



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลพบุรี

ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ซึ่งงบลงทุนก่อสร้างและบำรุงทางหลวงทั่วประเทศ ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาลกรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนกับงานโครงการก่อสร้างและงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบพร้อมแล้ว อำเภอสุโขทัย-ลพบุรี เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสุโขทัย เป็นเมืองที่มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปีส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองสุโขทัย-ลพบุรีสูงมากยิ่งขึ้น จึงต้องเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลพบุรี เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองสุโขทัย-ลพบุรี เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองสุโขทัย-ลพบุรี ใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง

ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ป่าสงวนแห่งชาติป่าลุ่มน้ำบางนรา แปลงที่ 2 และพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลพบุรี เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
2. ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจร บนโครงข่ายของทางหลวงในพื้นที่ศึกษา รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งปัจจุบันและอนาคต
3. ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความถูกต้องตามหลักวิชาการและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอย่างเหมาะสม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



เพื่อรองรับปริมาณจราจรของถนนทางหลวงที่เพิ่มขึ้น และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดภายในตัวอำเภอสุโขทัย-ลพบุรี



เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง



เพื่อกระตุ้นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอสุโขทัย-ลพบุรี



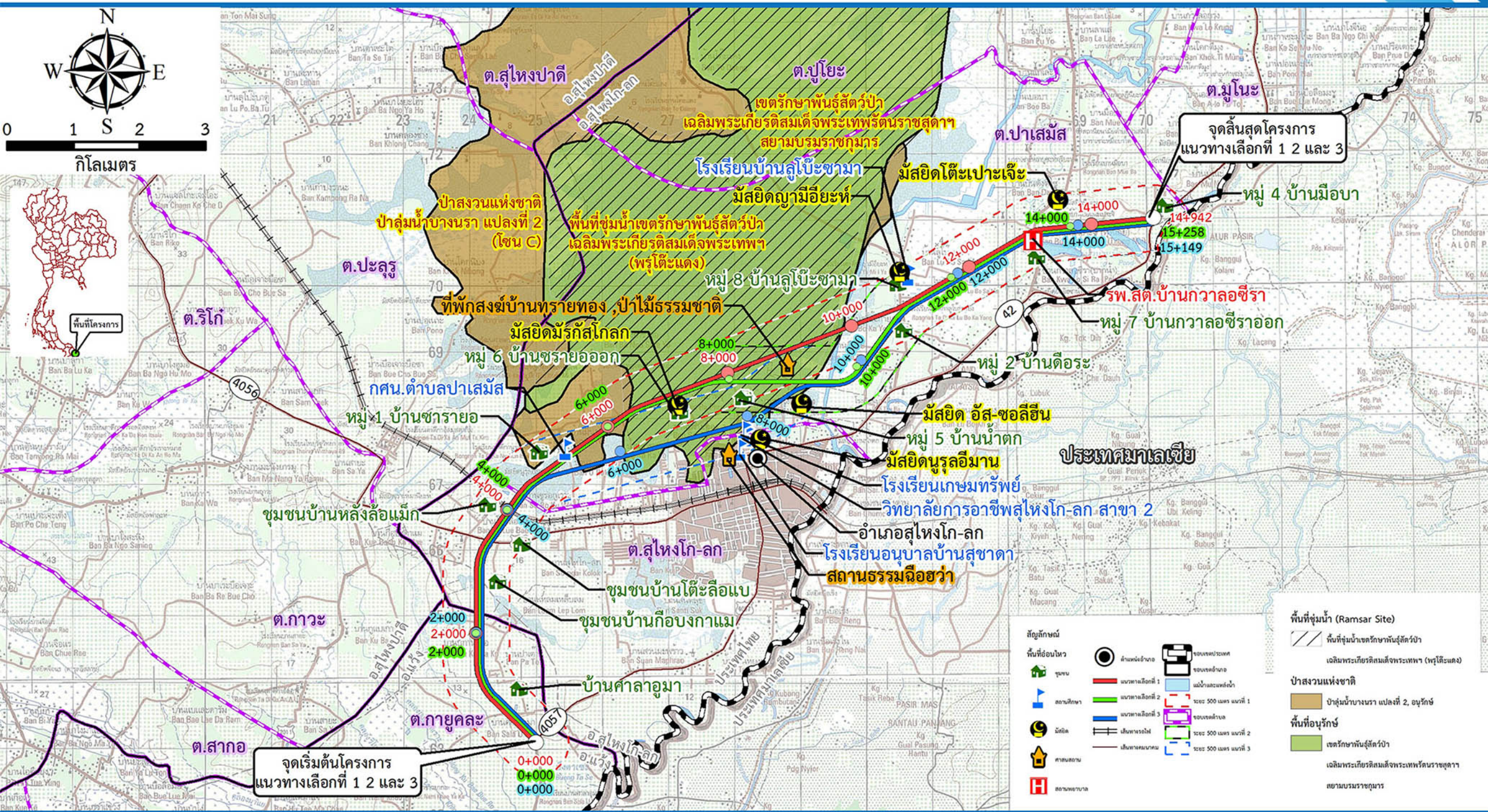
เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้า ให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น





กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก



แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ

เพื่อให้แนวเส้นทางของโครงการมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ปริมาณจราจร และข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงได้พิจารณากำหนดแนวทางเลือกของโครงการที่จะนำมาใช้ในการเปรียบเทียบความเหมาะสม ซึ่งหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ดังนี้

- แนวเส้นทางสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต รวมถึงสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนตลอดแนวเส้นทางในอนาคตได้
- หลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ที่มีผลกระทบเชิงกายภาพที่เป็นปัญหาเดิมของท้องถิ่น เช่น พื้นที่น้ำท่วม เป็นต้น
- หลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่อนุรักษ์และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ รวมไปถึงแหล่งโบราณสถาน โบราณคดี ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์
- หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อชุมชน เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานราชการ โรงพยาบาล และชุมชนที่มีอยู่เดิม
- แนวเส้นทางสามารถออกแบบทางด้านเรขาคณิตได้ตามมาตรฐาน เช่น แนวเส้นทาง (Alignment) โค้งราบ โค้งตั้ง เป็นต้น
- คำนึงถึงสภาพทางธรณีวิทยาและอุทกวิทยา ในพื้นที่โครงการ
- มีระยะแนวเส้นทางที่สั้น ใช้งบประมาณในการก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย

เกณฑ์ในการพิจารณาแนวทางเลือกของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ระยะทางในการเดินทาง
- ลักษณะเรขาคณิตของเส้นทาง
- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- ประสิทธิภาพการเดินทางและการเชื่อมโยงโครงข่ายเดิม
- ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้ในอนาคต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- เป็นต้น

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา
- เป็นต้น

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อครัวเรือน
- จำนวนพื้นที่ชุ่มน้ำเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี แนวเส้นทางตัดผ่าน
- จำนวนพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี แนวเส้นทางตัดผ่าน
- จำนวนจุดตัดลำน้ำสายหลักและสายรอง
- ขนาดพื้นที่ที่โดนเวนคืน
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่โดนเวนคืน
- เป็นต้น

แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีแดง)

จากจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4057 เส้นทางระหว่าง อำเภอสุโขทัย - อำเภอวังเยือกไปทางด้านทิศเหนือ โดยอ้อมด้านซ้ายของชุมชนบ้านสวนมะพร้าวชุมชนบ้านกอบกามาและไปตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4056 ที่บริเวณ กม. 48+700 จากนั้นแนวเส้นทางไปตัดกับแนวเส้นทางรถไฟและผ่านพื้นที่โล่งซึ่งเป็นจุดแบ่งระหว่างชุมชนชุกรอเว กับชุมชนบ้านทรายทอง แนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ อ้อมด้านหลังหมู่ 6 บ้านทรายทอง และอ้อมด้านหลังหมู่ 5 บ้านน้ำตก และที่พัสดุบ้านทรายทอง และข้ามคลองชลประทานในแนวเกาะแย่ง จากนั้นแนวเส้นทางไปตัดกับถนนท้องถิ่นบ้านตึระ-บ้านลูโบ๊ะมา และแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปตัดกับถนนท้องถิ่น บ้านกวาลอชื้อรอก และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 ที่ประมาณ กม. 255+000 บริเวณพื้นที่บ้านมื่อบา ตำบลปาสเมัส กม.14+942 รวมระยะทาง 14.942 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมจำนวนโค้ง 3 แห่ง และมีระยะทางตรงเป็นส่วนใหญ่

