

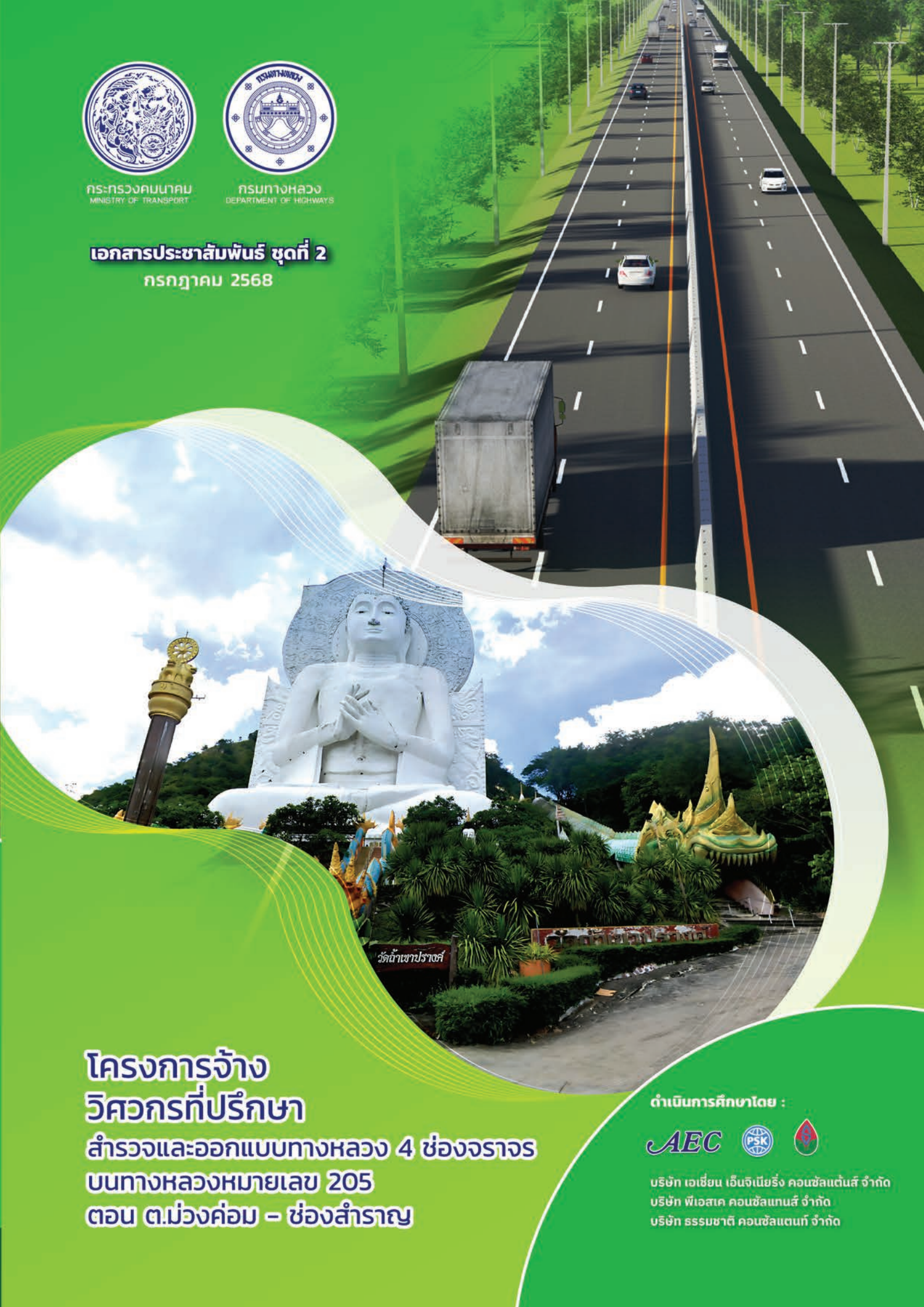


กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
กรกฎาคม 2568



**โครงการจ้าง
วิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 205
ตอน ต.ม่วงค่อม - ช้องสำราญ**

ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท ฟือสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ทางหลวงหมายเลข 205

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 205 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดลพบุรี และจังหวัดชัยภูมิ ไปยังจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องศึกษาและออกแบบโครงการดังกล่าวจากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า เพื่อช่วยให้การเดินทาง และการขนส่งสินค้า มีความคล่องตัว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1 เอ และมีแหล่งโบราณคดีอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ทางหลวงหมายเลข 205

