



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม  
และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

# โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ



คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



บริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชุมชุดที่ 3  
มีนาคม 2563

[www.bypasslopburi-north.com](http://www.bypasslopburi-north.com)

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม  
(สัมมนาครั้งที่ 2)

กำหนดการ  
การประชุมเพื่อสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2)  
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ  
วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00-16.00 น.  
ณ สโมสรนายทหารกองพลทหารปืนใหญ่ อำเภอเมืองลพบุรี จังหวัดลพบุรี

---

13.00-13.30 น. ลงทะเบียน

13.30-13.45 น. พิธีเปิดการประชุม

- กล่าวรายงาน  
โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- กล่าวเปิดการประชุม  
โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรีหรือผู้แทน

13.45-14.30 น. ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา  
เกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม  
ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน  
โดย นายสมศักดิ์ จันทราภิวัฒน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม  
นายจาตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรงานทาง  
นายเบญจพล อินทศรี ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
นางตรีนุช อุดมศรี ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

14.30-15.50 น. รับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถาม

15.50-16.00 น. สรุปและปิดการประชุม

---



กำหนดการ  
การประชุมเพื่อสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2)  
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ  
วันศุกร์ที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2563 เวลา 09.00-1200 น.  
ณ ห้องประชุมโสมชา ชั้น 1 โรงแรมไชยแสงพลาเลส อำเภอเมืองสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

---

09.00-09.30 น. ลงทะเบียน

09.30-09.45 น. พิธีเปิดการประชุม

- กล่าวรายงาน  
โดย ผู้แทนกรมทางหลวง
- กล่าวเปิดการประชุม  
โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรีหรือผู้แทน

09.45-10.30 น. ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา  
เกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม  
ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน  
โดย นายสมศักดิ์ จันทราภิวัฒน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม  
นายจาตุร แผ่นสุวรรณ วิศวกรงานทาง  
นายเบญจพล อินทศรี ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
นางตรีณัฐ อุดมศรี ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

10.30-11.50 น. รับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถาม

11.50-12.00 น. สรุปและปิดการประชุม

---

## สารบัญ

	หน้า
1. เหตุผลความจำเป็น	1
2. วัตถุประสงค์	
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ขอบเขตการศึกษาของโครงการ	2
4. พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ	4
5. การศึกษาด้านการจราจร	
5.1 ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน	7
5.2 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต	7
6. การศึกษาแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	
6.1 ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)	8
6.1.1 จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	8
6.1.1.1) แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	8
6.1.1.2) การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	9
6.1.2 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	11
6.1.2.1) แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	11
6.1.2.2) แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	11
6.1.3 การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	14
6.1.3.1) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือก	14
6.1.3.2) เกณฑ์การให้คะแนน	14
6.1.3.3) ผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก	14
6.1.3.4) สรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ	15
6.2 ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี-อำเภอโคกสำโรง)	18
6.2.1 จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	18
6.2.1.1) แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	18
6.2.1.2) จุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการ	18
6.2.2 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	19
6.2.2.1) แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	19
6.2.2.2) แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	19
6.2.3 ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	22
6.2.3.1) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือก	22
6.2.3.2) เกณฑ์การให้คะแนน	22
6.2.3.3) ผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก	22
6.2.3.4) สรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ	23

## สารบัญ

	หน้า
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	27
8. การมีส่วนร่วมของประชาชน	28
9. แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป	35
10.ติดต่อโครงการ	35

## สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 3-1	ขั้นตอนการศึกษาของโครงการ	4
รูปที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ	6
รูปที่ 5-1	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการ ช่วงปีพ.ศ. 2570-2590	8
รูปที่ 6-1	จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 311 กม.ที่ 11+613	9
รูปที่ 6-2	จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 3019 กม.ที่ 1+280	9
รูปที่ 6-3	จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 168+000	10
รูปที่ 6-4	จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 3 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 173+100	10
รูปที่ 6-5	แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางโครงการเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)	13
รูปที่ 6-6	แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 1	17
รูปที่ 6-7	จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 32 กม.ที่ 100+100	18
รูปที่ 6-8	จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 205 กม.ที่ 23+880	19
รูปที่ 6-9	แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางโครงการเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี – อำเภอโคกสำโรง)	21
รูปที่ 6-10	แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 2	26

## สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทาง ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)	4
ตารางที่ 4-2	พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทาง ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี – อำเภอโคกสำโรง)	5
ตารางที่ 6-1	แนวเส้นทางเลือกโครงการส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)	12
ตารางที่ 6-2	ค่าตัวคูณเกณฑ์การให้คะแนน	14
ตารางที่ 6-3	สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรมและ การจราจร และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1	16
ตารางที่ 6-4	แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี-อำเภอโคกสำโรง)	20

## สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 6-5	ค่าตัวคูณเกณฑ์การให้คะแนน	22
ตารางที่ 6-6	สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรมและ การจราจร และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2	25
ตารางที่ 7-1	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของแนวเส้นทางโครงการ	28
ตารางที่ 8-1	สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	29

## เอกสารประกอบการประชุม เพื่อสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ

### 1. เหตุผลความจำเป็น

ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้เข้าและออกจากตัวเมืองลพบุรี ปัจจุบันมีปริมาณผู้ใช้เส้นทางเป็นทางจำนวนมาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตตัวเมืองลพบุรี และมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางผ่านตัวเมืองเป็นจำนวนมาก อาจส่งผลกระทบต่อโบราณสถานที่มีโครงสร้างไม่มั่นคงจึงจำเป็นต้องก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ เพื่อแยกรถที่ไม่ต้องการเข้าตัวเมืองให้สามารถเลี้ยวมาใช้เส้นทางนี้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน จึงได้ว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และ บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาแนวทางเลือกด้านตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 1 และเพื่อช่วยการบรรเทาปัญหาการจราจรในตัวเมืองลพบุรี และรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคตในแนวด้านเหนือของเมืองลพบุรีให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โครงการจึงได้พิจารณาแนวเส้นทางเลือกทางด้านเหนือในเขตอำเภอโคกสำโรง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี และให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับทางหลวงหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 205 ในเขตอำเภอลำลูกกา จังหวัดสิงห์บุรี

อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงตระหนักดีถึงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ความสำคัญกับหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่ในการสื่อสารสองทาง คือ มีส่วนร่วมรับรู้โครงการพร้อมทั้งให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาทางโครงการจึงกำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อตลอดระยะเวลาการศึกษา

### 2. วัตถุประสงค์

#### 2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐองค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

## 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ตลอดจนผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม และความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่างๆ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาโครงการให้เกิดประโยชน์และลดผลกระทบต่อชุมชนให้มากที่สุด

## 3. ขอบเขตการศึกษาของโครงการ

ขอบเขตการศึกษาของโครงการประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินงาน ดังรูปที่ 3-1 สรุปขอบเขตงานด้านต่างๆ ดังนี้

### • การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการศึกษา ทบทวนโครงการและแผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการ อาทิ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์ระดับจังหวัด โครงการระบบการขนส่งในปัจจุบัน แผนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมและการขนส่งและโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในอนาคต เพื่อนำข้อมูลไปพิจารณาความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านต่างๆของโครงการ ในขั้นตอนการวางแผน ออกแบบเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านต่างๆ เป็นต้น

### • การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

ดำเนินการศึกษาปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่แปรผันโดยตรงกับปริมาณความต้องการในการเดินทางด้านการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ เช่น สภาพทางเศรษฐกิจ จำนวนประชากรครัวเรือน รายได้ของครัวเรือน และการจ้างงาน เป็นต้น ด้วยปัจจัยข้างต้น อันจะช่วยในการวางแผนด้านการจราจรและขนส่ง การคาดการณ์การเดินทางระหว่างพื้นที่ทั้งในปัจจุบันและในป้อนาคตของโครงการ

### • การศึกษาทางเลือกและรูปแบบของโครงการ

ดำเนินการศึกษาแนวเส้นทางเลือกและรูปแบบของโครงการ ได้แก่ การกำหนดแนวเส้นทางเลือกเกณฑ์การคัดเลือก และการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยจะพิจารณาจากการศึกษาด้านต่างๆของโครงการ ร่วมกับสภาพพื้นที่ อุปสรรคสิ่งกีดขวางต่างๆ ความถูกต้องตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมของกรมทางหลวง ขณะเดียวกันต้องส่งผลกระทบต่อแวดล้อมและชุมชนให้น้อยที่สุด

### • การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ดำเนินการศึกษาและสำรวจข้อมูลด้านการจราจรที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ปริมาณจราจรบนช่วงถนน ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในทิศทางต่างๆ การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง สภาพการจราจรในอดีตและปัจจุบันทุกทิศทาง เพื่อนำข้อมูลไปพิจารณาปรับปรุงแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง และนำมาใช้คาดการณ์ปริมาณการจราจรและขนส่งในอนาคตบริเวณพื้นที่ศึกษา และวิเคราะห์ระดับการให้บริการจราจรเพื่อใช้ในการออกแบบ

### • การศึกษาด้านวิศวกรรม

ดำเนินการศึกษารูปแบบและวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมของโครงการ ทั้งในขั้นตอนการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบที่เหมาะสม และในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้นบนแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก เช่น การออกแบบแนวเส้นทางด้านเรขาคณิต โครงสร้างชั้นทาง โครงสร้างสะพาน ทางแยก ระบบระบายน้ำ และระบบอำนวยความสะดวก เป็นต้น โดยรูปแบบด้านวิศวกรรมสามารถนำไปคำนวณหาปริมาณงานและการประเมินราคาก่อสร้างอันเป็นส่วนหนึ่งของค่าลงทุนโครงการในด้านการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน



- **การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม**

ดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบ คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงอย่างน้อยจากจุดศูนย์กลางถนนข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง โดยในช่วงการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการจะจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environment Examination : IEE) ทำการประเมินผลกระทบเบื้องต้น เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญของแต่ละแนวทางเลือกไปกำหนดเป็นเกณฑ์องค์ประกอบปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดร่วมกับด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน ด้านวิศวกรรมและการจราจร เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดแล้ว จะดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environment Impact Assessment : EIA) ซึ่งจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการประเภทคมนาคม ของสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นหลัก โดยในการศึกษาขั้นนี้จะชี้ให้เห็นถึงผลกระทบของการพัฒนาโครงการต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ และเสนอมาตรการและแผนป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบในรายละเอียดทั้งในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ รวมทั้งมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

- **การมีส่วนร่วมของประชาชน**

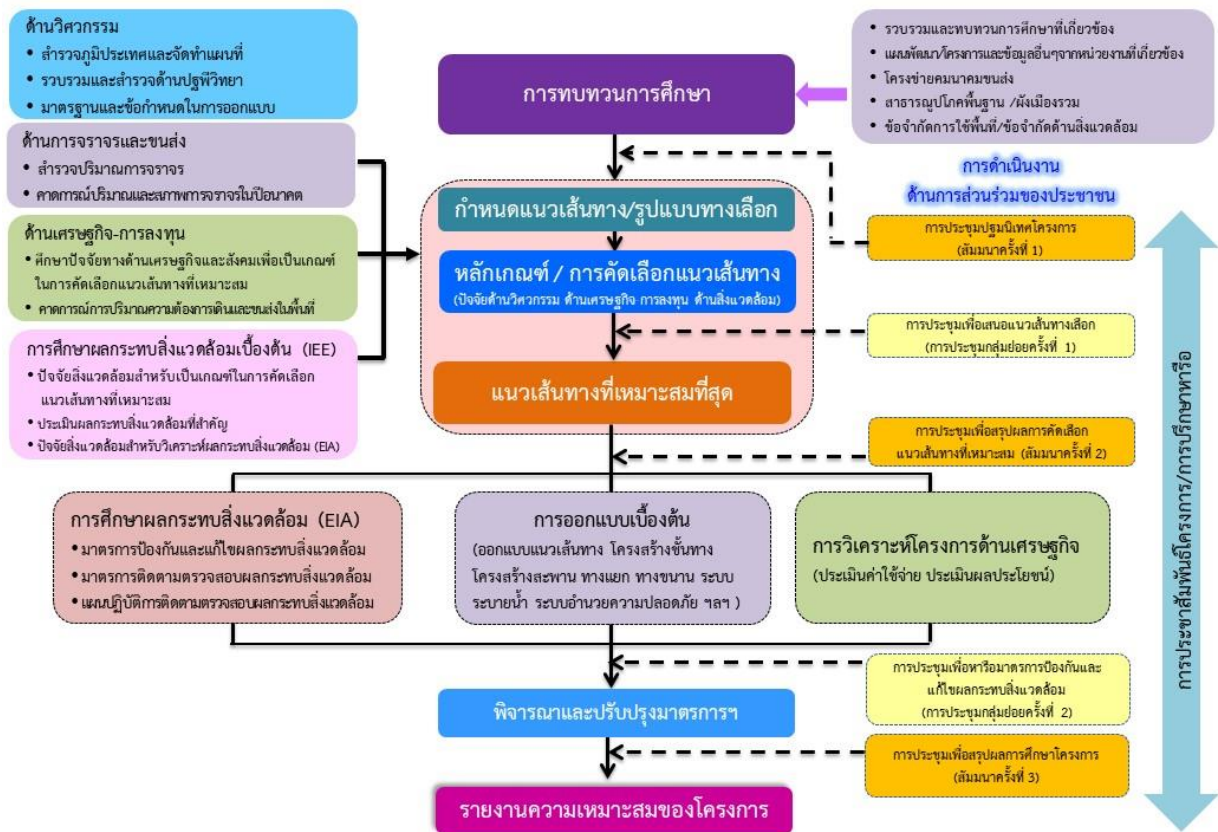
การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มกลุ่มเป้าหมายได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการและเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการและข้อห่วงกังวลต่างผ่านช่องทางต่างๆ โดยงานการมีส่วนร่วมของประชาชนมีแผนการประชุมรับฟังความคิดเห็น จำนวน 5 ครั้ง ประกอบด้วย

1. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
2. การประชุมเพื่อเสนอแนวเส้นทางเลือก (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)
3. การประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2)
4. การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)
5. ประชุมเพื่อสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

ทั้งนี้ก่อนและภายหลังการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น โครงการจะประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการตลอดระยะเวลาศึกษา ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ วิดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ และการประชุมปรึกษาหารืออย่างไม่เป็นทางการ เช่น การพบผู้นำชุมชน หน่วยงานราชการในพื้นที่ เป็นต้น

- **การศึกษาด้านวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ**

ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจของโครงการ โดยใช้หลักการประเมินโครงการทางเศรษฐศาสตร์และการเงินมีองค์ประกอบคือ การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และตัวชี้วัดในการวิเคราะห์ เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ประโยชน์ของโครงการที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศและสวัสดิการของประชาชนทุกคนในสังคม ซึ่งจะนำไปใช้ในการตัดสินใจว่าจะดำเนินการโครงการต่อไปหรือไม่



รูปที่ 3-1 ขั้นตอนการศึกษาโครงการ

4 พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ

พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ ดังรูปที่ 4-1 ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

- ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณตำบลโพตลาดแก้ว อำเภอท่าม่วง จังหวัดลพบุรี และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ คลอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดลพบุรี 4 อำเภอ 8 ตำบล ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทาง ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวเส้นทางเลือก			
			A	B	C	D
ลพบุรี	ท่าม่วง	ต.โพตลาดแก้ว	√			
		บางลี่	√			
	เมืองลพบุรี	บางขันหมาก	√	√	√	√
		โคกกะเทียม		√	√	√
		ต.เขาพระงาม		√	√	
	บ้านหมี่	พุดา				√
		หนองเต่า				√
โคกสำโรง	ห้วยโป่ง				√	
รวม			3 ตำบล	3 ตำบล	3 ตำบล	5 ตำบล

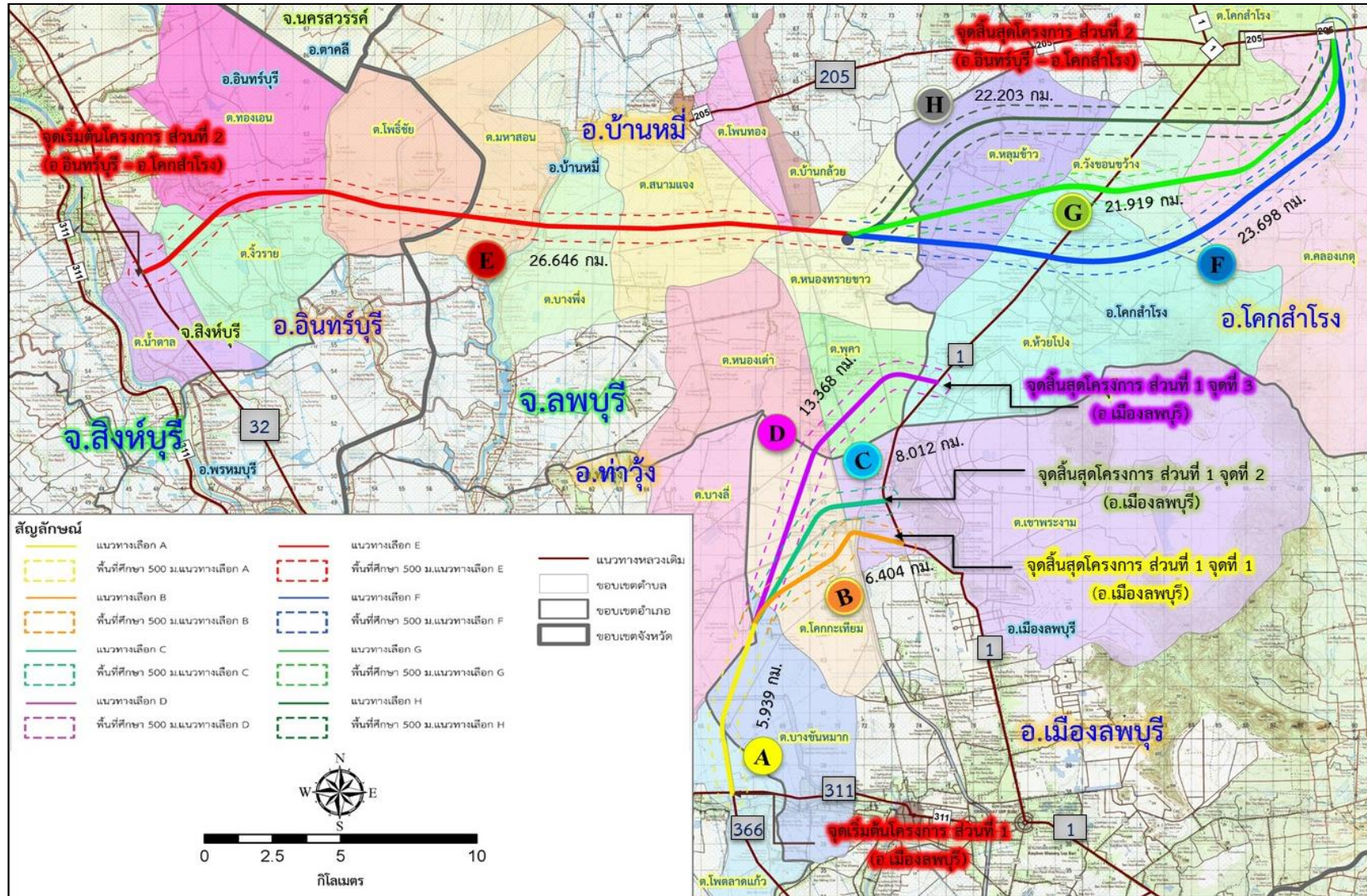
- ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี-อำเภอโคกสำโรง)

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณตำบลน้ำตาด อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี และจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณตำบลคลองเกตุ อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี โดยแนวเส้นทางจะตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3028 ทางหลวงหมายเลข 3196 และทางหลวงหมายเลข 1 ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 205 ที่อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี คลอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ 15 ตำบล ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทาง ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ  
(อำเภออินทร์บุรี-อำเภอโคกสำโรง)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวเส้นทางเลือก				
			E	F	G	H	
สิงห์บุรี	อินทร์บุรี	น้ำตาด	√				
		ทองเอน	√				
		จิวราย	√				
		โพธิ์ชัย	√				
ลพบุรี	บ้านหมี่	มหาสอน	√				
		บางพึ้ง	√				
		สนามแจง	√				
		โพนทอง	√				
		บ้านกล้วย	√				
		หนองทรายขาว	√	√	√	√	
	โคกสำโรง	หลุมข้าว		√	√	√	
		วังขอนขว้าง		√	√	√	
		ห้วยโป่ง		√	√		
		คลองเกตุ		√	√	√	
		โคกสำโรง				√	
	รวม			10 ตำบล	5 ตำบล	5 ตำบล	5 ตำบล





รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ

## 5 การศึกษาด้านการจราจร

### 5.1 ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

จากผลการสำรวจปริมาณจราจรของโครงการที่เริ่มดำเนินงานในปี พ.ศ. 2556 และสำรวจเพิ่มเติมอีกครั้งเมื่อปี พ.ศ.2560 นำมาดำเนินการประเมินปริมาณการจราจรให้เป็นปัจจุบัน โดยใช้อัตราการการเติบโตของข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยทั้งวันตลอดปี (AADT) ที่รวบรวมโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ย้อนหลัง 5 ปี ช่วงปี พ.ศ. 2557 – 2561 ซึ่งพบว่าปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษามีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 - 19.6 ยกเว้นทางหลวงหมายเลข 3017 มีปริมาณจราจรลดลงที่ร้อยละ 5.1

จากผลการประเมินปริมาณจราจรปัจจุบัน บนเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 พบว่า ช่วงวันธรรมดาในเขตตัวเมืองลพบุรีบนถนนหมายเลข 311 มีปริมาณจราจรมากที่สุด ประมาณ 46,208 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน รองลงมาบนทางหลวงหมายเลข 32 ช่วงอำเภออินทร์บุรี มีปริมาณจราจรประมาณ 26,514 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน และบนถนนทางหลวงหมายเลข 366 หรือถนนเลี่ยงเมืองลพบุรี มีปริมาณจราจรประมาณ 9,587 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน ส่วนในวันหยุดในเขตตัวเมืองลพบุรีบนถนนทางหลวงหมายเลข 311 มีปริมาณจราจรมากที่สุด ประมาณ 38,825 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน และบนถนนทางหลวงหมายเลข 311 หรือถนนเลี่ยงเมืองลพบุรี มีปริมาณจราจร ประมาณ 6,793 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน และเมื่อเทียบปริมาณจราจรบนถนนหมายเลข 311 และถนนเลี่ยงเมืองลพบุรี ระหว่างวันธรรมดาและวันหยุด พบว่าในวันธรรมดามีปริมาณจราจรมากกว่าประมาณร้อยละ 17

ทั้งนี้ประเภทยานพาหนะที่วิ่งบนเส้นทางคมนาคมตามของเส้นทางโครงการ ในช่วงวันธรรมดาส่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก 4 ล้อ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 31 และรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ ส่วนในช่วงวันหยุดพบเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34 รองลงมาได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ และรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 30 และ 27 ตามลำดับ

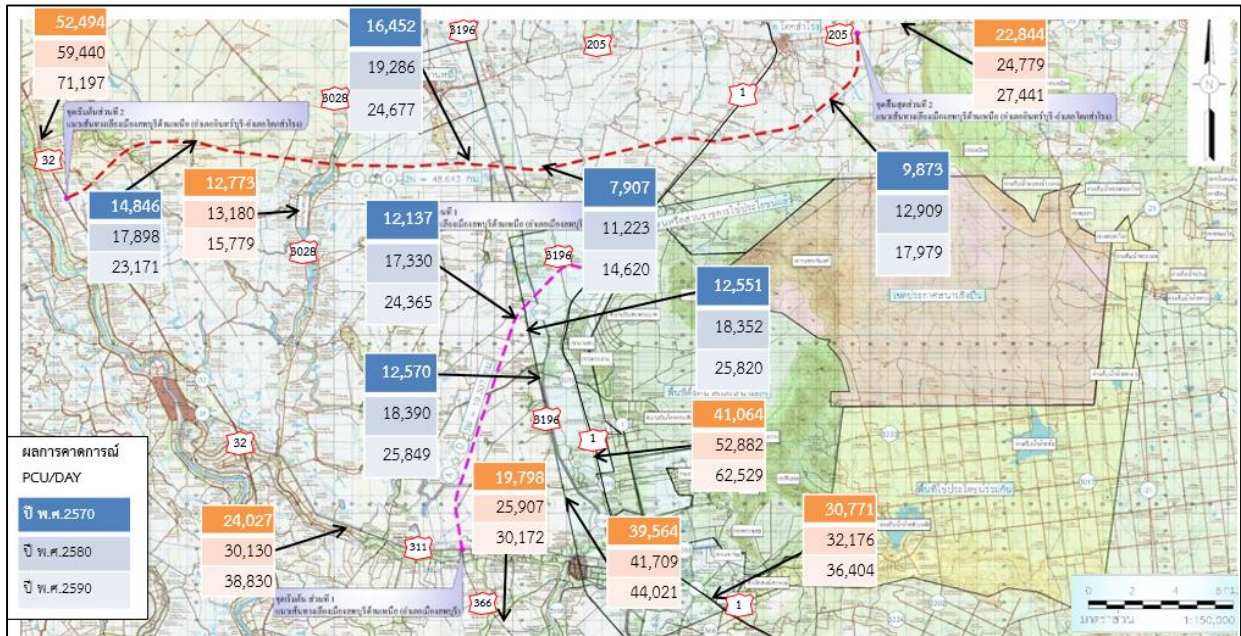
### 5.2 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