✗ ข้อด้อย

แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ป่าสงวน พื้นที่ชุ่มน้ำ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ามากที่สุด

แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว)

แนวเส้นทางจะทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ในช่วงแรก ระยะทางประมาณ 7.6 กิโลเมตร และจะแยกออกไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนืออ้อมด้านหลังหมู่ 5 บ้านน้ำตก และเข้าพื้นที่ชุมชนหนาแน่นน้อย ข้ามคลองชลประทานในแนวตั้งฉากกับคลองชลประทาน จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางซ้าย ไปตามทิศตะวันออกเฉียงเหนือและไปตัดกับถนนท้องถิ่นบ้านตึระ-บ้านลูโบ๊ะมา จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปตัดกับถนนท้องถิ่น บ้านกวาลอชื้อรอก และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 ที่ประมาณ กม. 255+000 บริเวณพื้นที่บ้านมื่อบา ตำบลปาสเมัส รวมระยะทาง 15.258 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

มีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมระดับปานกลาง มีจำนวนโค้ง 5 แห่ง

✗ ข้อด้อย

มีผลกระทบต่อชุมชนในระดับปานกลาง

แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีน้ำเงิน)

แนวเส้นทางจะทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ในช่วงแรก ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางจะตัดลงมาด้านล่างโดยทิศทางของแนวจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเล็กน้อย ผ่านด้านล่างบริเวณพื้นที่หมู่ 6 บ้านทรายทอง และด้านข้างบริเวณพื้นที่หมู่ 5 บ้านน้ำตก ก่อนจะไปบรรจบกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ด้านใต้ของที่พัสดุ บ้านทรายทอง และข้ามคลองชลประทานในแนวตั้งฉาก จากนั้นแนวเส้นทางจึงไปบรรจบกับถนนท้องถิ่นบ้านตึระ-บ้านลูโบ๊ะมา และมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปตัดกับถนนท้องถิ่น บ้านกวาลอชื้อรอก และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 ที่ประมาณ กม. 255+000 บริเวณพื้นที่บ้านมื่อบา ตำบลปาสเมัส รวมระยะทาง 15.149 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าน้อยที่สุด