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ
- 2 เพื่อศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการและกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 3 เพื่อดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในท้องถิ่น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและประชาชน

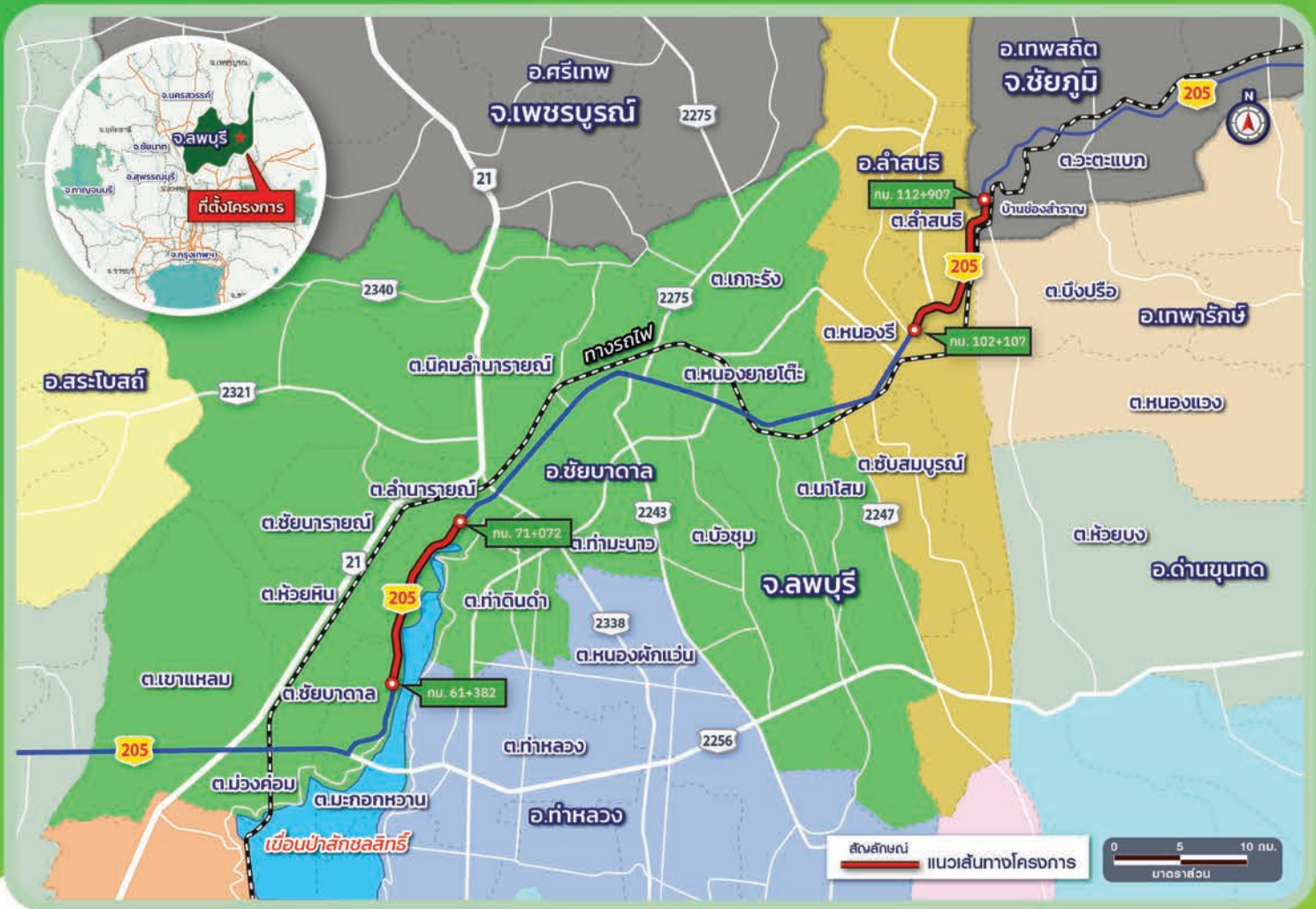
ทางหลวงหมายเลข 205

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การท่องเที่ยว ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ลักษณะโครงการ

