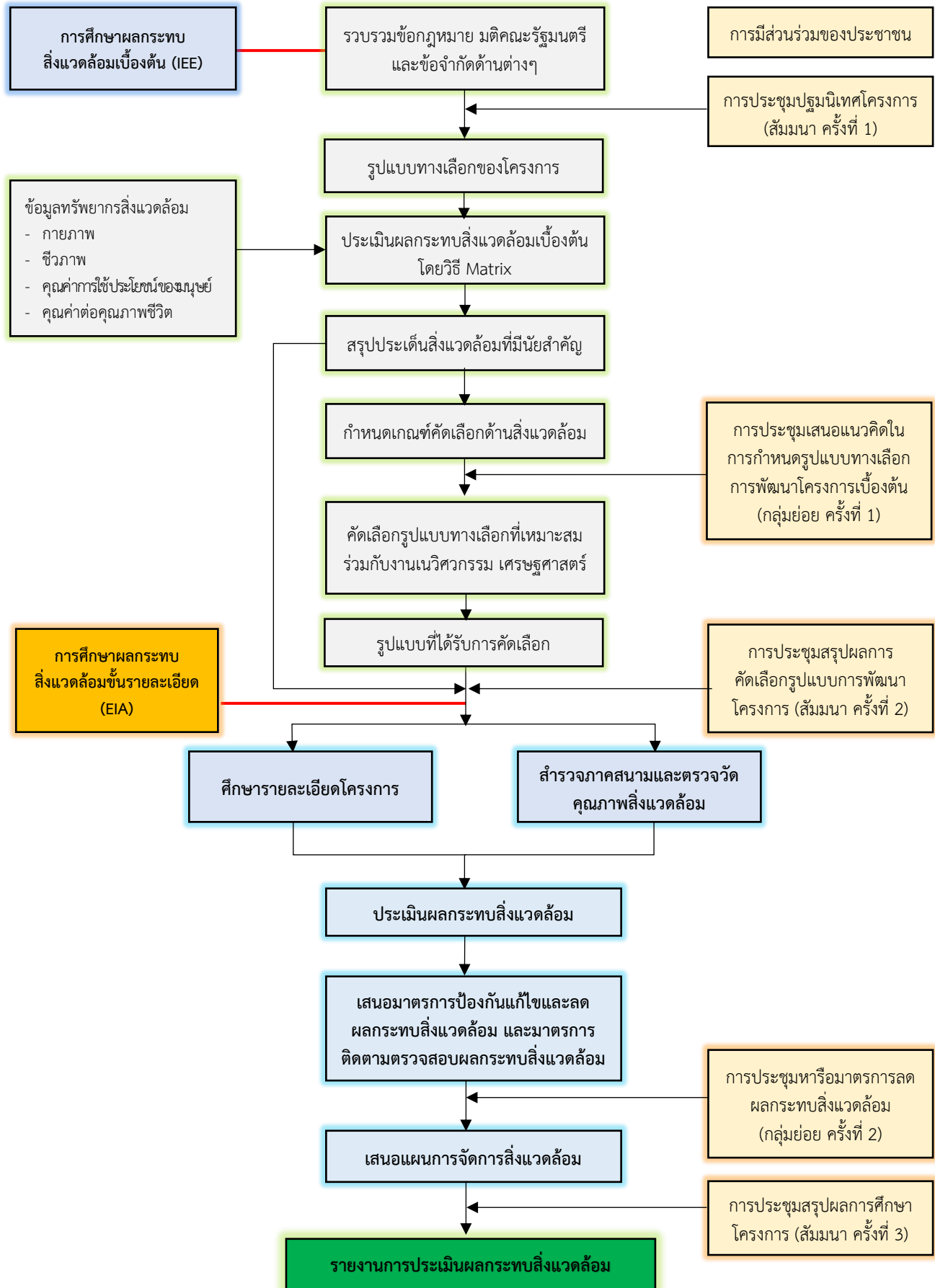
ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 37 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไปจากการรวบรวมองค์ประกอบการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน จำนวน 37 ปัจจัยสามารถสรุปได้ แสดงดังตารางที่ 4