จากผลการประเมินข้อมูลการสำรวจจราจรประเมินร่วมกับข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยทั้งวันตลอดปี (AADT) ที่รวบรวมโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งทำให้ได้ข้อมูลการจราจรในปัจจุบัน เพื่อการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งดำเนินการคาดการณ์ปริมาณจราจรในช่วงปี พ.ศ. 2570 – 2590

ในกรณีมีการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 โดยในปีพ.ศ. 2570 ซึ่งเป็นปีเริ่มเปิดใช้เส้นทาง สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ประมาณ 12,137 - 12,570 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2590 มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเป็น 24,365 - 25,849 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน ส่วนแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ในปีเปิดถนนโครงการ ปี พ.ศ. 2570 มีปริมาณจราจร 7,907 – 16,452 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2590 มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเป็น 14,620 - 24,677 คันรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/วัน ระหว่างปี พ.ศ. 2570-2590 มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีประมาณร้อยละ 2.6-3.2 โดยปริมาณจราจรคาดการณ์ แสดงดังรูปที่ 5-1

ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองลพบุรี ส่วนที่ 1 จะช่วยกระจายปริมาณการจราจรภายในตัวเมืองลพบุรี ที่มีจุดหมายปลายทางที่จะเดินทางไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือล่องใต้เข้าสู่กรุงเทพมหานครโดยใช้เส้นทางทางหลวงหมายเลข 32 และที่ทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งจะทำให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็วขึ้น ลดการแออัดคับคั่งในถนนสายรองบริเวณตัวเมืองลพบุรี ส่วนถนนเลี่ยงเมืองลพบุรี ส่วนที่ 2 จะช่วยเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 205 ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น โดยสามารถใช้เป็นเส้นทางในการเดินทางเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 32 ที่เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางขึ้นสู่ภาคเหนือ และสามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมไปบนทางหลวงหมายเลข 11 และทางหลวงหมายเลข 3028 จะทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น และลดการแออัดของการจราจรที่จะเดินทางผ่านตัวเมืองลพบุรี ได้เช่นเดียวกัน





รูปที่ 5-1 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการ ช่วงปี พ.ศ. 2570-2590

## 6 การศึกษาแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

### 6.1 ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

การศึกษาแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 (อำเภอเมืองลพบุรี) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตตัวเมืองลพบุรี บนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักเชื่อมโยงสู่ภาคเหนือ โดยเฉพาะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางผ่านตัวเมือง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมที่ต่อเนื่องมาจากทางเลี่ยงเมืองลพบุรีด้านใต้กับพื้นที่ด้านตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 1 รายละเอียดดังนี้

#### 6.1.1 จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

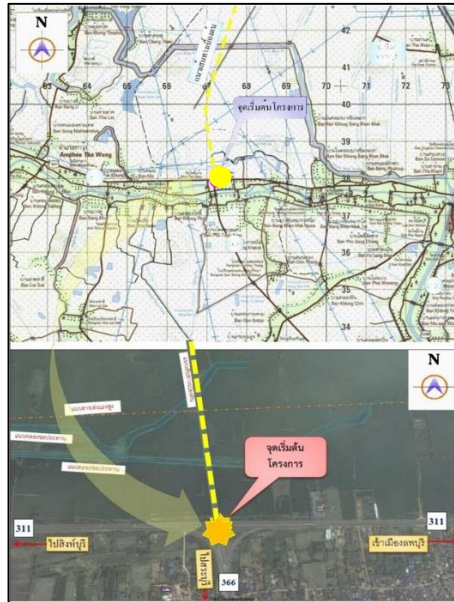
##### 6.1.1.1) แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

- สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายเดิมและสอดคล้องตามแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เกิดโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองที่สมบูรณ์
- ตำแหน่งของจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ควรอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน และสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคตได้
- สภาพทางกายภาพของพื้นที่ควรเป็นที่ราบ ไม่มีชุมชนหนาแน่น สามารถเวนคืนพื้นที่ในการก่อสร้างได้สะดวก และสามารถพัฒนาทางแยกเดิมให้เข้ากับทางแยกใหม่ หรือพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับในอนาคตได้
- นำข้อมูลด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน มาพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมร่วมกัน
- ศึกษาสภาพทางกายภาพของปัญหาและผลกระทบที่เคยเกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น ระดับน้ำท่วมสูงสุดเดิม พื้นที่รับน้ำและระบายน้ำที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
- ต้องสอดคล้องกับความเป็นไปได้ของแนวทางเลี่ยงเมืองของโครงการที่จะเกิดขึ้น
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานที่ทางราชการ ชุมชน รวมถึงป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1 และ 2 เป็นต้น



### 6.1.1.2) การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

จุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 อยู่บริเวณแยกสนามไชย ตำบลโพตลาดแก้ว อำเภอลำไ้ จังหวัดลพบุรี เป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 311 บริเวณ กม.ที่ 11+613 กับทางหลวงหมายเลข 366 (ทางเลี่ยงเมืองด้านใต้) บริเวณ กม.ที่ 19+001 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวกรมทางหลวงได้กันเขตทางไว้สำหรับการพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับในอนาคต โดยมีเขตทางจากจุดตัดดังกล่าวข้างละ 200 เมตร ดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 311 กม.ที่ 11+613

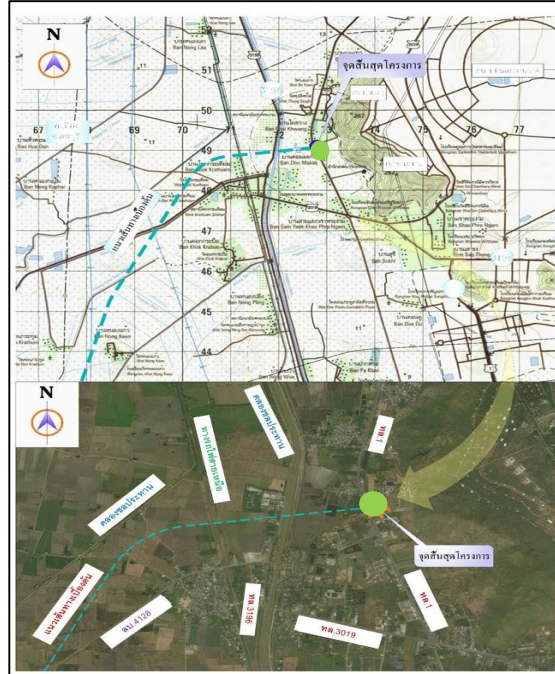
ส่วนจุดสิ้นสุดโครงการ ส่วนที่ 1 ได้พยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบต่อชุมชนและเพื่อให้แนวเส้นทางเลือกของโครงการสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย ประกอบด้วย 3 จุด ได้แก่

- จุดที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 3019 กม.ที่ 1+280 ในพื้นที่เขตเทศบาลตำบลเขาพระงาม อำเภอลพบุรี จังหวัดลพบุรี สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยทั่วไปเป็นพื้นที่ชุมชนและอาคารพาณิชย์หนาแน่น ดังรูปที่ 6-2



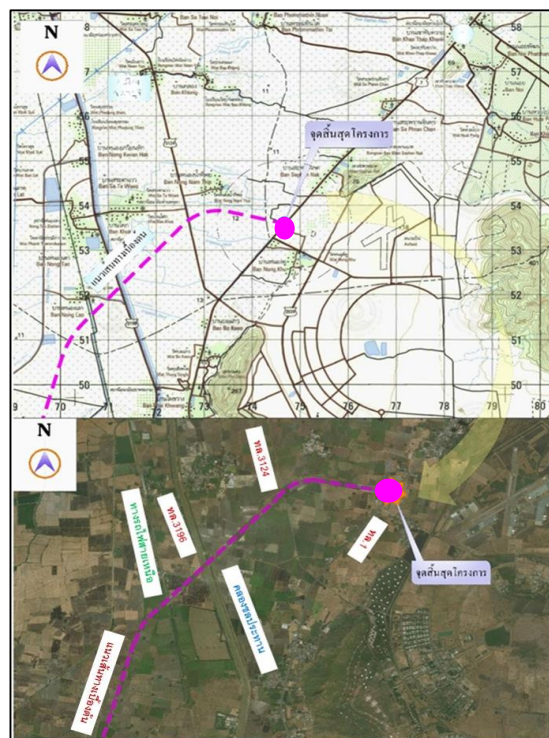
รูปที่ 6-2 จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 3019 กม.ที่ 1+280

- จุดที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 168+000 ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยทั่วไปเป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชนหนาแน่นน้อย ดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 168+000

- จุดที่ 3 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 173+100 ในพื้นที่เขตตำบลห้วยโป่ง อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยทั่วไปเป็นพื้นที่โล่ง และพื้นที่เกษตรกรรม ดังรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ จุดที่ 3 บนทางหลวงหมายเลข 1 กม.ที่ 173+100

## 6.1.2 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

### 6.1.2.1) แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

- ระยะทางค่อนข้างสั้นเพื่อความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญตลอดจนสามารถเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- รองรับการเดินทางทางด้านเหนือของตัวเมืองลพบุรี เพื่อแยกรถที่ไม่ต้องการผ่านตัวเมืองให้มาใช้เส้นทางโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานที่ทางราชการ ชุมชน รวมถึงป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1 และ 2 เป็นต้น
- เป็นเส้นทางที่มีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมน้อยที่สุด โดยอย่างน้อยต้องสามารถออกแบบได้ตามมาตรฐานทางหลวงและมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง

### 6.1.2.2) แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

หลังจากกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 แล้วจึงได้กำหนดแนวเส้นทางย่อยเพื่อใช้กำหนดเป็นแนวเส้นทางเลือกโดยมีแนวเส้นทาง A เป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกัน และแนวเส้นทาง B, C และ D ดังรูปที่ 6-5 มีรายละเอียดดังนี้

- **แนวเส้นทางย่อย A** จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณแยกสนามไชย อำเภอท่าม่วง จังหวัดลพบุรี ซึ่งเป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 311 บริเวณ กม.ที่ 11+613 กับทางหลวงหมายเลข 366 บริเวณ กม.ที่ 19+001 เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ทั้งหมด มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือและเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม คลองหนองรี ถนนเลียบบคลองชลประทาน ถนนทางหลวงชนบท ลบ.4132 ถนนท้องถิ่น และคลองชลประทาน ในเขตตำบลโพตลาดแก้ว อำเภอท่าม่วง ตำบลบางขันหมาก และบางส่วนของตำบลโคกกะเทียม อำเภอเมืองลพบุรี ระยะทางประมาณ 5.939 กิโลเมตร

- **แนวเส้นทางย่อย B** ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางย่อย A มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชนบริเวณด้านใต้ของสถานีรถไฟโคกกะเทียม ตัดทางรถไฟสายเหนือ ห่างจากสถานีโคกกะเทียมไปทางใต้ประมาณ 100 เมตร จากนั้นตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3196 ผ่านคลองชัยนาท-ป่าสัก เข้าบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3019 จากนั้นใช้แนวถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 3019 (ถนนเดิม) และสิ้นสุดที่ กม.1+280 ของทางหลวงหมายเลข 3019 โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ตำบลโคกกะเทียม และตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี ระยะทางประมาณ 6.404 กิโลเมตร

- **แนวเส้นทางย่อย C** ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางย่อย A มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข ลบ.4128 และทางรถไฟสายเหนือ ห่างจากสถานีโคกกะเทียมไปทางทิศเหนือประมาณ 1 กิโลเมตร จากนั้นตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3196 และคลองชัยนาท-ป่าสัก เข้าบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ประมาณ กม.ที่ 168+000 อำเภอเมืองลพบุรี ระยะทางประมาณ 8.012 กิโลเมตร