เป็นการกบตวงงานศึกษาความเหมาะสมฯ หรือกบตวงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เดิม (ถ้ามี) และสำรวจออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ มีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 205 ประมาณ กม. 61+382 ถึง กม. 71+072 และ กม. 102+107 ถึง กม. 112+907 เป็นช่วง ๆ มีระยะทางรวม ประมาณ 20 กิโลเมตร ให้มีขนาด 4 ช่องหรือตามความเหมาะสม โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจร ในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง



แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษา

จุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ ประมาณ กม. 61+382 ถึง กม. 71+072 และ กม. 102+107 ถึง กม. 112+907 มีระยะทางรวม ประมาณ 20 กม. ในพื้นที่ อำเภอชัยบาดาลและอำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี อำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ และ อำเภอเทพารักษ์ จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	อปท.
ลพบุรี	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	4	อบต.ชัยบาดาล
		ม่วงค่อม	1	อบต.ม่วงค่อม
		ลำনারายณ์	3	อบต.ลำনারายณ์
		ท่าดินดำ	1	อบต.ท่าดินดำ
		หนองรี	3	อบต.หนองรี
	ลำสนธิ	ลำสนธิ	4	อบต.ลำสนธิ
นครราชสีมา	เทพารักษ์	บึงปรือ	1	อบต.บึงปรือ
ชัยภูมิ	เทพสถิต	วะตะแบก	1	อบต.วะตะแบก
3	4	8	18	8

การศึกษารูปแบบพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 205 เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงเดิมในเส้นทางที่มีอยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางใหม่ ส่งผลให้การศึกษามุ่งเน้นไปที่การกำหนดรูปแบบของทางหลวงให้มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และบริบทการใช้ทางของประชาชนในแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม หลักเกณฑ์การเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางโดยเสนอมีรูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง 3 รูปแบบ คือ ทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) และ เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median) โดยแต่ละรูปแบบจะต้องแสดงถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินงานทั้งในเชิงวิศวกรรมและจราจร เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม หลังจากนั้น จะมีการคัดกรองเบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้าน แล้วนำคะแนนแต่ละด้านมารวมกันเพื่อคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด โดยพิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลในด้านต่าง ๆ ให้น้ำหนักใกล้เคียงกัน รูปแบบทางที่มีคะแนนสูงสุดจะเป็นรูปแบบทางที่เหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ

รูปแบบทางเลือกและทางแยก

- การออกแบบต้องสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบและต้องสอดคล้องกับความเร็ว และปริมาณจราจร ที่ได้วางแผนไว้
- การออกแบบโดยให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยทั้งผู้ใช้งานและชุมชนโดยรอบ
- การออกแบบบริเวณทางแยก ทางร่วมทางแยก โดยให้ความสำคัญเรื่องความสัมพันธ์ของการควบคุมการเชื่อมต่อความจุที่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรและการจัดการจราจร
- การออกแบบจะออกแบบให้สอดคล้องสัมพันธ์กับสภาพพื้นที่
- การออกแบบจะพิจารณาให้อยู่ในเขตทางเดิมเพื่อไม่ให้เกิดการเวนคืน แต่หากเกิดการเวนคืนจะกำหนดรูปแบบที่มีผลกระทบต่อน้อยที่สุด

แนวคิดจุดกลับรถเบื้องต้น

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ที่ปรึกษาจะพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถเป็นระยะ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทางเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการได้ตัดขาดแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ และ จะกำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานจริงของประชาชนในพื้นที่ ดังนี้

จุดกลับรถระดับพื้น (At-Grade U-turn)



จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามทางแยกและสะพานข้ามคลอง (U-turn Under Bridge) (ถ้ามี)



รองรับการกลับรถสำหรับยานพาหนะทุกชนิด เป็นการเปิดช่องเกาะกลางสำหรับกลับรถ (U-turn) โดยทางที่ปรึกษากำหนดจุดเปิดไว้ห่างประมาณ 1 กิโลเมตรสำหรับในพื้นที่เขตชุมชน และ ประมาณ 3 - 5 กิโลเมตร สำหรับนอกเขตชุมชน และจะไม่อยู่ใกล้แยกหรือทางแยกต่างระดับ