✗ ข้อด้อย

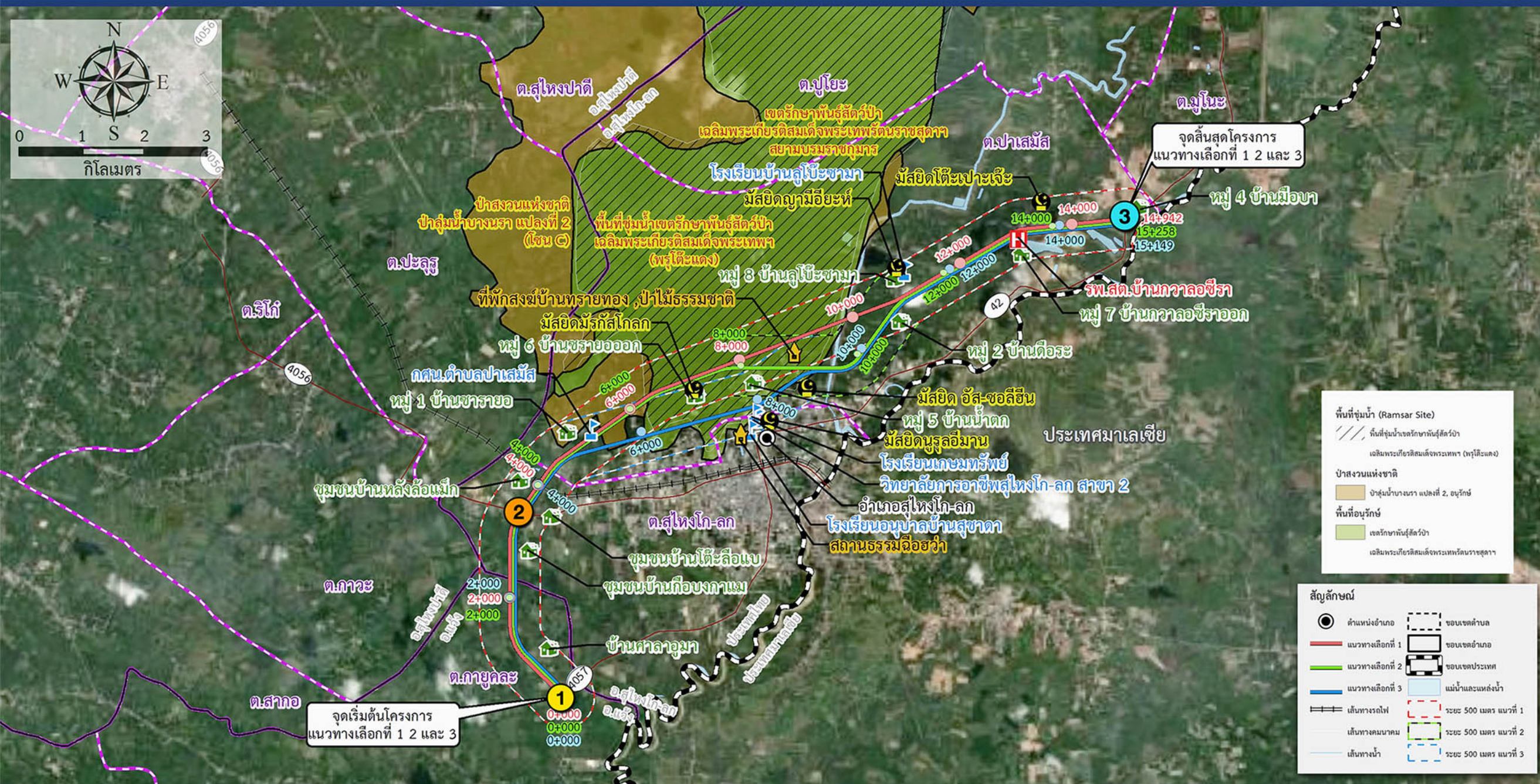
ผลกระทบต่อความเวนคืนที่ดินและชุมชนมากที่สุด และมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมอยู่ในระดับปานกลาง





กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก



1 จุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 4057



รูปแบบที่ 1 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกและการจัดการจราจร
ด้วยรูปแบบวงเวียน



รูปแบบที่ 2 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Type
ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4057

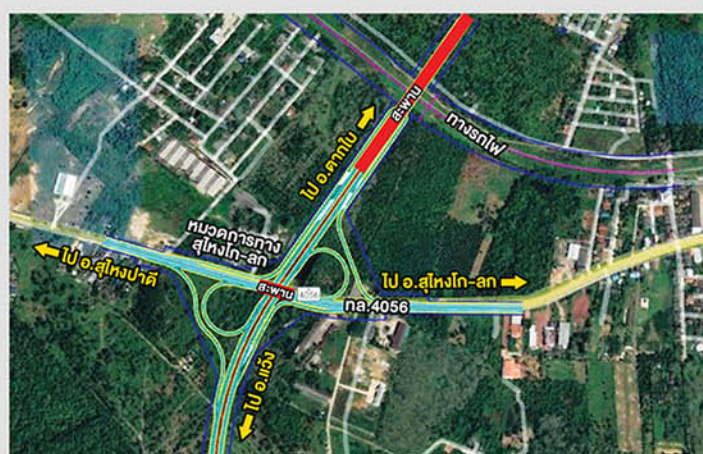


รูปแบบที่ 3 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Type
ยกข้ามทางเลี่ยงเมือง