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



ตารางที่ 4 ปัจจัยในการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1) ภูมิทัศน์ฐาน 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยา 4) ทรัพยากรแร่ธาตุ 5) น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน 6) น้ำทะเล 7) อากาศและบรรยากาศ 8) เสียง 9) ความสั่นสะเทือน	1) ระบบนิเวศ 2) สัตว์ในระบบนิเวศ 3) พืชในระบบนิเวศ 4) สิ่งมีชีวิตหายาก	1) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2) การคมนาคมขนส่ง 3) สาธารณูปโภค 4) พลังงาน 5) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 6) การเกษตรกรรม 7) การอุตสาหกรรม 8) เหมืองแร่ 9) สันทนาการ 10) การใช้ที่ดิน	1) สภาพเศรษฐกิจ-สังคม 2) การโยกย้ายและการเวนคืน 3) การศึกษา 4) การสาธารณสุข 5) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 6) การแบ่งแยก 7) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 8) ความปลอดภัย 9) สุขภาพ 10) สารอันตราย 11) ความสำคัญเฉพาะชุมชน 12) ผู้ใช้ทาง 13) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี 14)สุนทรียภาพ
9 ปัจจัย	4 ปัจจัย	10 ปัจจัย	14 ปัจจัย



รูปที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



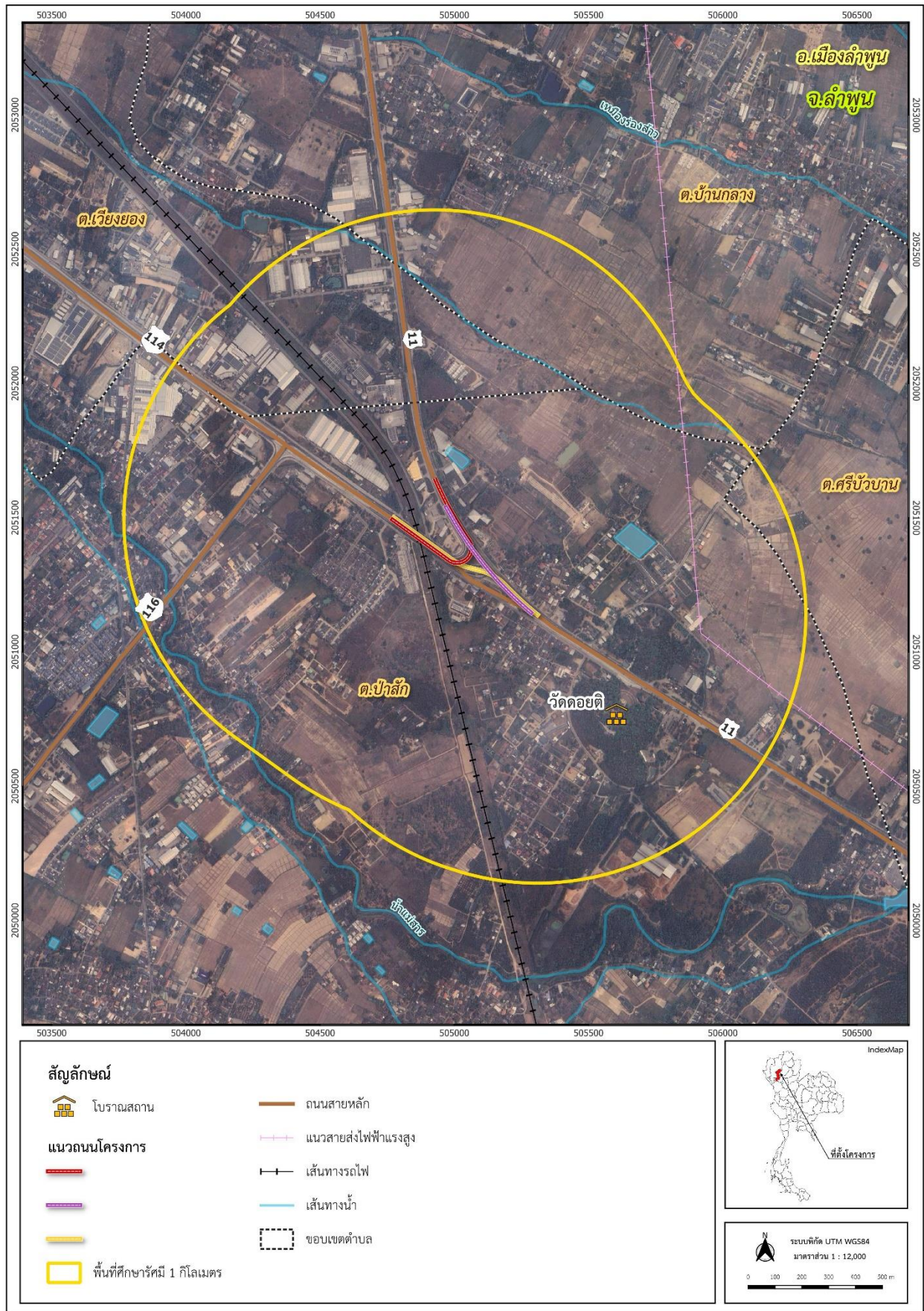
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดเบื้องต้น

