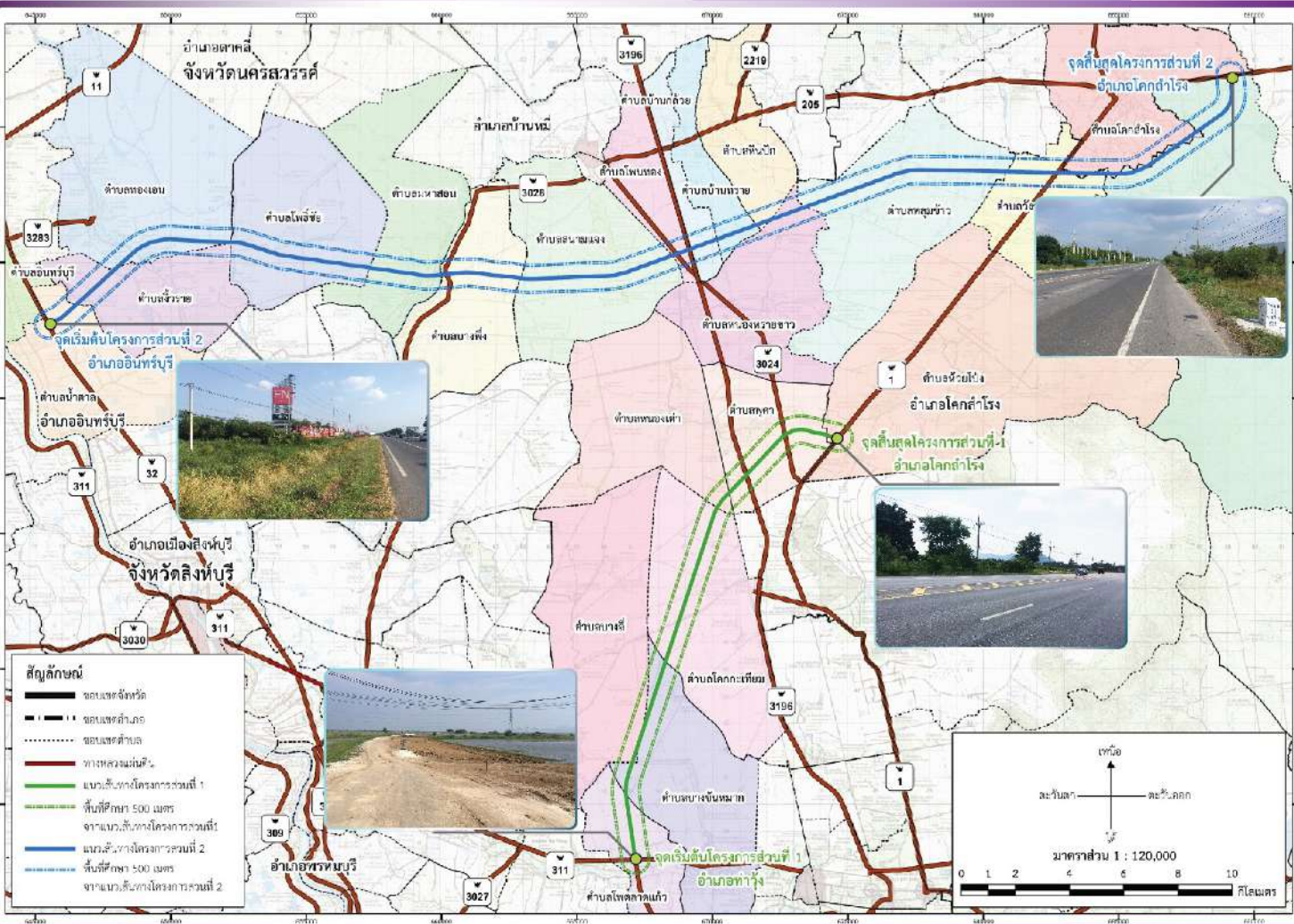


แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

จากการศึกษาแนวเส้นทางของโครงการเพื่อให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมที่สมบูรณ์ได้แบ่งเป็นสองส่วน ได้แก่ **ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี** ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี) และ **ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี** ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี - อำเภอโคกสำโรง) และมีการคัดเลือก แนวเส้นทางที่เหมาะสมโดยการพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมของแต่ละแนวเส้นทางเลือก ครอบคลุมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน วิศวกรรมและจราจร ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการได้ดังนี้

