



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

สรุปผลการประชุมเพื่อสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด ได้จัดประชุมเพื่อสรุปผลการศึกษาโครงการ ภายใต้งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ เมื่อวันที่ 27 และ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เพื่อให้กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ หน่วยงานระดับจังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน หน่วยงานภาคเอกชน ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล และประชาชนที่สนใจ ได้รับทราบสรุปการศึกษา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการต่อไป โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 277 คน (ไม่รวมกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) สามารถประมวลภาพบรรยากาศการประชุม และสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ ได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ได้รับเกียรติจากนายณัฐพล ธาณิรัตน์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรี เป็นประธานการประชุม ณ ห้องประชุมโสมชา ชั้น 1 โรงแรมไชยแสงพาลีส อำเภอเมืองสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2563 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 95 คน



กลุ่มที่ 2 ได้รับเกียรติจากนายผดุงศักดิ์ หาญปรีชาสวัสดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี เป็นประธานการประชุม ณ ห้องประชุมพระนารายณ์ ชั้น 4 อาคารรัตนเทพสตรี มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี อำเภอเมืองลพบุรี จังหวัดลพบุรี วันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2563 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 182 คน



การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ

สรุปประเด็น ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและ นำไปประกอบการพิจารณา
1. ภาพรวมโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้นำเสนอแนวเส้นทางบนภาพถ่ายทางอากาศเพื่อความชัดเจนว่าตัดผ่านพื้นที่ใดบ้าง 	<ul style="list-style-type: none"> การนำเสนอเพื่อให้ทราบว่าแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ใดบ้างอย่างชัดเจนนั้น จะดำเนินการในช่วงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด สำหรับในโครงการนี้เป็นเพียงการกำหนดแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม ดังนั้น แนวเส้นทางโครงการจะมีข้อมูลในระดับหนึ่ง และจะชัดเจนขึ้นในขั้นถัดไป
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะเปิดให้บริการเมื่อไร 	<ul style="list-style-type: none"> หากโครงการดำเนินการตามขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 จะเปิดให้บริการประมาณปี พ.ศ. 2571 และ 2575 ตามลำดับ
<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีโอกาสที่จะไม่ดำเนินการต่อหรือไม่ เพราะเห็นว่าควรพัฒนาถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้นมากกว่าสร้างใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการประเมินปริมาณการจราจรพบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนที่ 1 มีโอกาสได้รับการพัฒนาเพื่อแยกรถที่ไม่จำเป็นต้องเข้าตัวเมืองออกมา เป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในตัวเมืองลพบุรี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการจะนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลเป็นผู้พิจารณาต่อไป
2. การออกแบบ	
<ul style="list-style-type: none"> สามารถออกแบบทางแยกไม่ให้ป็นสัญญาณไฟจราจรได้หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดรูปแบบของทางแยกจะพิจารณาจากปริมาณการจราจร สภาพพื้นที่ และลักษณะของโครงข่ายที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ซึ่งทางโครงการออกแบบทางแยกไว้ 2 รูปแบบคือ 1) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางสายหลัก ได้แก่ ส่วนที่ 1 บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ส่วนที่ 2 บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 2) ทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางสายรอง ได้แก่ ส่วนที่ 1 บริเวณจุดตัดทางหลวง 3024 และส่วนที่ 2 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> ควรออกแบบช่วงรอลีี้ยวให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้เป็นข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการออกแบบรายละเอียดต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบทางเลี่ยงเมืองบริเวณข้ามทางรถไฟและคลองชลประทาน มีรูปแบบอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ และลดระดับลงเพื่อเชื่อมเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3196 และเป็นสะพานยกระดับข้ามคลองชลประทานอีกครั้งหนึ่ง
3. การระบายน้ำ	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบขอให้พิจารณาทิศทางการไหลของน้ำ ระยะห่างของตอม่อ ความสูงของท้องสะพาน เพื่อป้องกันการปิดกั้นทางเดินน้ำ การสำรวจควรประสานกับผู้นำท้องถิ่น เพื่อให้ได้ข้อมูลรายละเอียดทางน้ำในพื้นที่ 	<p>ในการศึกษาในการศึกษาครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลทิศทางการไหลของน้ำ สถิติการท่วมขัง พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก และโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ออกแบบเบื้องต้น อย่างไรก็ตาม ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดจะต้องสำรวจข้อมูลในพื้นที่เพิ่มเติม เช่น คลองสาธารณะ รวมทั้งต้องประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า กรมชลประทาน ตลอดจนผู้นำท้องถิ่น เพื่อให้การระบายน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p>
4. การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	
<ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างการก่อสร้างหากพบว่าสิ่งปลูกสร้างได้รับความเสียหาย สามารถร้องเรียนได้ที่ไหนและจะได้รับการชดเชยอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินงานจะกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการไว้ในสัญญาการก่อสร้างอย่างชัดเจน โดยแนะนำให้ถ่ายภาพสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้แนวการก่อสร้างหรือในระยะประชิดเพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการร้องเรียน ในระยะก่อสร้างหากมีเรื่องร้องเรียนสามารถติดต่อได้ที่แขวงทางหลวง หรือสำนักงานก่อสร้าง รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่โครงการพาดผ่าน นอกจากนี้ทางโครงการจะประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลและเบอร์โทรติดต่อของผู้รับผิดชอบให้สาธารณชนรับทราบ