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 (ลำดับที่ 20 และ 33) แสดงดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด	เข้าข่าย
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	✗
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	✗
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	✗
20.4	พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	✗
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	✗
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	✗
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	✓
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	ทุกขนาด	✗
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี		
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการเบื้องต้น พบว่าในระยะ 1 กิโลเมตรจากแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน 1 แห่งที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ห่างจากพื้นที่โครงการด้วยประมาณ 500 เมตร ได้แก่ **วัดค้อยติ** ทั้งนี้ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567 เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงการ แสดงดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ

6.2 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ทางทิศตะวันตก ของอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน พื้นที่โครงการเป็นทางผ่านเพื่อเชื่อมต่อไปจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยทางหลวงหมายเลข 11 โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) อยู่บริเวณประมาณ กม.527+500 ของทางหลวงหมายเลข 11 และ กม. 0+000 ของทางหลวงหมายเลข 114 ต.ป่าสัก อ.เมืองลำพูน จ.ลำพูน ปัจจุบันจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) เป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งเป็นทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 โดยการออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจ โดยสภาพพื้นที่ปัจจุบัน แสดงดังรูปที่ 4

6.3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่าพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจำนวนทั้งสิ้น 5 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง และหมู่บ้าน จำนวน 4 หมู่ แสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม.ที่	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
ศาสนสถาน			
1	วัดดอยติ (โบราณสถาน)		500
หมู่บ้าน			
2	หมู่ที่ 2 บ้านหนองบัว ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน		100
3	หมู่ที่ 4 บ้านหลุก ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน		100
4	หมู่ที่ 18 บ้านใหม่จตุจักร ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน		100
5	หมู่ที่ 5 บ้านแม่สารป่าขาม ตำบลเวียงยอง อำเภอเมืองลำพูน		500

6.4 การกำหนดจุดเก็บตัวอย่างทางด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันจะศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้จากการคัดกรองในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุมพื้นที่จากเขตทางในระยะ 500 เมตรกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการหรือมากกว่า ตลอดทั้ง 2 ข้าง เพื่อสังเกตการณ์สภาพสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบในปัจจุบัน สำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจำนวน 2 จุด (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงการ รายละเอียดเบื้องต้น

1) การตรวจวัดคุณภาพอากาศ

การเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศจะดำเนินการต่อเนื่องกัน 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) สำหรับคุณภาพอากาศดัชนีที่ตรวจวัด ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม กำหนดจุดตัวอย่างเบื้องต้นจำนวน 1 สถานี ได้แก่บริเวณพื้นที่โครงการ แสดงดังรูปที่ 5

วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ ดำเนินการตามข้อกำหนดของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และกรมควบคุมมลพิษ (คพ.) โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7



ตารางที่ 7 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์	ช่วงเวลาตรวจวัด
- ฝุ่นละออง (TSP) - PM-10 - PM-2.5 - CO - NO ₂ - ความเร็วและทิศทางลม - THC	- US.EPA.40CFR 50/Hi-Volume, Gravimetric Method - US.EPA.40CFR 50/Hi-Volume, Gravimetric Method - NDIR/CO Analyzer - NO _x Chemiluminescence Analyze - Wind speed & direction - Sampling Bag/FID Method	สถานีละ 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) จำนวน 5 วัน ต่อเนื่อง ในวันธรรมดา และวันหยุดราชการ

2) การตรวจวัดระดับเสียง

การตรวจวัดระดับเสียงจะดำเนินการตรวจวัดต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 5 วัน (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ในช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เนื่องจากที่มาของแหล่งกำเนิดพร้อมกัน ดังนั้นตำแหน่งจุดตรวจวัด วันเวลา สถานที่ซึ่งควรอยู่ในบริเวณเดียวกัน กำหนดจุดตัวอย่างเบื้องต้นจำนวน 1 สถานี สถานีเดียวกันกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

สำหรับดัชนีการตรวจวัดระดับเสียงวิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ จะดำเนินการตามข้อกำหนดของกรมควบคุมมลพิษ (คพ.) โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดเสียง

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์	ช่วงเวลาตรวจวัด
- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hr) - ค่าระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) - ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L ₁₀) - ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀)	- Sound Level Meter	สถานีละ 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) จำนวน 5 วัน ต่อเนื่อง ในวันธรรมดา และวันหยุดราชการ

3) การตรวจวัดความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือนจะดำเนินการตรวจวัดต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 5 วัน (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ในช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง เนื่องจากที่มาของแหล่งกำเนิดพร้อมกัน ดังนั้นตำแหน่งจุดตรวจวัด วันเวลา สถานที่ซึ่งควรอยู่ในบริเวณเดียวกัน กำหนดจุดตัวอย่างเบื้องต้นจำนวน 2 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียง และวัดคอยดีโบราณสถาน สำหรับดัชนีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ดัชนีตรวจวัดและวิธีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์	ช่วงเวลาตรวจวัด
- อนุภาคของความเร็ว (Velocity) - ค่าความถี่ (Frequency)	- Precision Integrated Vibration Meter	สถานีละ 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) จำนวน 5 วัน ต่อเนื่อง ในวันธรรมดา และวันหยุดราชการ



แยกดอยติ



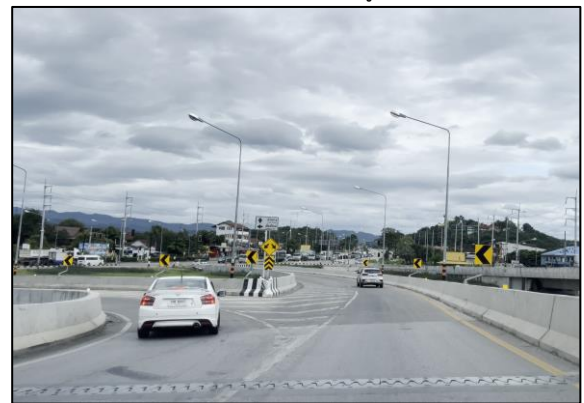
แยกดอยติ



ทิศทางลำปาง-ลำพูน



ทิศทางลำปาง - เชียงใหม่



ทิศทางลำพูน-ลำปาง



ทิศทางเชียงใหม่-ลำปาง



ทิศทางลำปาง ไป ลำพูน-เชียงใหม่



โบราณสถาน (วัดดอยติ)