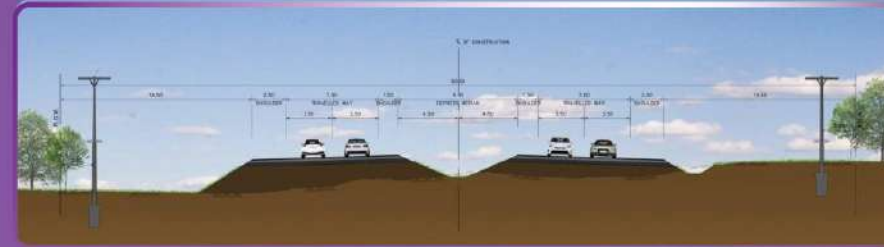


ส่วนที่ 1 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)
จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 311 (กม.ที่ 11+613) กับทางหลวงหมายเลข 366 (แยกสนามไชย ต.โศภนคามณี อ.ท่าม่วง จ.ลพบุรี) แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือและเฉียงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่าน ต.โศภนคามณี ต.บางขันหมาก ต.บางสี ต.โคกกระทิง ต.หนองเต่า ต.พุดา และสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 173+100) บริเวณบ้านหนองคู ต.ห้วยโป่ง อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี รวมระยะทาง 19.307 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภออินทร์บุรี - อำเภอโคกสำโรง)
จุดเริ่มต้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 32 (กม.ที่ 100+000) บ้านน้ำตาด ต.น้ำตาด อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่าน ต.จันทรา ต.ทองเอน ต.โพธิ์ชัย อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี ต.มหาสอน ต.บางพิง ต.สนามแจง ต.โพธิ์ทอง ต.บ้านกล้วย ต.บ้านทราย ต.หินปัก ต.หนองทรายขาว อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี ต.หลุมข้าว ต.วังขอนขว้าง ต.โคกสำโรง และสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 205 (กม.ที่ 23+880) บริเวณบ้านหนองวันเป็รียง ต.คลองเกตุ อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี รวมระยะทาง 47.541 กิโลเมตร

รูปแบบทางหลวงโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางหลวงโครงการ กำหนดให้เป็นทางหลวงที่มีเขตทางกว้าง 60.00 เมตร เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร มีเกาะกลางถนนแบบคดเป็นร่อง กว้าง 9.10 เมตร



องค์ประกอบโครงการ

รูปแบบทางแยกส่วนที่ 1

- ทางแยก**
- ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการแยกสนามไชย ต.โศภนคามณี อ.ท่าม่วง จ.สิงห์บุรี
- ทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร บริเวณจุดตัดทางหลวง 3024
- ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 1 บ้านหนองคู ต.ห้วยโป่ง อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี

รูปแบบทางแยกส่วนที่ 2

- ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณบ้านน้ำตาด ต.น้ำตาด อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี
- ทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1
- ทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 205 บ้านหนองวันเป็รียง ต.คลองเกตุ อ.โคกสำโรง จ.ลพบุรี

รูปแบบทางลอด

- ทางลอดลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม
- ทางลอดลักษณะเป็นสะพาน

ระบบระบายน้ำ

- ท่อลอดเหลี่ยม
- สะพานข้ามลำน้ำ

จุดกลับรถ

- จุดกลับรถ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ของแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสม มีขอบเขตพื้นที่ศึกษาในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในรัศมี 1 กิโลเมตรสำหรับงานด้านโบราณสถาน โบราณคดี และประวัติศาสตร์ โดยศึกษาครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งนี้ ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

ผลกระทบ

มาตรการที่สำคัญ

ทรัพยากรดิน

งานแนวทางปรับพื้นที่ การขุดดินก่อสร้างตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ อาจก่อให้เกิดการชะล้างของดินลงสู่แหล่งน้ำ

- ดำเนินงานในฤดูแล้งหรือช่วงที่มีฝนน้อย
- เเทกดินบริเวณพื้นที่ราบ
- ปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณไหล่ทางทันทีเมื่อก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ

ผลกระทบ

มาตรการที่สำคัญ

คุณภาพอากาศ

การเปิดหน้าดิน การรื้อคันทาง ยานพาหนะ การทำงานของเครื่องจักร ก่อให้เกิดฝุ่นละออง และมลพิษต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง

- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกัน
- มีตอม่อน้ำวันละ 2 ครั้ง หรือเพิ่มเติมหากมีฝุ่นมาก
- ตรวจสอบเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี

เสียงและความสั่นสะเทือน

การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การตอกเสาเข็ม การเจาะเสาเข็ม ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน

- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในช่วงที่มีอาคารที่พักอาศัย
- ดำเนินการในช่วงเวลา 8.00 - 17.00 น.
- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลพร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- จำกัดความเร็วรถในกิจกรรมของโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

งานดินถมคันทางอาจมีการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ และปิดกั้นขวางทางน้ำ

ดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำในส่วนที่ 1 จำนวน 39 แห่ง แบ่งเป็นสะพาน 10 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม 29 แห่ง ส่วนที่ 2 จำนวน 87 แห่ง แบ่งเป็นสะพาน 15 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม 72 แห่ง

น้ำผิวดิน

การถมคันทาง และหินคลุมในงานถมคันทาง รวมทั้งงานก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานตอม่อ หรือเจาะเสาเข็ม งานสร้างฐานรากและตอม่อ อาจมีการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนตอม่อ

- กำหนดขอบเขตการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะที่มีการทำงานจริง เท่านั้น
- ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันสิ่งกีดขวาง

คมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย

การใช้เครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้าง รวมถึงการกองวัสดุในเขตทาง อาจกีดขวางการสัญจรของประชาชน

ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางหลักในส่วนที่ 1 จำนวน 3 แห่ง และส่วนที่ 2 จำนวน 6 แห่ง ก่อนเริ่มการก่อสร้าง อย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้ประชาชนทราบ และวางแผนในการเดินทาง

การโยกย้ายและการเวนคืน

มีการเวนคืนที่ดินในส่วนที่ 1 ประมาณ 724 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 1 หลัง ส่วนที่ 2 ประมาณ 1,783 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 38 หลัง

จ่ายค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน อย่างเป็นธรรมตามกฎหมาย ให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มการก่อสร้าง

การมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
เพื่อเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ เหตุผล ความจำเป็น ขอบเขตและขั้นตอนของการศึกษา โครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2557



การให้ข้อมูลหรือปรึกษาหารือ
เพื่อแนะนำโครงการให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ ความก้าวหน้า พร้อมทั้งรับฟังข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2562 และ มีนาคม 2563



การประชุมร่วมกับหน่วยงานระดับจังหวัด
เพื่อเสนอข้อมูลโครงการพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562



การประชุมเพื่อเสนอแนวเส้นทางเลือก (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)
เพื่อเสนอความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางเลือกพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2562



การประชุมเพื่อสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2)
เพื่อเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม การศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อมและผลการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เมื่อวันที่ 5-6 มีนาคม 2563



การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)
เพื่อเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เมื่อวันที่ 20-22 กรกฎาคม 2563



ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์

แนวเส้นทางที่เหมาะสม	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ EIRR	อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C ratio)	ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์
ส่วนที่ 1 : แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอเมืองลพบุรี)	300.45 ล้านบาท	13.25%	1.13	คุ้มค่า ณ ปีปัจจุบัน
ส่วนที่ 2 : แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ (อำเภอลิขบุรี - อำเภอโคกสำโรง)	-757.77 ล้านบาท	10.15%	0.82	คุ้มค่าในอีก 10 ปีข้างหน้า



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6559 โทรสาร : 0-2354-6593

ที่ปรึกษา



คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
โทรศัพท์ 08 1551 2498



บริษัท อินทิเกรต เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด
เลขที่ 60/93 ซอยรามอินทรา 40 แยก 33 แขวงคลองกุ่ม
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ 0 2509 1432 โทรสาร 0 2944 5436



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ



www.bypasslopburi-north.com

แผ่นพับ ชุดที่ 5
สิงหาคม 2563

เหตุผลความจำเป็น

ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้เข้าและออกจากตัวเมืองลพบุรี ปัจจุบันมีปริมาณผู้ใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตตัวเมืองลพบุรี อีกทั้งมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางผ่านตัวเมือง อาจส่งผลกระทบต่อโบราณสถานที่มีโครงสร้างไม่มั่นคง จึงจำเป็นต้องก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ เพื่อแยกรถที่ไม่ต้องการเข้าตัวเมืองให้สามารถเลี่ยงมาใช้เส้นทางนี้ได้โดยมีประสิทธิภาพ

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน จึงได้วางผังคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัท อินทิเกรต เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในตัวเมืองลพบุรี พร้อมทั้งรองรับการพัฒนาโครงการย้ายคมนาคมในอนาคต ให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด โดยส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ
- 2 เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