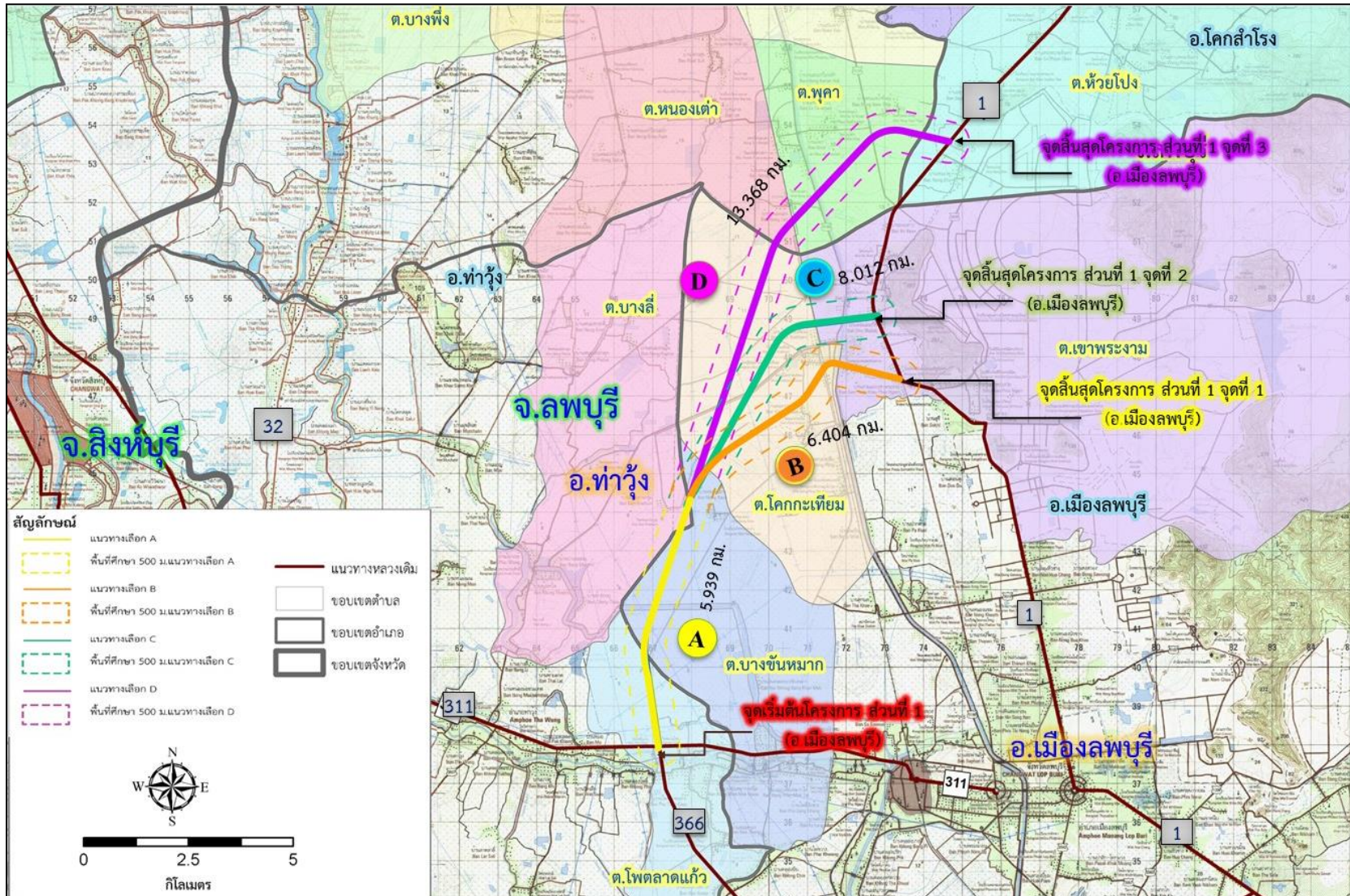
- **แนวเส้นทางย่อย D** ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางย่อย A เป็นถนนตัดใหม่ทั้งหมด มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือแล้วเบี่ยงไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข ลบ.4128 และทางรถไฟสายเหนือ ห่างจากสถานีโคกกะเทียมไปทางเหนือประมาณ 3.7 กิโลเมตร จากนั้นตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3196 คลองชัยนาท-ป่าสัก และเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3024 แล้วบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ประมาณ กม.ที่ 173+100 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางเลือก แนวเส้นทางช่วงนี้ผ่านตำบลโคกกะเทียม และตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี ระยะทางประมาณ 13.368 กิโลเมตร

เมื่อพิจารณาจากสภาพพื้นที่รวมถึงข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดแนวเส้นทางเลือก  
ของโครงการ ส่วนที่ 1 ไว้ 3 แนวเส้นทางเลือก ดังตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

แนวเส้นทางเลือก	แนวเส้นทางย่อย	ระยะทางรวม (กม.)
1W	A+B	12.343
2W	A+C	13.951
3W	A+D	19.307





รูปที่ 6-5 แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

### 6.1.3 การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

#### 6.1.3.1) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือก

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการฯ ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน ด้านวิศวกรรมและการจราจร และด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากลักษณะโครงการฯ เป็นการก่อสร้างถนนตัดใหม่ ซึ่งเป็นแนวถนนเลี่ยงเมืองที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายสำคัญรองรับปริมาณการจราจรปริมาณมาก รวมทั้งพื้นที่ศึกษาที่ตั้งชุมชนและโบราณสถานกระจายตัวอยู่ทั่วไป ดังนั้นในการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางจึงได้กำหนดน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรมและการจราจรและด้านสิ่งแวดล้อมสูงกว่าด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน โดยมีน้ำหนักคะแนนอยู่ที่ร้อยละ 35 เท่ากัน รองลงมาคือหลักเกณฑ์ทางด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน มีน้ำหนักคะแนนอยู่ที่ร้อยละ 30 โดยรายละเอียดของหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังนี้

- **ด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน (30 คะแนน)** ได้แก่ ค่าก่อสร้างโครงการ ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืนที่ดินและค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง)

- **ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน)** ได้แก่ ความยาวแนวเส้นทาง การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบของแนวเส้นทาง ความลาดชันของแนวเส้นทาง ประสิทธิภาพโครงข่าย และความยากง่ายในการก่อสร้าง

- **ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)** ได้แก่ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน ผลกระทบต่อคมนาคมขนส่งและผู้ใช้ทาง ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน และผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณสถาน

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น แนวเส้นทางเลือกที่ได้คะแนนรวมมากที่สุดจะเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและนำไปออกแบบเบื้องต้นร่วมกับการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการพิจารณา

#### 6.1.3.2) เกณฑ์การให้คะแนน

หลังจากกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง ลำดับต่อไปคือการพิจารณาให้คะแนนในแต่ละปัจจัยโดยจะเปรียบเทียบในทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ข้อดีและข้อด้อยในแต่ละปัจจัย โดยใช้ตัวคูณแบบขั้นบันไดแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ดังตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-2 ค่าตัวคูณเกณฑ์การให้คะแนน

ความเหมาะสม	ค่าตัวคูณ
ดีมาก/ไม่มีผลกระทบ	1.0
ดี/มีผลกระทบน้อย	0.8
ปานกลาง/มีผลกระทบปานกลาง	0.6
ไม่ค่อยดี/มีผลกระทบมาก	0.4
แย่มาก/มีผลกระทบมากที่สุด	0.2

#### 6.1.3.3) ผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก

การพิจารณาให้คะแนนแนวทางเลือกในแต่ละปัจจัยครอบคลุม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แสดงคะแนนในแต่ละแนวทางเลือกดังตารางที่ 6-3 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบในภาพรวม ดังนี้

##### - ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

จากการพิจารณาเปรียบเทียบให้คะแนนปัจจัยย่อยด้านเศรษฐกิจและการลงทุนซึ่งพิจารณาจากมูลค่าการก่อสร้างรวมกับค่าเวนคืนพบว่า แนวทางเลือกที่ 3W ได้คะแนนมากที่สุด 26.00 คะแนน โดยมี



มูลค่าก่อสร้างรวมกับค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด รองลงมาอันดับ 2 ได้แก่ แนวทางเลือก 2W มีคะแนนรวม 20.00 คะแนน และแนวทางเลือกที่ได้คะแนนน้อยที่สุดคือแนวทางเลือก 1W ที่มีคะแนนรวม 14.00 คะแนน

#### - ด้านวิศวกรรมและจราจร

จากการพิจารณาเปรียบเทียบคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร ในภาพรวมพบว่า แนวทางเลือกที่ 3W ได้คะแนนมากที่สุด 26.32 คะแนน มีความเหมาะสมในปัจจุบันย่อยหลายด้าน ได้แก่ ด้านลักษณะเรขาคณิตทางราบและทางตั้งที่ดีกว่าแนวทางเลือกอื่น และด้านประสิทธิภาพโครงข่ายจราจร โดยจุดสิ้นสุดตั้งอยู่ไม่ใกล้หรือไกลจากตัวเมือง แต่มีข้อด้อยในปัจจุบันด้านความยาวแนวเส้นทางและพื้นที่การก่อสร้างสะพานมากกว่าแนวทางเลือกอื่น สำหรับทางเลือกที่ 2W ได้คะแนนรองมาเป็นอันดับที่ 2 ได้ 24.74 คะแนน โดยความยาวแนวเส้นทางสั้นกว่าทางเลือกที่ 3W แต่มีลักษณะเรขาคณิตทั้งทางราบและทางตั้งเหมาะสมใกล้เคียงกันกับเส้นทางเลือก 3W รวมทั้งมีพื้นที่การก่อสร้างสะพานน้อยที่สุด แต่มีข้อด้อยในด้านประสิทธิภาพโครงข่ายจราจรเนื่องจากจุดสิ้นสุดโครงการตั้งอยู่ใกล้เมืองลพบุรีมาก ส่วนทางเลือกที่ 1W ได้คะแนนมาเป็นที่ 3 ได้ 22.20 คะแนน แม้ว่าจะมีระยะทางที่สั้นที่สุด และมีลักษณะเรขาคณิตทางตั้งดีใกล้เคียงกับเส้นทางเลือกที่ 2W และ 3W แต่มีข้อด้อยหลายปัจจัยย่อย ได้แก่ ลักษณะทางเรขาคณิตทางราบ และประสิทธิภาพโครงข่ายจราจร ซึ่งแนวเส้นทางโครงข่ายไม่เหมาะสมเนื่องจากตำแหน่งจุดสิ้นสุดตั้งอยู่ใกล้เมืองลพบุรีมากเกินไป

#### - ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากการพิจารณาเปรียบเทียบให้คะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือกมีคะแนนรวมใกล้เคียงกัน โดยแนวเส้นทางเลือกที่ 3W จะมีคะแนนเป็นอันดับ 1 ที่คะแนน 25.00 และแนวทางเลือกที่ 1W และ 2W จะมีคะแนนรวมเท่ากันที่ 24.00 คะแนน

#### 6.1.3.4) สรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกตามหลักเกณฑ์การให้คะแนนทั้ง 3 ด้าน พร้อมการตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นของการประชุม มาประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง สรุปได้ว่า **แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 1 คือ 3W (A+D)** แม้จะมีความยาวของแนวเส้นทางและต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างมากกว่าแนวเส้นทางเลือก 1W และ 2W แต่มีความเหมาะสมกว่าทั้งด้านลักษณะเรขาคณิตทางราบและทางตั้ง มีประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อโครงข่ายจราจรเนื่องจากจุดสิ้นสุดโครงการตั้งอยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองมาก อีกทั้งใช้มูลค่าในการก่อสร้างกับค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด เนื่องจากสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทุ่งนา พาดผ่านบ้านเรือนที่ดินที่ปกอาศัยจำนวนน้อย และอยู่ไกลจากแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถาน

โดยจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บริเวณแยกสนามไชย ตำบลโพตลาดแก้ว อำเภอท่าม่วง จังหวัดลพบุรี ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 311 (กม.ที่ 11+613) กับทางหลวงหมายเลข 366 แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปยังทิศเหนือและเปียงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านคลองหนองรี และทางหลวงชนบท ลบ.4132 เป็นที่ราบลุ่ม เมื่อแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เกษตรกรรมด้านใต้ของตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี แล้วจะเปียงหลบหลุมชนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านทางรถไฟสายเหนือ ทางหลวงหมายเลข 3196 คลองชัยนาท-ป่าสัก และทางหลวงหมายเลข 3024 ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ด้านใต้ของตำบลห้วยโป่ง อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวไปทางทิศตะวันออก กเฉียงใต้ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ (กม.ที่ 173+100) รวมระยะทางทั้งหมด 19.307 กิโลเมตร **ดังรูปที่ 6-6**

ตารางที่ 6-3 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านวิศวกรรมและการจราจร และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1