รูปที่ 4 สภาพพื้นที่โครงการปัจจุบัน

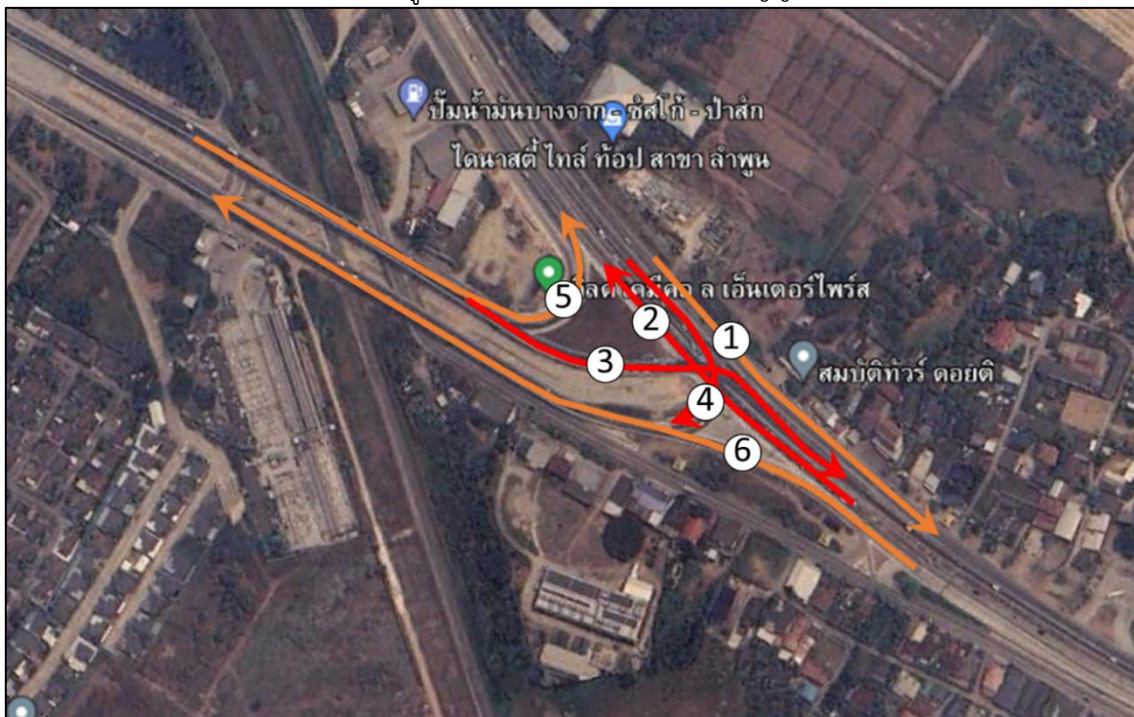


รูปที่ 5 จุดตรวจคุณภาพอากาศ เสี่ยง และความสั่นสะเทือน

7. แนวคิดในการกำหนดรูปแบบโครงการในเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ) ในปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟ โดยมีรูปแบบการเลี้ยวในทิศทางต่างๆ (แสดงดังรูปที่ 6) ดังนี้

- 1) ทิศทางจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ. ลำปาง ใช้ 2 ช่องจราจรทางซ้ายตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 2) ทิศทางตรง จาก จ.ลำปาง ไป จ.เชียงใหม่ จะใช้ 2 ช่องจราจรทางขวาเข้าสู่ทางแยกสัญญาณไฟ
- 3) ทิศทางเลี้ยวขวาจาก จ.ลำพูน ไป จ.ลำปาง เป็นสะพานข้ามทางรถไฟก่อนจะกดระดับลงเข้าสู่ทางแยกสัญญาณไฟ เลี้ยวขวาวผ่านทางแยก แล้วจึงเข้าเชื่อมกับทางหลัก
- 4) ทิศทางเลี้ยวขวาจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ. ลำพูน จะขีดขวาใช้ 2 ช่องจราจรพิเศษ เข้าสู่ทางแยกสัญญาณไฟ แล้วจึงเลี้ยวขวาวผ่านทางแยก ก่อนจะยกระดับข้ามทางรถไฟ
- 5) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.ลำพูน ไป จ.เชียงใหม่ เป็นทางเลี้ยวระดับพื้น ไม่ติดสัญญาณไฟ
- 6) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.ลำปางไป จ.ลำพูนเป็นทางเลี้ยวระดับพื้น ไม่ติดสัญญาณไฟ

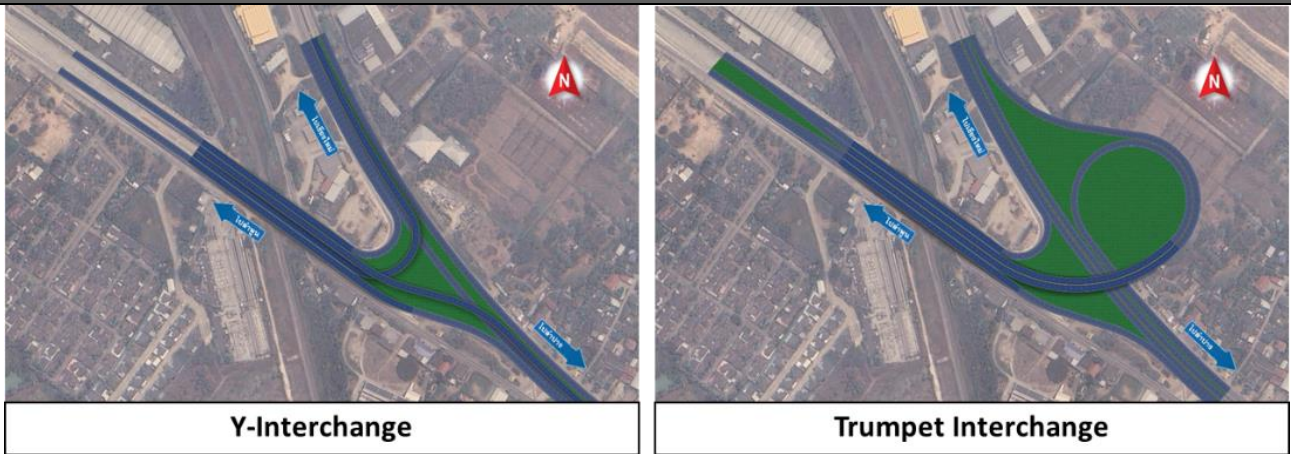


รูปที่ 6 รูปแบบทิศทางการเลี้ยวบริเวณทางแยกดอยติ

เมื่อพิจารณาข้อจำกัดทางกายภาพโดยรอบบริเวณทางแยกพบว่า เป็นพื้นที่ชุมชน ในการออกแบบนอกเหนือจากปัจจัยเรื่องจราจร ความสะดวกและปลอดภัยในการขับขี่ ความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ราคา ค่าก่อสร้าง สิ่งแวดล้อม และการจัดลำดับการก่อสร้างแล้ว ปัจจัยเรื่องการเวนคืนที่ดิน และการใช้พื้นที่ในเขตทางเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด จะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในการกำหนดและคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับด้วย