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลพบุรี ด้านเหนือ

สรุปประเด็น ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและ นำไปประกอบการพิจารณา
4. การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้จัดทำแผนที่ระบุรายละเอียดเลขโฉนดจำนวนพื้นที่ที่จะถูกเวนคืน ค่าชดเชยที่ดินที่จะได้รับจะเพียงพอต่อการนำไปซื้อที่ดินแปลงใหม่หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลดังกล่าวจะจัดทำในขั้นตอนการสำรวจรังวัดทรัพย์สิน โครงการจะดำเนินการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ด้วยความเป็นธรรม และมีคณะกรรมการกำหนดราคาค่าชดเชยที่ดิน ประเมินราคา ณ ปีที่โครงการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืน โดยพิจารณาราคาจากหลายแหล่ง เช่น ราคาซื้อ-ขาย ราคาประเมิน ราคาจดจำนอง เป็นต้น ซึ่งมีหลักการว่าต้องสามารถซื้อที่ดินในบริเวณข้างเคียงได้
<ul style="list-style-type: none"> ที่ดินที่เหลือจากการถูกเวนคืนถูกรอนสิทธิ์ เช่น มีที่ดินติดสายทางหลวงสายเอเชีย แต่ถูกเวนคืนบางส่วน ทำให้หมดสภาพคล่องในการเข้าถึงทางสายหลัก มีการพิจารณาอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่ทำให้ที่ดินในแปลงเดียวกันที่เหลืออยู่มีราคาลดลง จะได้กำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลงนั้นด้วย
<ul style="list-style-type: none"> เมื่อรัฐเวนคืนที่ดินที่เข้าธนาคารไว้จะจ่ายเงินอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐจะจ่ายเงินให้ธนาคารก่อน ส่วนที่เหลือจึงจ่ายให้กับเจ้าของที่ดิน
<ul style="list-style-type: none"> ที่ดิน ส.ป.ก. กับโฉนด ค่าชดเชยต่างกันหรือไม่ ต้นไม้ที่ปลูกไว้ได้ค่าชดเชยหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ส.ป.ก. เป็นที่ดินของรัฐ ไม่ใช่กรรมสิทธิ์ของผู้ครอบครอง รัฐจึงไม่สามารถจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้ได้ แต่จะได้รับเป็นค่าขนย้าย ส่วนโฉนดเจ้าของที่ดินได้ค่าชดเชยตามปกติ อย่างไรก็ตาม ทั้ง ส.ป.ก. และโฉนด จะได้รับค่าชดเชยต้นไม้และสิ่งปลูกสร้างตามหลักเกณฑ์เดียวกัน
<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่ดินขุดบ่อเลี้ยงปลา จะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ที่ขุดบ่อเลี้ยงปลาจะได้รับค่าชดเชยที่ดิน รวมทั้งค่าเสียโอกาสจากการลงทุนและรายได้
5. อื่น ๆ	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้บริเวณเกาะกลางถนนปลูกต้นไม้ที่ประชาชนนำมาใช้ประโยชน์ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณเกาะกลางถนนจะปลูกเป็นไม้พุ่ม เพราะต้นไม้ใหญ่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอันตราย



กลุ่มงานวางแผน กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 0 2354 6559 โทรสาร 0 2354 6593



คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

50 ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 08 1551 2498



บริษัท อินทิเกรต เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

60/93 หมู่ที่ 12 ซอยรามอินทรา 40 แยก 33

แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ 0 2509 1432 โทรสาร 0 2944 5436