ประเด็นการพิจารณา	ค่าน้ำหนักของคะแนน	แนวทางเลือก 1W (A+B)		แนวทางเลือก 2W (A+C)		แนวทางเลือก 3W (A+D)	
		ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน
<b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>							
1 ค่าก่อสร้าง	10	0.80	8.00	0.80	8.00	0.60	6.00
2 ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์							
2.1 ค่าเวนคืนที่ดิน	10	0.40	4.00	0.80	8.00	1.00	10.00
2.2 ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง	10	0.20	2.00	0.40	4.00	1.00	10.00
<b>รวมคะแนน</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>14.00</b>	<b>-</b>	<b>20.00</b>	<b>-</b>	<b>26.00</b>
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>							
1.ความยาวของแนวเส้นทาง	7	0.80	5.60	0.80	5.60	0.60	4.20
2 การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบของแนวเส้นทาง	6	0.50	3.00	0.60	3.60	0.60	3.60
3 ความลาดชันของแนวเส้นทาง	6	0.80	4.80	0.79	4.74	0.82	4.92
4 ประสิทธิภาพโครงข่าย	10	0.40	4.00	0.60	6.00	1.00	10.00
5 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	6	0.80	4.80	0.80	4.80	0.60	3.60
<b>รวมคะแนน</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>22.20</b>	<b>-</b>	<b>24.74</b>	<b>-</b>	<b>26.32</b>
<b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>							
1.อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	5	0.60	3.00	0.80	4.00	0.80	4.00
2.คมนาคมขนส่งและผู้ใช้ทาง							
2.1 จำนวนจุดตัดถนนสายหลักและสายรอง	5	0.60	3.00	0.40	2.00	0.40	2.00
2.2 จำนวนจุดตัดถนนท้องถิ่น	5	1.00	5.00	1.00	5.00	0.80	4.00
3.การโยกย้ายและเวนคืน							
3.1 จำนวนอาคารบ้านที่ถูกเวนคืน	5	0.60	3.00	0.80	4.00	1.00	5.00
3.2 จำนวนพื้นที่ที่ถูกเวนคืน	5	0.60	3.00	0.60	3.00	0.40	2.00
3.4 จำนวนแปลงที่ดิน	5	0.40	2.00	0.60	3.00	0.60	3.00
4.แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5	1.00	5.00	0.60	3.00	1.00	5.00
<b>รวมคะแนน</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>24.00</b>	<b>-</b>	<b>24.00</b>	<b>-</b>	<b>25.00</b>
<b>รวมคะแนนทั้งหมด</b>			<b>60.20</b>		<b>68.74</b>		<b>77.32</b>
<b>ลำดับที่</b>			<b>3</b>		<b>2</b>		<b>1</b>





## 6.2 ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี – อำเภอโคกสำโรง)

การศึกษาแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 (อำเภออินทร์บุรี – อำเภอโคกสำโรง) เป็นแนวเส้นทางเลือกที่โครงการเสนอเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคตทางทิศเหนือของจังหวัดลพบุรีและเชื่อมแนวตะวันตกและตะวันออกจากทางหลวงหมายเลข 32 เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 205 รายละเอียดดังนี้

### 6.2.1 จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

#### 6.2.1.1) แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ใช้แนวคิดเดียวกับส่วนที่ 1

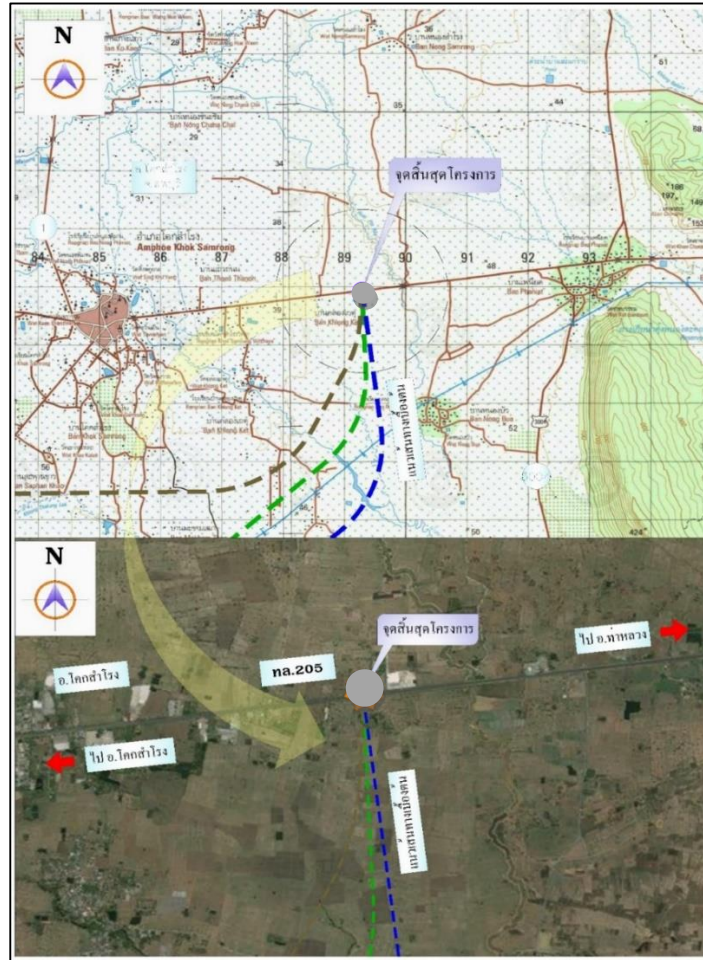
#### 6.2.1.2) จุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการ

ทางโครงการได้กำหนดจุดเริ่มต้นโครงการ ส่วนที่ 2 ไว้บนทางหลวงหมายเลข 32 ประมาณ กม.ที่ 100+100 ในพื้นที่เขตตำบลน้ำตาล อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ห่างจากที่ตั้ง FN Factory Outlet ไปทางทิศเหนือประมาณ 200 เมตร สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-7 จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 32 กม.ที่ 100+100

ส่วนจุดสิ้นสุดโครงการ ส่วนที่ 2 ได้พยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบต่อชุมชนและแนวเส้นทางเลือกของโครงการสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้กำหนดไว้บนทางหลวงหมายเลข 205 ประมาณ กม.ที่ 23+880 บริเวณตำบลคลองเกตุ อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 จุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 205 กม.ที่ 23+880

## 6.2.2 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

### 6.2.2.1) แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางเลือก ใช้แนวคิดเดียวกับส่วนที่ 1

### 6.2.2.2) แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

หลังจากกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 แล้ว ได้กำหนดแนวเส้นทางย่อยเพื่อใช้กำหนดเป็นแนวเส้นทางเลือก โดยมีแนวเส้นทาง E เป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกัน และแนวเส้นทาง F, G และ H ดังรูปที่ 6-9 มีรายละเอียดดังนี้

- **แนวเส้นทาง E** จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 32 ประมาณ กม.ที่ 100+100 ในตำบลน้ำตาล อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ด้านทิศใต้ของที่ตั้งวัดน้อย ตำบลจี่วราย อำเภออินทร์บุรี จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน คลองธรรมชาติ คลองชลประทาน และชุมชนในตำบลจี่วราย ตำบลโพธิ์ชัย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ตำบลมหาสอน ตำบลบางพิง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี และเมื่อเข้าสู่พื้นที่ตำบลสนามแจง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนทางหลวงชนบท ลบ.4037 ทางรถไฟสายเหนือ ทางหลวงหมายเลข 3196 และคลองชลประทาน ในตำบลหนองทรายขาว อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี โดยส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม มีเป็นบางช่วงที่ผ่านชุมชน ระยะทางประมาณ 26.646 กิโลเมตร

- **แนวเส้นทาง F** มีจุดเริ่มต้นต่อจากแนวเส้นทาง E บริเวณตำบลหนองทรายขาว อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น คลองธรรมชาติ คลองชลประทาน และพื้นที่ชุมชน จากนั้นแนวเส้นทางตัดทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ กม.ที่ 178+500 ซึ่งเป็นย่านชุมชนหนาแน่น ในตำบลห้วยโป่ง อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี และยังคงมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น คลองธรรมชาติ ผ่านที่ตั้งฟาร์มเลี้ยงไก่เอกชน ในตำบลวังขอนขว้าง อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม แล้วเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่โซลาร์ฟาร์มของเอกชน ผ่านพื้นที่ชุมชนด้านตะวันออกของวัดเขาดินสามัคคีธรรม และยังคงมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น คลองธรรมชาติ แล้วเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือ เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณ กม.ที่ 23+880 โดยทั่วไปแนวเส้นทางช่วงนี้ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและมีบางช่วงทางผ่านชุมชนหนาแน่น รวมทั้งผ่านฟาร์มไก่และโซลาร์ฟาร์มของเอกชน ระยะทางประมาณ 23.698 กิโลเมตร

- **แนวเส้นทาง G** มีจุดเริ่มต้นต่อจากแนวเส้นทาง E บริเวณตำบลหนองทรายขาว อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม คลองธรรมชาติ และคลองชลประทาน ถนนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท พื้นที่ชุมชน ในตำบลบ้านหลุมข้าว อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี จากนั้นแนวเส้นทางตัดทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ กม.ที่ 182+000 ระหว่างที่ตั้งสำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลวังขอนขว้าง กับชุมชนบ้านนา อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี และยังคงมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น คลองธรรมชาติ ผ่านพื้นที่ชุมชนในเขตพื้นที่ตำบลคลองเกตุ อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณ กม.ที่ 23+880 แนวเส้นทางช่วงนี้ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนเบาบาง ระยะทางประมาณ 21.919 กิโลเมตร

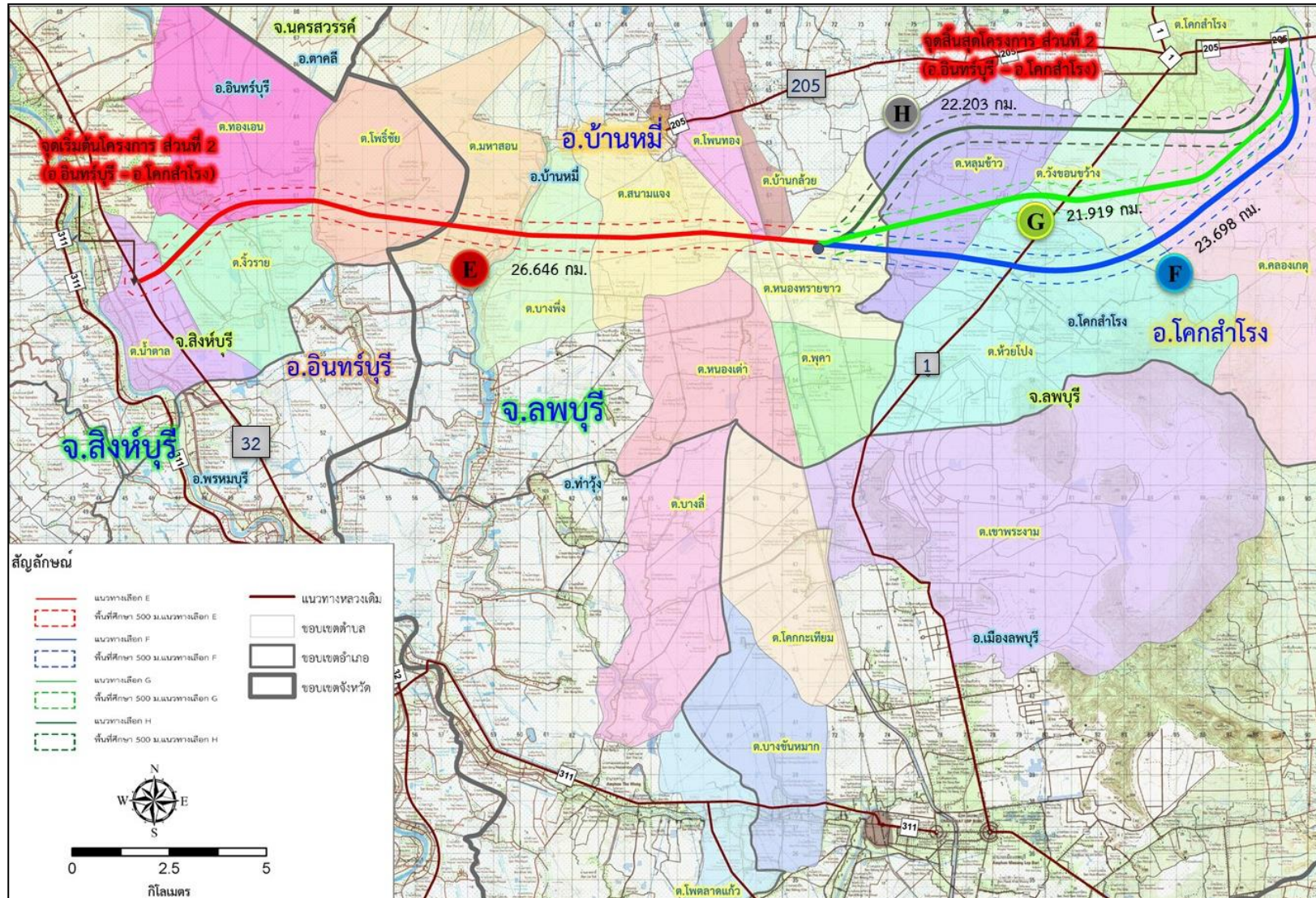
- **แนวเส้นทาง H** มีจุดเริ่มต้นต่อจากแนวเส้นทาง E บริเวณตำบลหนองทรายขาว อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ชุมชน คลองธรรมชาติ คลองชลประทาน และพื้นที่ด้านเหนือของชุมชนในตำบลหนองทรายขาว จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดถนนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท คลองธรรมชาติ พื้นที่เกษตรกรรม ตัดทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ กม.ที่ 185+000 ระหว่างสวนหลวงเฉลิมพระเกียรติกับสำนักงานขนส่งอำเภอกอสุริยบุรี ในตำบลวังขอนขว้าง จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ในตำบลคลองเกตุ อำเภอกอสุริยบุรี จังหวัดลพบุรี แล้วเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณ กม.ที่ 23+880 แนวเส้นทางช่วงนี้ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนหนาแน่นปานกลาง ระยะทางประมาณ 22.203 กิโลเมตร