นอกจากนี้แนวทางหลวงหมายเลข 11 ในช่วงนี้ มีระยะใกล้กับทางรถไฟสายเหนือมาก ดังนั้นจะต้องพิจารณาแนวเส้นทางและระดับของทางรถไฟ รวมถึงแผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางรางในบริเวณนี้ มาประกอบการออกแบบด้วย

จากการพิจารณารูปแบบทางแยกในปัจจุบันพบว่า การปรับปรุงรูปแบบทางแยกเป็นสะพานข้ามแยก จะไม่สามารถแก้ปัญหาได้ในทุกทิศทาง โดยจะต้องมีอย่างน้อย 2 ทิศทางที่จะยังเป็นทางแยกสัญญาณไฟ ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาทางแยกได้อย่างสมบูรณ์ ควรจะต้องออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ ซึ่งในทุกทิศทางจราจรสามารถเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง โดยรูปแบบทางแยกต่างระดับสำหรับทางแยกแบบ 3 ขา จะประกอบด้วย รูปแบบ Y-Interchange และ Trumpet Interchange รูปแบบเบื้องต้นแสดงดังรูปที่ 7



รูปที่ 7 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ 3 ขา

จะเห็นได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Interchange มีผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนบริเวณโดยรอบทางแยก จำเป็นต้องมีการโยกย้ายเวนคืนผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมาก ดังนั้นในการกำหนดรูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับของโครงการจะพิจารณารูปแบบ Y-Shape เป็นหลัก เนื่องจากเป็นรูปแบบที่รองรับการจราจรได้ดีในทุกทิศทาง และมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนน้อย

จากเหตุผลข้างต้นสามารถกำหนดรูปแบบคัดเลือกได้ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 ออกแบบทิศทางจาก จ.เชียงใหม่ เลี้ยวขวาไป จ.ลำพูน เป็นสะพานระดับ 2 ข้ามทางแยก ทิศทางจาก จ.ลำพูน เลี้ยวขวาไป จ.ลำปาง เป็นสะพานระดับ 3 ทิศทางอื่นเป็นทางเลี้ยวเสมอระดับ รูปแบบนี้มีข้อดี คือ มีผลกระทบต่อ การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 น้อยที่สุด แต่มีข้อเสียเรื่องทัศนียภาพบริเวณทางแยกเนื่องจากมีโครงสร้างสะพานสูงที่สุด แสดงดังรูปที่ 8



รูปที่ 8 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 1

2) รูปแบบที่ 2 ออกแบบทิศทางจาก จ.ลำปาง ไป จ.เชียงใหม่ เป็นทางลอด ทิศทางจาก จ.ลำพูน เลี้ยวขวาไป จ.ลำปาง เป็นสะพานระดับ 2 ทิศทางอื่นเป็นทางเลี้ยวเสมอระดับ รูปแบบนี้มีข้อดีเรื่องทัศนียภาพของประชาชนในพื้นที่ โดยรอบ แต่มีข้อเสียจากค่าก่อสร้างที่สูงกว่ารูปแบบอื่น แสดงดังรูปที่ 9



รูปที่ 9 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 2

3) รูปแบบที่ 3 ออกแบบทิศทางจาก จ.ลำปาง ไป จ.เชียงใหม่ เป็นสะพานระดับ 2 ทิศทางจาก จ.ลำพูน เลี้ยวขวาไป จ.ลำปาง เป็นสะพานระดับ 2 เช่นเดียวกัน ทิศทางอื่นเป็นทางเลี้ยวเสมอระดับ รูปแบบนี้มีข้อดี คือ มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด แต่มีข้อเสียเรื่องทัศนียภาพบริเวณทางแยกซึ่งด้อยกว่าทางเลือกที่ 2 แสดงดังรูปที่ 10