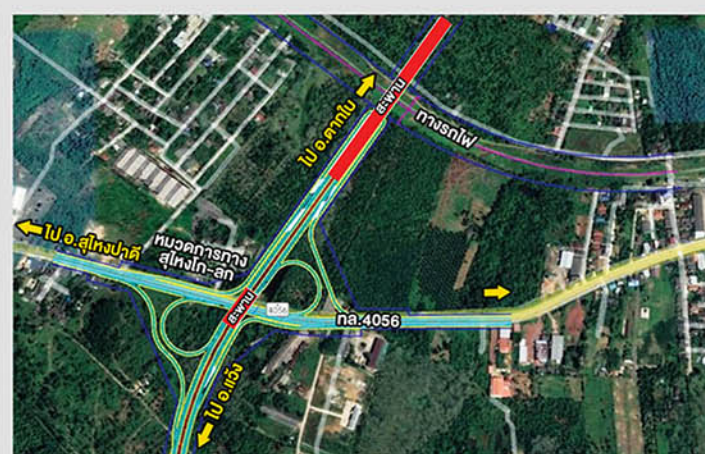
2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4056



รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง

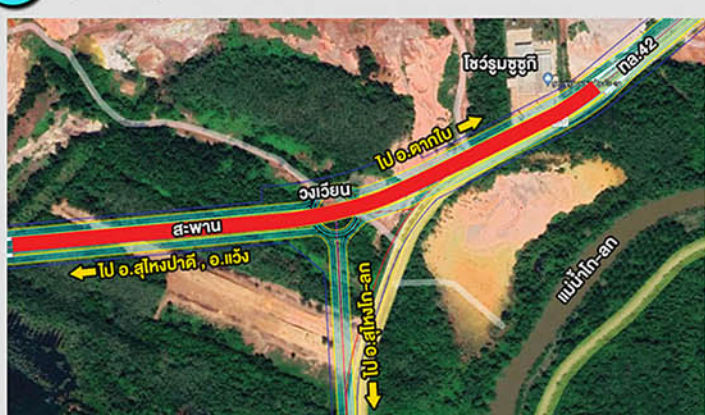


รูปแบบที่ 2 ทางแยกต่างระดับรูปแบบ Partial Clover Leaf
โครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 4056



รูปแบบที่ 3 ทางแยกต่างระดับรูปแบบ Partial Clover Leaf
โครงสร้างสะพานตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง

3 จุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 42



รูปแบบที่ 1 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง
บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42



รูปแบบที่ 2 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 42



รูปแบบที่ 3 ทางแยกต่างระดับยกข้ามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง
รูปแบบ Trumpet Type

หลักเกณฑ์การพิจารณา คัดเลือกรูปแบบ ทางแยกต่างระดับ



ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- การเชื่อมต่อโครงข่าย
- ลักษณะด้านเทคนิค
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- จุดตัดการจราจรและความปลอดภัย
- ความเข้าใจต่อรูปแบบการใช้งานของผู้ใช้

ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม
- ผลกระทบด้านสุขภาพ/ทัศนียภาพ