เมื่อพิจารณาสภาพพื้นที่รวมถึงข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม จึงได้กำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ส่วนที่ 2 ไว้ 3 แนวเส้นทางเลือก ดังตารางที่ 6-4 และรูปที่ 6-9

ตารางที่ 6-4 แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ  
(อำเภอินทร์บุรี-อำเภอกอสุริยบุรี)

แนวเส้นทางเลือก	แนวเส้นทางย่อย	ระยะทางรวม (กม.)
1N	E+F	50.344
2N	E+G	48.565
3N	E+H	48.849





รูปที่ 6-9 แนวเส้นทางเลือกโครงการ ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางโครงการเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี - อำเภอโคกสำโรง)

## 6.2.3 ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

### 6.2.3.1) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือก

เช่นเดียวกับการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการฯ ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน ด้านวิศวกรรมและการจราจร และด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากลักษณะโครงการเป็นทางเลี่ยงเมืองตัดแนวเส้นทางใหม่ ที่รองรับปริมาณจราจรมากและสภาพพื้นที่ศึกษามีที่ตั้งชุมชนและโบราณสถานกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ ลักษณะเช่นเดียวกับการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ส่วนที่ 1 ดังนั้นในการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทาง ส่วนที่ 2 จึงได้กำหนดน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรมและการจราจรและด้านสิ่งแวดล้อมสูงกว่าด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน โดยมีน้ำหนักคะแนนอยู่ที่ร้อยละ 35 เท่ากัน รองลงมาคือหลักเกณฑ์ทางด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน มีน้ำหนักคะแนนอยู่ที่ร้อยละ 30 โดยรายละเอียดของหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังนี้

- **ด้านเศรษฐกิจ-การลงทุน (30 คะแนน)** ได้แก่ ค่าก่อสร้างโครงการ ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืนที่ดินและค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง)
- **ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน)** ได้แก่ ความยาวแนวเส้นทาง การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบของแนวเส้นทาง ความลาดชันของแนวเส้นทาง ประสิทธิภาพโครงข่าย และความยากง่ายในการก่อสร้าง
- **ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)** ได้แก่ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน ผลกระทบต่อคมนาคมขนส่งและผู้ใช้ทาง ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน และผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณสถาน

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น แนวเส้นทางเลือกที่ได้คะแนนรวมมากที่สุดจะเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและนำไปออกแบบเบื้องต้นร่วมกับการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการพิจารณา

### 6.2.3.2) เกณฑ์การให้คะแนน

เช่นเดียวกับการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางของทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ส่วนที่ 1 ในการพิจารณาให้คะแนนในแต่ละปัจจัยจะพิจารณาเปรียบเทียบในเชิงปริมาณและ เชิงคุณภาพ ของข้อดีและข้อด้อยในแต่ละปัจจัย โดยใช้ตัวคูณแบบขั้นบันไดที่แบ่งเป็น 5 ระดับ ดังรายละเอียดในตารางที่ 6-5

ตารางที่ 6-5 ค่าตัวคูณเกณฑ์การให้คะแนน

ความเหมาะสม	ค่าตัวคูณ
ดีมาก/ไม่มีผลกระทบ	1.0
ดี/มีผลกระทบน้อย	0.8
ปานกลาง/มีผลกระทบปานกลาง	0.6
ไม่ค่อยดี/มีผลกระทบมาก	0.4
แย่มาก/มีผลกระทบมากที่สุด	0.2

### 6.2.3.3) ผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก

จากผลการพิจารณาให้คะแนนแนวทางการเลือกในแต่ละปัจจัยครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แสดงคะแนนในแต่ละแนวทางการเลือกดัง ตารางที่ 6-6 สรุปผลการพิจารณาในภาพรวมดังนี้

#### - ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

จากการพิจารณาเปรียบเทียบให้คะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภาพรวมทุกปัจจัยย่อยแล้วยังพบว่าแนวทางเลือกที่ 2N ได้คะแนนมากที่สุดคือ 20.00 คะแนน เนื่องจากมีค่าการก่อสร้างรวมกับค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด ส่วนแนวทางเลือกที่ 1N และ 3N ได้คะแนนรองลงมาเท่ากันที่ 16.00 คะแนน

#### - ด้านวิศวกรรมและจราจร

จากการพิจารณาเปรียบเทียบให้คะแนนด้านวิศวกรรมและจราจรในภาพรวมพบว่า แนวทางเลือกที่ 2N ได้คะแนนมากที่สุด 25.88 คะแนน เนื่องจากมีความเหมาะสมในปัจจัยด้านความยาวของแนวเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุด ด้านลักษณะเรขาคณิตทางราบและทางตั้งอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ด้านประสิทธิภาพโครงข่ายมีความเหมาะสม เนื่องจากในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข 1 มีพื้นที่ว่างที่ใช้ในการก่อสร้างมากกว่าทางเลือกอื่น รวมทั้งมีพื้นที่ในการก่อสร้างสะพานในแนวเส้นทางน้อยกว่าแนวทางเลือกอื่น สำหรับทางเลือกที่ 3N ได้คะแนนรองลงมาเป็นอันดับที่ 2 ได้คะแนน 24.50 คะแนน เป็นแนวทางเลือกที่มีคะแนนในแต่ละปัจจัยย่อยใกล้เคียงกับแนวทางเลือกที่ 2N ยกเว้นปัจจัยย่อยด้านความยากง่ายในการก่อสร้างจะมีคะแนนน้อยกว่าแนวทางเลือก 3 เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างสะพานมากกว่า ส่วนทางเลือกที่ 1N ได้คะแนนมาเป็นลำดับที่ 3 ได้คะแนน 17.82 คะแนน ทางเลือกนี้ถึงแม้จะมีลักษณะเรขาคณิตทางราบและทางตั้งอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดีใกล้เคียงกับแนวทางเลือกที่ 2N และ 3N แต่จะมีข้อด้อยกว่าแนวเส้นทางอื่นในปัจจัยย่อยด้านประสิทธิภาพโครงข่ายที่มีพื้นที่จำกัดในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 1

#### - ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากการพิจารณาเปรียบเทียบให้คะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมทุกปัจจัยย่อยพบว่าแนวทางเลือกที่ 3N ได้คะแนนมากที่สุด คือ 22.00 คะแนน ส่วนอันดับ 2 เป็นแนวทางเลือกที่ 2N ที่ได้คะแนน 21.00 คะแนน ใกล้เคียงกับแนวทางเลือกที่ 3N ส่วนแนวทางเลือกที่ 1N ได้คะแนนน้อยที่สุดคือ 14.00 คะแนน ซึ่งคะแนนรวมน้อยกว่าทางเลือกอื่นอย่างมีนัยสำคัญ

#### 6.2.3.4) สรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์และการให้คะแนนเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางทั้ง 3 ด้าน พร้อมการตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นของการประชุม มาประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง สรุปได้ว่า **แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 2 คือ 2N (E+G)** เมื่อเทียบกับแนวเส้นทาง 1N และ 3N และเป็นแนวเส้นทางที่มีระยะสั้นที่สุด มีความเหมาะสมด้านเรขาคณิตทางราบและทางตั้ง สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากมีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 1 จะมีพื้นที่สำหรับการก่อสร้างมากกว่าทางเลือกอื่น และแนวเส้นทางนี้จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามน้อยกว่าเส้นทางอื่น ทำให้ค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด

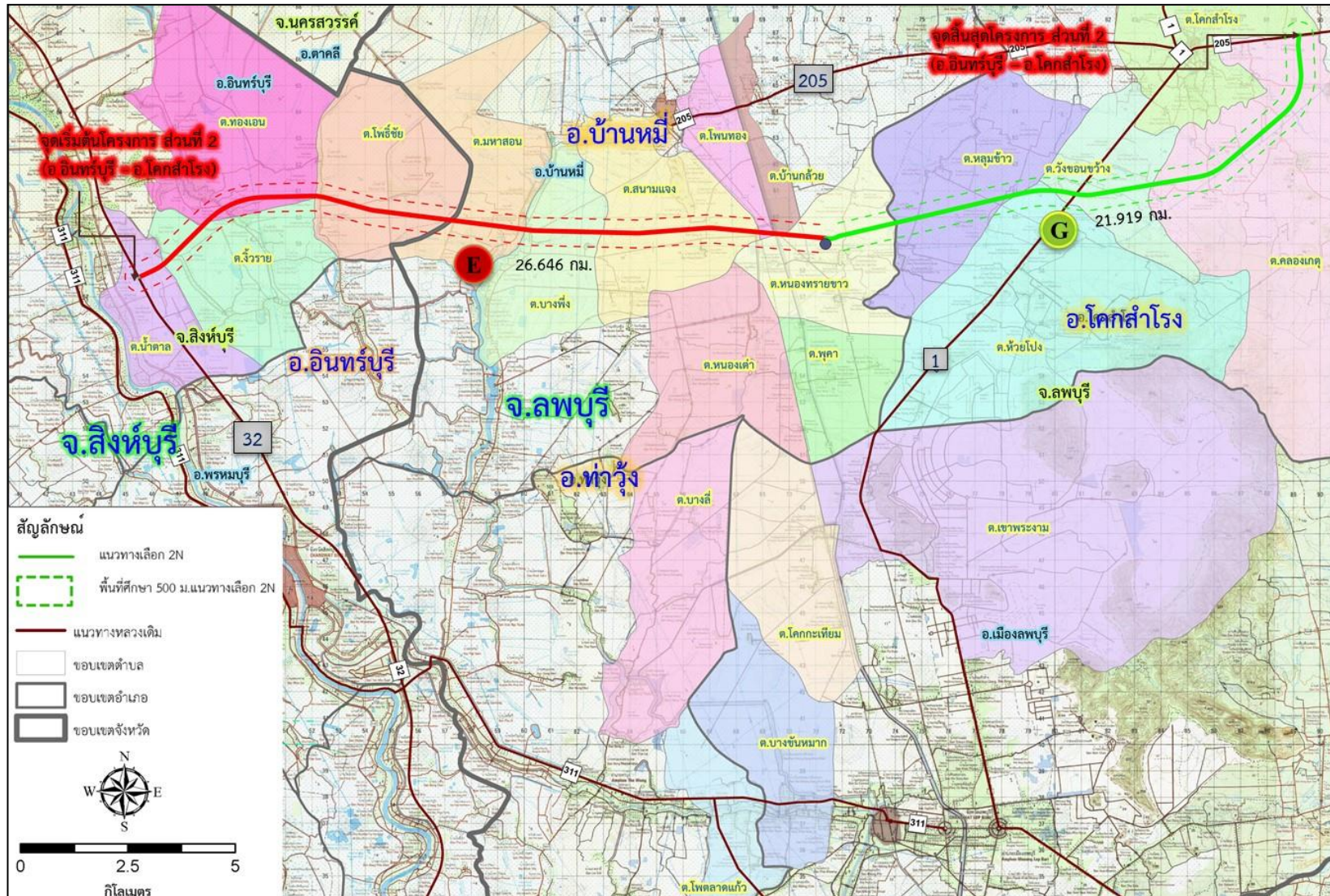
โดยจุดเริ่มต้นโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 32 ประมาณ กม.ที่ 100+100 ในตำบลน้ำตาด อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แนวเส้นทางช่วงต้นทางเป็นแนวเส้นทางเดียวกันกับแนวเส้นทาง 1N นั่นคือแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ถนนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน คลองธรรมชาติ คลองชลประทาน และพื้นที่ชุมชน ในตำบลวังทราย ตำบลโพธิ์ชัย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ตำบลมหาสอน ตำบลบางพิง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี เมื่อแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ตำบลสนามแจง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี จะเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ทางหลวงชนบท ลพ.4037 ทางรถไฟสายเหนือ ทางหลวงหมายเลข 3196 และคลองชลประทาน ในตำบลหนองทรายขาว อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี จากนั้นแนวทาง 2N เบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม คลองโพหนอง และคลอง