รูปที่ 10 รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ รูปแบบที่ 3

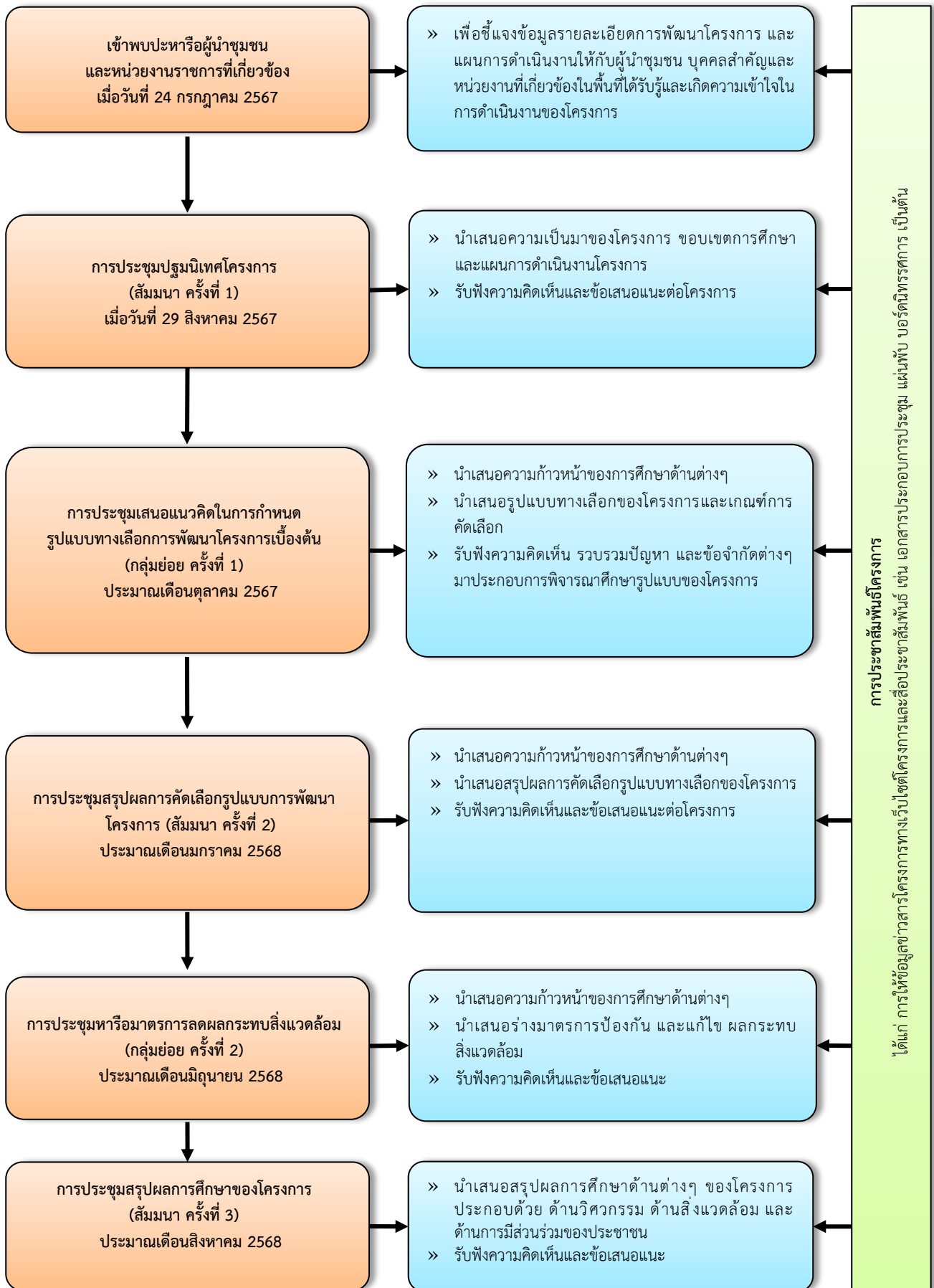


ในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบ จะพิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเปรียบเทียบ ประเมินข้อดี-ข้อด้อย ของรูปแบบทางเลือก ไปคำนวณหาคะแนนรวมทั้ง 3 ปัจจัยหลัก รูปแบบทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดที่จะถูกนำไปใช้ในการออกแบบรายละเอียดต่อไป

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้รับทราบข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผล ตลอดจนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการศึกษา ผ่านการเข้าพบปะหารือผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ก่อนการดำเนินการ และจัดให้มีกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 5 ครั้ง ได้แก่ 1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) 3) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) 4) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) และ 5) การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) แสดงดังรูปที่ 11