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา





กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก

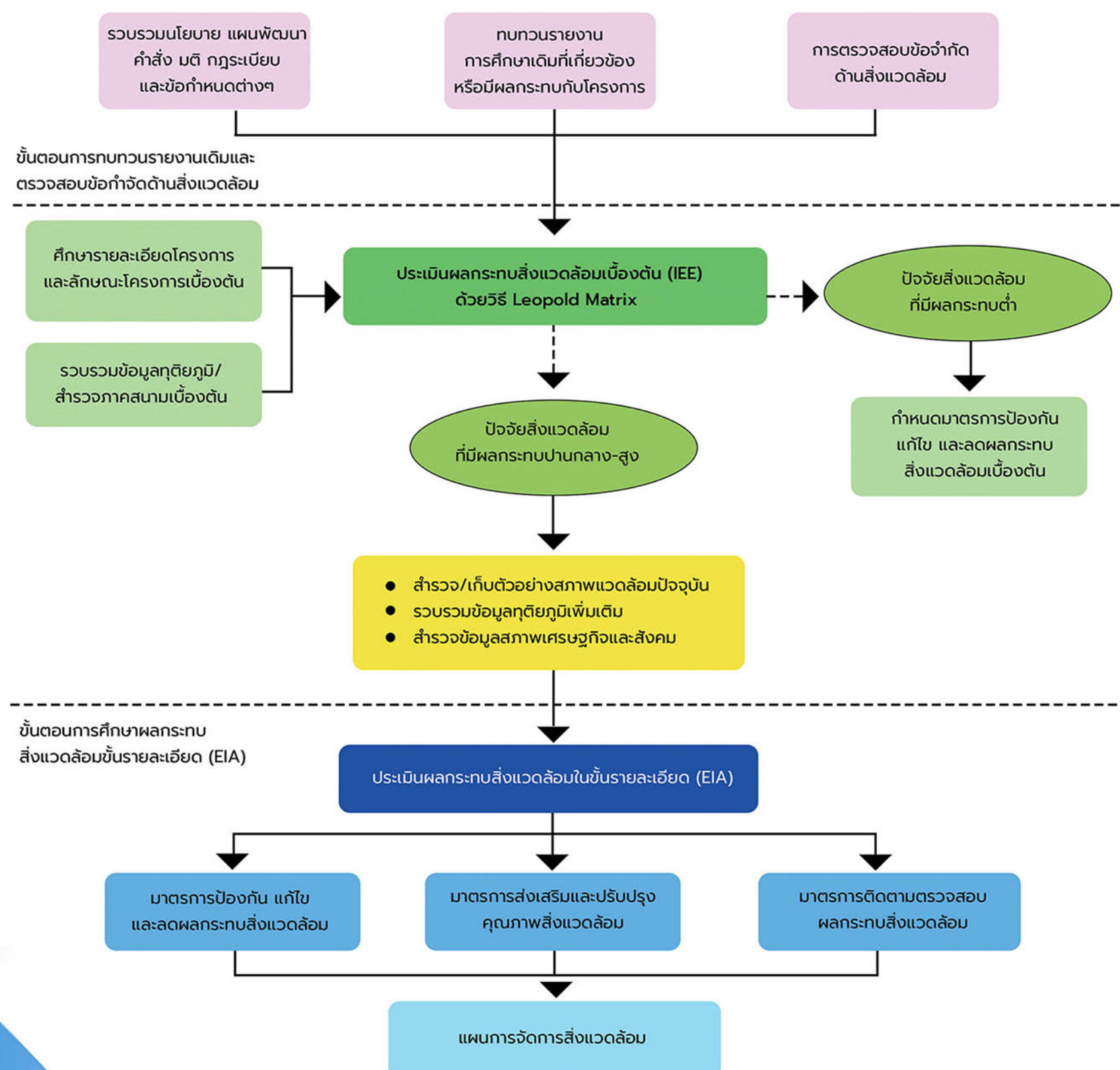
การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบ ทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 37 ปัจจัย ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างน้อยจากแนวตั้งกลางถนนข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่ก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง เพื่อนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ในช่วงคัดเลือกแนวเส้นทางและเมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมจะทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม 37 ปัจจัย



ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม





กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี้ยวเมืองสุโขทัย-ลก

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษา โดยเน้นการประชาสัมพันธ์ทั้งเชิงรุกและเชิงรับและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงานกรมทางหลวงเพื่อมุ่งให้กลุ่มเป้าหมาย ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยใช้การติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่างๆ มีขั้นตอนหลักของการดำเนินงาน ดังนี้