ชลประทาน ผ่านพื้นที่ชุมชนในตำบลบ้านหลุมข้าว อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศ ตะวันออก ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ทางหลวงชนบท ลบ.1008 แล้วเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกตัดทางหลวง หมายเลข 1 บริเวณ กม.ที่ 182+000 ระหว่างที่ตั้งสำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลวังขอนขำง ชุมชนบ้านนา อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี จากนั้นมุ่งหน้าทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ด้านเหนือของพื้นที่โซลาร์ ฟาร์ม ตัดถนนท้องถิ่นและคลองธรรมชาติ ผ่านพื้นที่ด้านเหนือของชุมชนในตำบลคลองเกตุ อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี แล้วเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ชุมชน ถนนท้องถิ่น และคลอง ธรรมชาติ ก่อนเบี่ยงไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณ กม.ที่ 23+880 รวมระยะทางทั้งหมด 48.643 กิโลเมตร ดังรูปที่6-10



ตารางที่ 6-6 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบ ด้านวิศวกรรมและการจราจร และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2

ประเด็นการพิจารณา	ค่าน้ำหนักของคะแนน	แนวทางเลือก 1N (E+F)		แนวทางเลือก 2N (E+G)		แนวทางเลือก 3N (E+H)	
		ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน
<b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>							
1 ค่าก่อสร้าง	10	0.60	6.00	0.60	6.00	0.80	8.00
2 ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์							
2.1 ค่าเวนคืนที่ดิน	10	0.60	6.00	0.40	4.00	0.40	4.00
2.2 ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง	10	0.40	4.00	1.00	10.00	0.40	4.00
<b>รวมคะแนน</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>16.00</b>	<b>-</b>	<b>20.00</b>	<b>-</b>	<b>16.00</b>
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>							
1.ความยาวของแนวเส้นทาง	7	0.20	1.40	0.60	4.20	0.60	4.20
2 การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบของแนวเส้นทาง	6	0.84	5.04	0.83	4.98	0.84	5.04
3 ความลาดชันของแนวเส้นทาง	6	0.83	4.98	0.85	5.10	0.81	4.86
4 ประสิทธิภาพโครงข่าย	10	0.40	4.00	0.80	8.00	0.80	8.00
5 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	6	0.40	2.40	0.60	3.60	0.40	2.40
<b>รวมคะแนน</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>17.82</b>	<b>-</b>	<b>25.88</b>	<b>-</b>	<b>24.50</b>
<b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>							
1.อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	5	0.40	2.00	0.60	3.00	0.60	3.00
2.คมนาคมขนส่งและผู้ใช้ทาง							
2.1 จำนวนจุดตัดถนนสายหลักและสายรอง	5	0.60	3.00	0.60	3.00	0.60	3.00
2.2 จำนวนจุดตัดถนนท้องถิ่น	5	0.60	3.00	0.40	2.00	0.40	2.00
3.การโยกย้ายและเวนคืน							
3.1 จำนวนอาคารบ้านที่ถูกเวนคืน	5	0.20	1.00	1.00	5.00	1.00	5.00
3.2 จำนวนพื้นที่ที่ถูกเวนคืน	5	0.40	2.00	0.40	2.00	0.40	2.00
3.4 จำนวนแปลงที่ดิน	5	0.20	1.00	0.20	1.00	0.40	2.00
4.แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์	5	0.40	2.00	1.00	5.00	1.00	5.00
<b>รวมคะแนน</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>14.00</b>	<b>-</b>	<b>21.00</b>	<b>-</b>	<b>22.00</b>
<b>รวมคะแนนทั้งหมด</b>			<b>47.82</b>		<b>66.88</b>		<b>62.50</b>
<b>ลำดับที่</b>			<b>3</b>		<b>1</b>		<b>2</b>



รูปที่ 6-10 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 2



## 7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ครอบคลุมองค์ประกอบ 4 องค์ประกอบ คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยครอบคลุมพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงอย่างน้อยจากจุดศูนย์กลางถนนข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณี queพิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง โดยขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงการศึกษาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสม จะดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และหลังจากได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)

ทั้งนี้ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นหรือ IEE โดยประเมินปัจจัยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญของแนวเส้นทาง ดังนี้

### 7.1) ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)

ผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 1 คือ **3W (A+D)** พบปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ มีทั้งสิ้นจำนวน 17 ปัจจัย ดังนี้

- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ** (5 ปัจจัย) ประกอบด้วย ทรัพยากรดิน (ผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดิน) อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน
- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ** (3 ปัจจัย) ประกอบด้วย ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** (4 ปัจจัย) ประกอบด้วย คมนาคมขนส่ง การเกษตรกรรม การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การใช้ที่ดิน
- **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** ( 5 ปัจจัย) ประกอบด้วย เศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย การโยกย้ายและเวนคืน อุบัติเหตุและความปลอดภัย

### 7.2) ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี – อำเภอโคกสำโรง)

ผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ส่วนที่ 2 คือ **2N (E+G)** พบปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ มีทั้งสิ้นจำนวน 18 ปัจจัย ดังนี้

- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ** (5 ปัจจัย) ประกอบด้วย ทรัพยากรดิน (ผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดิน) อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน
- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ** (3 ปัจจัย) ประกอบด้วย ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** (4 ปัจจัย) ประกอบด้วย คมนาคมขนส่ง การเกษตรกรรม การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การใช้ที่ดิน
- **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** ( 6 ปัจจัย) ประกอบด้วย เศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย การโยกย้ายและเวนคืน อุบัติเหตุและความปลอดภัย ผู้ใช้ทาง

หลังจากพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว โครงการได้คัดกรองปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดหรือ EIA โดยจากการพิจารณาแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 พบว่า มีสภาพพื้นที่คล้ายกัน เช่น พื้นที่ราบ เป็นต้น จึงมีประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญเหมือนกัน สรุปดังตารางที่ 7-1





### ตารางที่ 7-1 สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของแนวเส้นทางโครงการ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1.คุณภาพอากาศ	งานแผ้วถาง งานปรับพื้นที่ งานดินถมคันทาง งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง ซึ่งจะต้องใช้เครื่องจักรในการดำเนินการ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อชุมชน โดยเฉพาะชุมชนที่ตั้งอยู่ติดกับพื้นที่โครงการ
2.เสียง และความ สั่นสะเทือน	- งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทาง และงานดินถมคันทาง ซึ่งจะต้องเครื่องจักรในการดำเนินงาน อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน แต่คาดว่าเสียงรบกวนจะส่งผลกระทบต่ออยู่ในพื้นที่เขตทางและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง - งานก่อสร้างสะพาน งานก่อสร้างฐานราก เสาเข็มและตอม่อ โดยเฉพาะการก่อสร้างฐานรากเสาเข็มรองรับโครงสร้างสะพาน อาจเกิดความสั่นสะเทือนสูง จนส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง
3.น้ำผิวดิน	- งานถมคันทางและบดอัดวัสดุ อาจทำให้ดิน หิน ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ อาจก่อให้เกิดการกัดเซาะของไหลของน้ำทำให้น้ำไหลไม่สะดวก - งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ และหากมีการหลุดร่วงของเศษดินและหินลงในลำน้ำอาจเกิดการพัดพาและทับถมของตะกอน ทำให้แม่น้ำเกิดการตื้นเขิน โดยเฉพาะบริเวณลำน้ำตอนท้ายจนส่งผลให้น้ำระบายไม่สะดวกและส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน
4.คมนาคมขนส่ง	งานถมคันทาง งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทาง งานแผ้วถาง งานปรับพื้นที่ ซึ่งอาจมีการตัดพื้นดินไม้ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าว จะดำเนินการในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดสิ่งกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไปมาของประชาชนในพื้นที่
5.การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	งานดินถมคันทาง งานก่อสร้างสะพาน อาจไปกีดขวางการไหลของน้ำ และหากเกิดน้ำหลากอาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังได้
6.เศรษฐกิจ-สังคม	งานแผ้วถาง งานปรับพื้นที่ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการตัดพื้นดินไม้และชุดต่อไม้ หากดำเนินการไม่ระมัดระวังอาจทำให้สร้างความเสียหายต่อบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง
7.การเวนคืน	การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อเป็นแนวเขตทางประมาณ 60 เมตร อาจส่งผลกระทบต่อเวนคืนที่ดินอยู่อาศัย เกิดการรื้อย้าย สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม หรือสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดินไปอย่างถาวร
8.อุบัติเหตุและความปลอดภัย	งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่ต้องเครื่องจักรในการดำเนินงาน งานก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว งานปิดเส้นทางจราจร อาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกและหากไม่ระมัดระวังอาจเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้เส้นทาง โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดตัดผ่านกับถนนสายรอง รวมถึงถนนสายท้องถิ่น





### 8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของโครงการ เพื่อเผยแพร่และสร้างความเข้าใจในข้อมูลโครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2557 ได้จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ต่อมาในช่วงปี พ.ศ 2562 ถึงปัจจุบันได้ดำเนินงานมีส่วนร่วมของประชาชนโดยได้เข้าพบปรึกษาหารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรีและผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรี เมื่อวันที่ 23 กันยายน และวันที่ 22 ตุลาคม 2562 ได้เข้าร่วมประชุมร่วมกับกรมการจังหวัดลพบุรีและสิงห์บุรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 และการประชุมเพื่อเสนอแนวเส้นทางเลือก (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2562 สามารถสรุปผลการดำเนินงาน รายละเอียดดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน





วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูล/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
<p>การให้ข้อมูลและปรึกษาหารือ</p> <p>วันพฤหัสบดีที่ 11 พฤศจิกายน 2557 เวลา 10.00-12.00 น. ณ ห้องประชุม ศูนย์การฝึกนักศึกษาวชิราวุธ มณฑลทหารบกที่ 13 จังหวัดลพบุรี</p>	<p>หน่วยงานราชการทหาร ทั้งหมด 10 หน่วย ได้แก่ มณฑลทหารบกที่ 13 ศูนย์ การทหารปืนใหญ่ ศูนย์วิจัย และพัฒนาการทหาร กองพล ทหารปืนใหญ่ กรมทหารราบที่ 31 กองพันทหารราบที่ 3 รักษาพระองค์ กองบิน 2 กอง พลบินที่ 1 กองบัญชาการ ทหารอากาศ ศูนย์สงคราม พิเศษ กองพลรบพิเศษ 1 ศูนย์ การบินทหารบก โรงพยาบาล อานันทมหิดล</p>	<p>เพื่อหารือหลักเกณฑ์ในการ กำหนดแนวเส้นทาง เบื้องต้น และการพิจารณา คัดเลือกแนวเส้นทางที่ เหมาะสมของโครงการ</p>	<p>- แนวเส้นทางเลือกของโครงการทางฝั่ง ทางด้านตะวันออกของเมืองลพบุรี ได้แก่ แนวเส้นทางเลือก A,F,G เป็นการใช้พื้นที่ ที่ทางยุทธการทหาร เป็นพื้นที่ที่ไม่ ปลอดภัยในการสัญจร จึงไม่เหมาะสมใน การก่อสร้างถนน และเสนอให้กรมทาง หลวงพิจารณาแนวเส้นทางเลือกทางด้าน ตะวันออกใหม่ โดยให้กระทบต่อพื้นที่ ทางทหารให้น้อยที่สุด หรือปรับปรุง พัฒนาถนนท้องถิ่น ในสามารถเชื่อมโยง โครงข่ายแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ทางด้านตะวันตกได้</p>	<p>โครงการได้นำข้อมูลไปประกอบพิจารณาและ วางแผนการศึกษาและกำหนดแนวเส้นทางเลือก ใหม่ของโครงการ โดยมุ่งเน้นให้เหมาะสมกับ สภาพพื้นที่ และการบรรเทาปัญหาการจราจรใน ตัวเมืองลพบุรีได้มากที่สุด</p>	 
<p>วันจันทร์ที่ 23 กันยายน 2562 เวลา 13.30 น. ณ ศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี</p>	<p>นายชำนาญวิทย์ เตรัตน ผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรี</p>	<p>เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการ โดยเฉพาะแนวเส้นทาง เลือกของโครงการเบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังความ คิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อโครงการ</p>	<p>- ขอให้ทบทวนแนวเส้นทางเลือกของ โครงการเพื่อให้โครงข่ายทางเลี่ยงเมือง มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น</p>	<p>หลังจากพิจารณาสภาพพื้นที่ ข้อจำกัดด้าน สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์การกำหนดแนว เส้นทางของกรมทางหลวง โครงการได้กำหนด แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ส่วนที่ 1 ได้แก่ 1W, 2W และ 3W และแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ได้แก่ 1N, 2N และ 3N</p>	
<p>วันจันทร์ที่ 23 กันยายน 2562 เวลา 15.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดลพบุรี</p>	<p>นายสุปกิต โพธิ์ปภาพันธ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี</p>		<p>- สภาพพื้นที่โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ เป็นที่ลุ่ม ลักษณะเป็นแก้มลิง มีน้ำท่วมซึ่งเป็น ประจำ มีปัญหาด้านการระบายน้ำ เสนอให้ออกแบบเป็นสะพานยกข้าม</p>	<p>โครงการนำข้อมูลไปประกอบการออก เบื้องต้นถึงโครงสร้างขั้นทาง ระบบระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม</p>	

ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)


วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
<b>ประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการระดับจังหวัด</b>					
วันอังคารที่ 22 ตุลาคม 2562 เวลา 14.30 น. ณ ศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี	นายชำนาญวิทย์ เตรัตน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรี	เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการ การ ทบทวนแนวเส้นทางเลือกของ โครงการ พร้อมรับฟังความ คิดเห็นและข้อเสนอแนะ	- เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาการระบายน้ำใน บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ	-	
วันอังคารที่ 22 ตุลาคม 2562 เวลา 15.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดลพบุรี	นายสุภิต โพธิ์ภักดิ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี		- หากยกระดับได้เป็นระยะทางไกลจะมีผลดี สำหรับแนวเส้นทางขอให้พิจารณาเรื่อง ข้อกำหนดผังเมืองและให้จัดประชุมรับฟังความ คิดเห็นในพื้นที่ต่อไป	โครงการจะดำเนินการศึกษาและ ประสานงานกรมโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดลพบุรีและจังหวัด สิงห์บุรี เพื่อนำข้อมูลไป ประกอบการออกแบบแนวเส้นทาง เบื้องต้น และจะนำเสนอผล การศึกษาในการประชุมรับฟัง ความคิดเห็นในครั้งต่อไป	
วันพุธที่ 30 ตุลาคม 2562 เวลา 09.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี	หน่วยงานระดับจังหวัด อำเภอ	เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการ ขอบเขตการศึกษา แนวเส้นทาง เลือกของโครงการ ให้หน่วยงาน ภายในจังหวัดรับทราบก่อนเข้า ศึกษาและจัดประชุมในพื้นที่	-	-	
วันพุธที่ 30 ตุลาคม 2562 เวลา 09.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดลพบุรี					







ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
<b>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)</b>					
วันศุกร์ที่ 25 เมษายน 2557 เวลา 13.30-16.00 น. ห้องเจ้าพระยาวิชาเยนทร์ โรงแรมลพบุรีอินน์ รีสอร์ท จังหวัด ลพบุรี	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งด้านบวกและด้านลบ</li> <li>- หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ</li> <li>- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li> <li>- ผู้นำชุมชน</li> <li>- หน่วยงานภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน</li> <li>- องค์กรด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>- สื่อมวลชน</li> <li>- ประชาชนผู้สนใจโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อนำเสนอความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา สภาพปัจจุบันและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานในขั้นต่อไปให้กลุ่มเป้าหมายทราบ</li> <li>- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมาย</li> </ul>	<p>โครงการทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ, โครงการขยายทางเลี่ยงเมือง 366 (ทางเลี่ยงเมืองด้านใต้) จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อให้คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและเร่งรัดดำเนินการ ซึ่งจะช่วยในการขนส่ง การคมนาคมของจังหวัดลพบุรี โดยเฉพาะการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของตัวเมือง รวมทั้งโครงการถนนตัดทางเชื่อมสายเอเชีย ทางหลวงหมายเลข 32 เข้ามายังทางหลวงหมายเลข 366 ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร ด้วย จึงขอให้กรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินการตามที่ภาคเอกชนได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีสัญจรดังกล่าว</p> <hr/> <p>- อยากรให้พิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการกรณีคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการด้านทิศตะวันออก เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะตัดผ่านพื้นที่ทหารเป็นส่วนใหญ่ ต้องทำการขอเวนคืนพื้นที่มาก การก่อสร้างต้องขุดอุโมงค์ลอดพื้นที่ฝักข้อมยิงปืนของทหาร ใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง</p> <hr/> <p>- ควรมีการเชื่อมโยงเส้นทางจากถนนสายเอเชีย เนื่องจากลพบุรีเป็นเมืองที่มีถนนสายหลักน้อย ทำให้ความเจริญเกาะกลุ่มอยู่เฉพาะในเขตตัวเมือง</p>	<p>การศึกษาของโครงการ ดำเนินงานมาตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2557 และภายในปี พ.ศ. 2563 จะดำเนินการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ พร้อมรายงานให้กับกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ว่าจ้างได้รับทราบข้อมูล</p> <hr/> <p>การศึกษาแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ส่วนที่ 1 จะอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของตัวเมืองลพบุรี ซึ่งจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางจะไปบรรจบที่ถนนทางหลวงหมายเลข 1 เท่านั้น โดยจะไม่กระทบพื้นที่ทางทิศตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่ของทหาร</p> <hr/> <p>โครงการได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแนวเส้นทาง ทางด้านทิศเหนือของจังหวัดลพบุรีเพิ่มเติม คือ ส่วนที่ 2 จุดเริ่มต้นถนนสาย 32 หรือถนนเอเชีย บริเวณ ต.น้ำตาล อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี และไปสิ้นสุดบริเวณ ต.คลองเกตุ อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี</p>	   


ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
<b>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)</b>					
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอสนับสนุนโครงการและควรเลือกเส้นทางด้านทิศตะวันออกและเสนอให้เจาะเขาบริเวณพื้นที่นี้ เพราะผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นน้อย และจะเกิดผลดีในระยะยาว และไม่เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกด้านทิศตะวันตกซึ่งในระยะยาวจะมีผลกระทบต่อพื้นที่ภาคการเกษตร</li> <li>- อยากให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ และควรให้ข้อเท็จจริงในการดำเนินงาน</li> </ul>	<p>โครงการได้ดำเนินการศึกษาเพียงแนวเส้นทางทางด้านทิศตะวันตกของตัวเมืองลพบุรี โดยจะคำนึงถึงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และชุมชนให้น้อยที่สุด</p> <p>การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านรูปแบบต่างๆ เช่น แผ่นพับ เอกสารประกอบการประชุม และได้เพิ่มช่องทางเว็บไซต์ <a href="http://www.bypasslopburi-north.com">www.bypasslopburi-north.com</a> เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานสามารถเข้าถึงได้ง่ายขึ้น</p>	
<b>การประชุมเพื่อเสนอแนวทางเลือก (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)</b>					
<p>กลุ่มที่ 1</p> <p>วันที่ 12 พฤศจิกายน 2562</p> <p>09.00 – 12.00 น.</p> <p>อบต.บางขันหมาก</p> <p>อ.เมือง จ.ลพบุรี</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ระดับอำเภอ</li> <li>- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li> <li>- กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งด้านบวกและด้านลบ</li> <li>- ผู้นำชุมชน</li> <li>- สถานประกอบการ</li> <li>- องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>- สื่อมวลชน</li> <li>- ประชาชนผู้สนใจโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางเลือกของโครงการหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสม</li> <li>- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายต่อรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สนับสนุนให้มีโครงการ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และลดการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อนำมาศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางความเหมาะสมร่วมกัน เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจ ออกแบบ โครงการคลองระบายน้ำหลาก ชัยนาท-ป่าสัก จังหวัดชัยนาท ของกรมชลประทาน</li> </ul>	<p>-</p> <p>การศึกษาของโครงการ ในด้านต่างๆ จะดำเนินการศึกษาข้อมูลทั้งส่วนปฐมภูมิหรือการสำรวจภาคสนาม และการศึกษาทุติยภูมิ คือ การศึกษารวบรวมข้อมูล สถิติต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งโครงข่ายคมนาคมทั้งในปัจจุบันและโครงการในอนาคต มาร่วมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของโครงการ</p>	

ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
กลุ่มที่ 2 วันที่ 12 พฤศจิกายน 2562 13.00 – 16.00 น. อบต.โคกกระทิง อ.เมือง จ.ลพบุรี			<u>ความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือก ส่วนที่ 1</u> - แนวเส้นทางเลือกเป็นพื้นที่รับน้ำ ดินอ่อน ขอให้เพิ่มความระมัดระวังเพื่อป้องกันถนนทรุดตัว	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณา การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม และการอ่าแบบเบื้องต้น	
			- แนวเส้นทางเลือก A+C (2W) เนื่องจากมีความปลอดภัยและเข้าถึงสาธารณูปโภค และแนวเส้นทางเลือก A+D (3W) เนื่องจากเป็นแนวที่เลี่ยงเมืองมากที่สุด	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณา การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
กลุ่มที่ 3 วันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 09.00 – 12.00 น. อบต.คลองเกตุ อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี			- แนวเส้นทางเลือก B และ C ระยะทางสั้นแต่คดเคี้ยว ขวางทางน้ำ และผ่านเข้าตัวเมืองทำให้การจราจรติดขัด แนวเส้นทางเลือก D มีระยะทางยาวกว่าแต่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง อย่างไรก็ตาม หากมีการก่อสร้างต้องวางระบบระบายน้ำให้ดี เพราะมีผลกระทบกับตำบลเขาพระงาม	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณา การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
กลุ่มที่ 4 วันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 13.00 – 16.00 น. วัดสระตาแวว ต.พุดา อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี			<u>ความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือก ส่วนที่ 2</u> - แนวเส้นทางเลือก E บริเวณจุดเริ่มต้นมีคลองขนาดเล็กที่เกษตรกรใช้ประโยชน์อยู่ ขอให้พิจารณาออกแบบให้เหมาะสม	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณา การศึกษาและคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
กลุ่มที่ 5 วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 09.00 – 12.00 น. อบต.สนามแจง อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี			- การออกแบบถนนต้องกำหนดให้ทางระบายน้ำมีความกว้างเพียงพอ และเสนอให้เป็นท่อคอนกรีตเสริมเหล็กรูปสี่เหลี่ยม (box culvert) และนำข้อมูลระดับน้ำท่วมในปี 2554 ของ ทต.เขาพระงามมาประกอบ	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณา การศึกษาและออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป	

ตารางที่ 8-1 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา (ต่อ)

วัน เวลา สถานที่	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/นำไปใช้	ภาพประกอบ
กลุ่มที่ 6 วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 13.00 – 16.00 น. อบต.จั่วราย อ.อินทร์บุรี จ.ลพบุรี			- บริเวณจุดตัดโครงการควรเป็นทางข้ามหรือทางลอด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้สัญญาณไฟจราจร และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของเกษตรกร	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณาออกแบบเบื้องต้น	
			- ขอให้ออกแบบระดับความลาดชันของถนนท้องถิ่นที่เชื่อมกับเส้นทางสายหลักให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณาการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น	
			- จุดเริ่มต้นโครงการของแนวเส้นทางเลือกส่วนที่ 1 เป็นพื้นที่รับน้ำหรือพื้นที่แก้มลิงเสนอให้ออกแบบเป็นสะพานข้ามเพื่อลดผลกระทบต่อเส้นทางจากการขึ้นลงของน้ำ	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณาการศึกษาและคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม	
			- แนวเส้นทางโครงการอาจเป็นตัวคันการติดต่อระหว่างชุมชนทำให้เดินทางไม่สะดวกต้องมีมาตรการลดผลกระทบดังกล่าว	โครงการนำข้อมูลประกอบพิจารณาการศึกษาและการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการต่อไป	



## 9. แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป

### 1) ด้านวิศวกรรม

ออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

### 2) ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและสำรวจข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประเมินผลกระทบต่อปัจจัยที่มีผลกระทบต่อแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### 3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)

## 10. ติดต่อโครงการ

➤ **สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400**  
โทรศัพท์ : 0-2354-6557 โทรสาร : 0-2354-6593

➤ **บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด**  
เลขที่ 60/93 ซอยรามอินทรา 40 (แยก33) แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230  
โทรศัพท์ 0-2509-1432 โทรสาร 0-2944-5436

<https://www.bypasslopburi-north.com>