เนื่องจากแนวเส้นทางจะตัดผ่านถนนท้องถิ่นและคลองระบายน้ำ ที่ปรึกษามีแนวคิดออกแบบสะพานข้ามทางแยกและสะพานข้ามคลอง (U-turn Under Bridge) พร้อมทั้งสามารถกลับรถได้สะดวก เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรในท้องถิ่นที่มีความต้องการกลับรถ โดยจะแบ่งประเภทของจุดกลับรถออกเป็น 2 กลุ่ม คือ จุดกลับรถสำหรับยานพาหนะขนาดเล็ก โดยมีความสูงช่องลอด 2.50 - 3.00 เมตร เพื่อให้รถท้องถิ่นที่ต้องการไปทำกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน มีความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร และจุดกลับรถสำหรับยานพาหนะขนาดใหญ่ โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อให้รถขนาดใหญ่ใช้ในการกลับรถ

รูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

มี 3 รูปแบบที่ที่ปรึกษานำมาพิจารณา ดังนี้



ทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



ทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)



ทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median)

หลักเกณฑ์และปัจจัยการเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

ทางที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางที่เหมาะสมกับโครงการ โดยแบ่งพื้นที่เป็น 2 กรณีคือ เขตชุมชนและนอกเขตชุมชน ซึ่งทั้งสองกรณีนี้ ใช้วิธีการให้คะแนนและเปรียบเทียบใน 3 ด้านหลัก ได้แก่

- ด้านวิศวกรรมและจราจร น้ำหนักคะแนน 35 คะแนน
- ด้านเศรษฐศาสตร์ น้ำหนักคะแนน 30 คะแนน
- ด้านสิ่งแวดล้อม น้ำหนักคะแนน 35 คะแนน

โดยในแต่ละด้านจะมีหัวข้อย่อยเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินเปรียบเทียบรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร	ด้านเศรษฐศาสตร์	ด้านสิ่งแวดล้อม
ความเหมาะสมที่รองรับความเร็วสูงตามมาตรฐานกรมทางหลวง	ราคาค่าก่อสร้าง	ความปลอดภัยของคนในชุมชน การใช้ทาง การข้ามถนน ของคนในชุมชน
ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่	การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	สุขภาพ
ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน		อากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน
อุบัติเหตุและความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่		ทรัพยากรดิน
ความสามารถรองรับการก่อสร้างในอนาคต		การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ

ทางที่ปรึกษาจะใช้หลักเกณฑ์การประเมินตามหัวข้อย่อยในแต่ละด้านเป็นแนวทางในการเลือกรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสม โดยพิจารณาทั้งในกรณีที่แนวเส้นทางอยู่ในเขตชุมชนและกรณีที่อยู่นอกเขตชุมชนแม้ว่าทั้งสองกรณีจะใช้เกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละด้านเหมือนกัน แต่ในการพิจารณารายหัวข้อย่อยในแต่ละด้านนั้น อาจแตกต่างกันไปตามบริบทและลักษณะพื้นที่ของแต่ละกรณี

ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนที่ 1 : การรวบรวมนโยบาย มติ กฎระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ

ขอบเขตการศึกษา

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การขออนุญาตกระทำการเพื่อการสำรวจ การศึกษา การวิจัย หรือการทดลองทางวิชาการ ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและป่าไม้ตามตามมติคณะรัฐมนตรี

ขั้นตอนที่ 2 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ศึกษารายละเอียดโครงการ

ศึกษาลักษณะโครงการ

รวบรวมข้อมูลภูมิคุ้มกัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ด้วยวิธี Leopold Matrix

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่ำ

สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีนัยสำคัญ

กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ขั้นตอนที่ 3 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

รวบรวมข้อมูลภูมิคุ้มกันเพิ่มเติม เก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม

สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ

ศึกษาลักษณะกิจกรรมการดำเนินงานโครงการ ในแต่ละระยะของการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง แผนการก่อสร้างและวิธีการก่อสร้าง อย่างละเอียด

สำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ ศึกษาโครงการ

สำรวจด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า, ป่าสงวนแห่งชาติ, อุทยานแห่งชาติ, เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และป่าไม้ตามมติฯ ในระยะ 500 เมตร และ 3 กิโลเมตร จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในขั้นรายละเอียด

สำรวจด้านโบราณคดีและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การเสนอแนะแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