ที่ผ่านมาได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการและการให้ข้อมูลข่าวสาร/การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดลำพูน นายอำเภอเมืองลำพูน ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองลำพูน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงลำพูน รองนายกเทศมนตรีตำบลป่าสัก ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลตำบลป่าสัก และผู้นำชุมชน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในวันพุธที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ.2567 สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้ และแสดงดัง ตารางที่ 10



รูปที่ 11 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 10 เข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

การเข้าพบหน่วยงาน	ข้อคิดเห็น
 <p>รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดลำพูน วันที่ 24 กรกฎาคม 2567 เวลา 11.30 น.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การออกแบบโครงการให้กระทบกับประชาชนน้อยที่สุด กรณีไม่มีเวนคืนที่ดินยิ่งจะส่งผลดีกับโครงการ - พิจารณาจัด Landscape ให้บังบอกลงถึงอัตลักษณ์ของจังหวัดลำพูน - พิจารณาการแก้ไขปัญหาบริเวณแยกคอตติในช่วงเทศกาล เนื่องจากในช่วงเทศกาลมีปริมาณการจราจรและอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก - การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ ให้อธิบายให้ชาวบ้านหรือผู้เข้าร่วมประชุม เข้าใจง่ายและให้ข้อมูลครบถ้วน เพื่อลดการเห็นต่างจากประชาชนพื้นที่ - พิจารณาเชิญกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย
 <p>นายอำเภอเมืองลำพูน ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองลำพูน วันที่ 24 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 น.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พิจารณาการออกแบบแก้ปัญหาบริเวณแยกคอตติ เพื่อลดปัญหาปริมาณการจราจร และอุบัติเหตุในพื้นที่ - ควรเน้นการประชาสัมพันธ์โครงการให้หลายรูปแบบ และครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่โครงการ - ช่วงการก่อสร้างควรมีการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
 <p>รองนายกเทศบาลตำบลป่าสัก ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลตำบลป่าสักและผู้นำชุมชนในพื้นที่ วันที่ 24 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.30 น.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พิจารณาออกแบบวางระบายน้ำ 2 ข้างถนน เพื่อรองรับปริมาณน้ำฝนไม่ให้เข้าบ้านเรือนของประชาชน - พิจารณาจัดรับส่งผู้โดยสารก่อนถึงทางแยกคอตติ เป็นทางข้ามหรือสะพานลอยให้กับประชาชน 2 ฝั่ง - พิจารณาออกแบบไหล่ทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ให้เพียงพอและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการศึกษาพิจารณาแนวทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการสรุปได้ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรมและการจราจร :** รวบรวมข้อมูลโครงการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ทำการสำรวจปริมาณการจราจร และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องมา ซึ่งจะใช้ในการพยากรณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต เพื่อนำมาประกอบการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

- **ด้านสิ่งแวดล้อม :** จะดำเนินการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และกำหนดเกณฑ์คัดเลือกด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :**

- 1) หลังจากการจัดปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดประกาศสรุปการปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ในส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ประชาชนหรือหน่วยงานรับรู้ ผลสรุปจากการดำเนินงาน

- 2) จะดำเนินการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เป็นการชี้แจงแนวคิดในการดำเนินงานศึกษาแนวทางเลือกและรูปแบบของโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น เพื่อนำมาประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางเว็บไซต์โครงการ www.doytiinterchanges.com

10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



- **กรมทางหลวง**
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

- **แขวงทางหลวงลำพูน**
129 ถนน ลำพูน -ป่าซาง ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ลำพูน 51000
โทรศัพท์ : 053-511051 โทรสาร: 053-511070



- **บริษัทที่ปรึกษา**
บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด (สำนักงานใหญ่)
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
ติดต่อ คุณณาทยา สุวรรณภรณ์ (วิศวกรรมางานทาง)
โทรศัพท์ : 0-2975-9300



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- **บริษัท เอ็นทิก จำกัด**
3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 0-2379-0141-2 โทรสาร 0-2379-0143-4
ติดต่อ นายสุรเดช พุกชื่อตรง (นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
โทรศัพท์ : 0-2379-0141-2 ต่อ 105



ด้านงานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร

- **บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด (สำนักงานใหญ่)**
39 ถนนลาดพร้าว ซอย 124 แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพมหานคร 10310
ติดต่อ คุณณรัฐ บัวแย้ม (วิศวกรจราจรและขนส่ง)
โทรศัพท์ 0-2934-3233

เว็บไซต์โครงการ www.doytiinterchanges.com