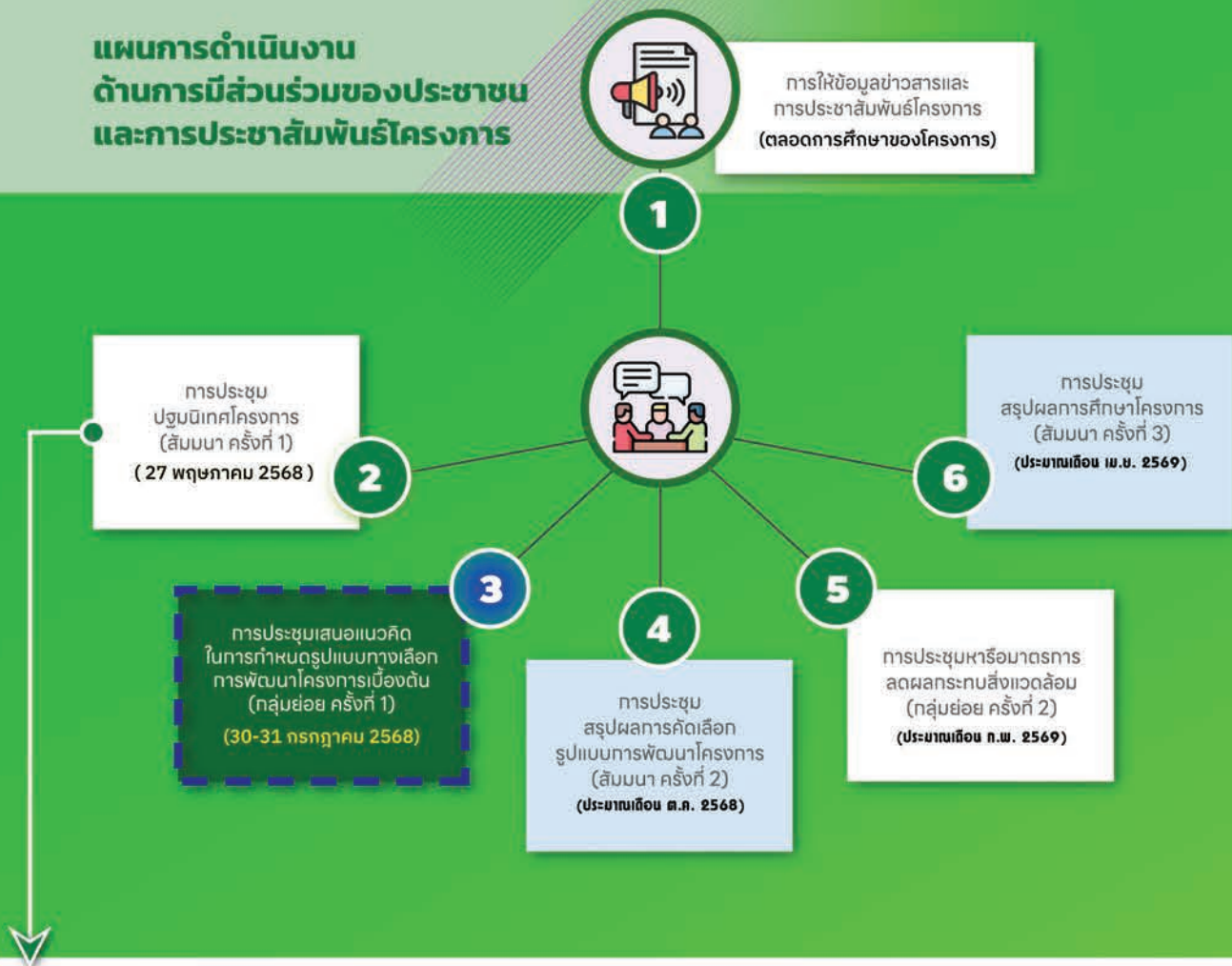
แผนป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม

แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แผนการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม – ช้องสำราญ เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา ขั้นตอนการศึกษา โครงการและแผนการดำเนินโครงการเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม และเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ หอประชุมที่ว่ากล่าวอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายพิษณุ ประภากรนานันท์ ปลัดจังหวัดลพบุรี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 93 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 70 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 23 คน



สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม และเสนอแนะข้อคิดเห็น



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา

แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

AEC



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นางปิยาภร วัฒนกิจอุดม

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว

โทร.0 2636 7510 กด 4

ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาววิรดา ปานโชติ

โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 300



เว็บไซต์



Line