



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 205
ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสำราญ

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

ตุลาคม 2568

ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ทางหลวงหมายเลข 205

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 205 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดลพบุรี และจังหวัดชัยภูมิ ไปยังจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องศึกษาและออกแบบโครงการดังกล่าวจากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า เพื่อช่วยในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า มีความคล่องตัว (Mobility) และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการ ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ และมีแหล่งโบราณคดีอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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

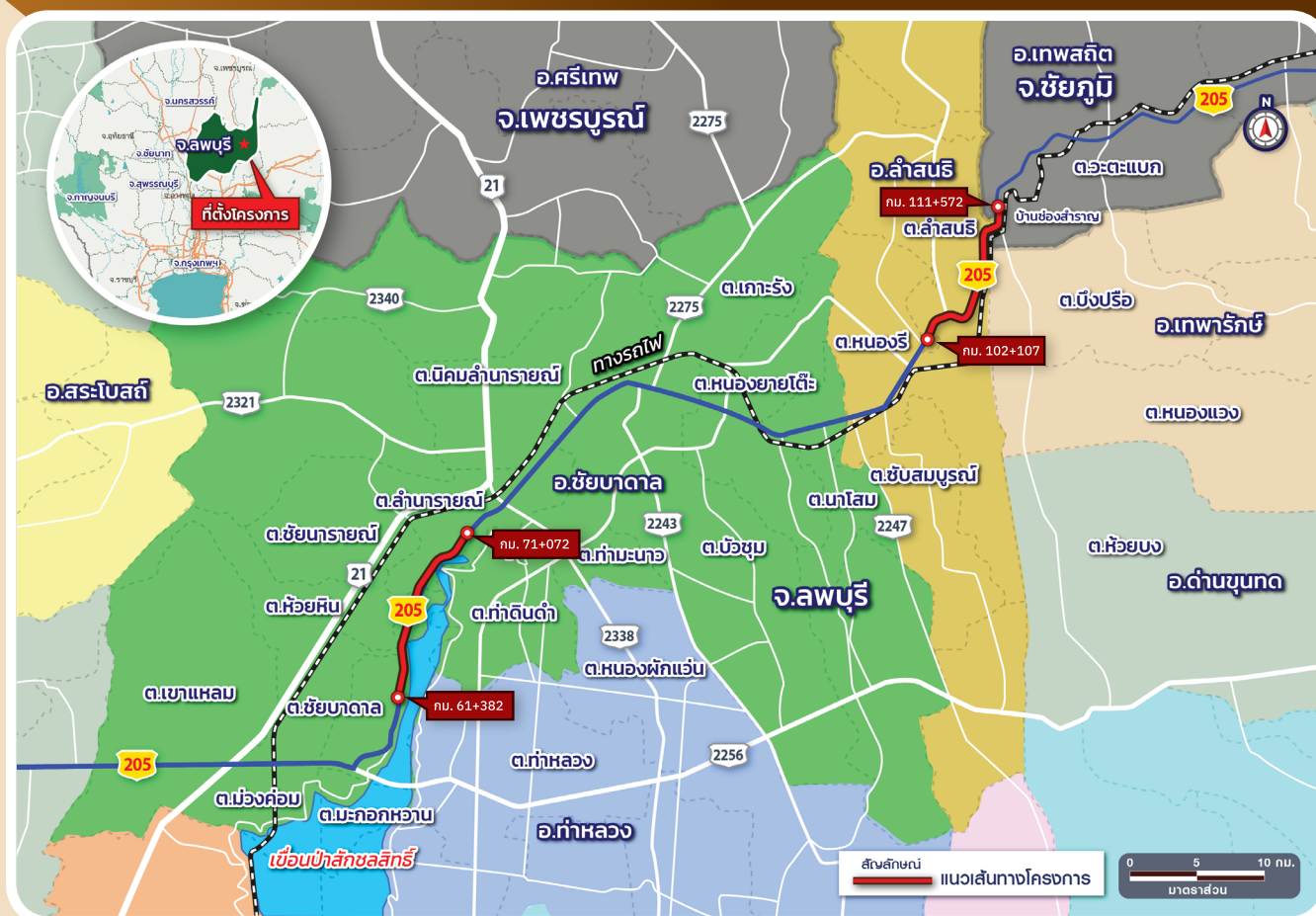
- 1 เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
- 2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การท่องเที่ยวให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ทางหลวงหมายเลข 205

ลักษณะโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช้องสำราญ มีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 205 กม. 61+382 ถึง กม. 71+072 และ กม. 102+107 ถึง กม. 111+572 เป็นช่วง ๆ มีระยะทางรวม ประมาณ 19.155 กม. ให้มีขนาด 4 ช่อง หรือตามความเหมาะสม โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำสาธารณะูปโภค ที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจร ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง



ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา

ครอบคลุมพื้นที่ 17 หมู่บ้าน/ชุมชน 8 ตำบล 4 อำเภอ 3 จังหวัด

แนวเส้นทางโครงการ
และพื้นที่ศึกษา

จุดเริ่มต้นโครงการ
ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ
ประกอบไปด้วย

กม. 61+382 ถึง กม. 71+072 และ
กม. 102+107 ถึง กม. 111+572
มีระยะทางรวม ประมาณ 19.155 กม.

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	อปท.
ลพบุรี	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	4	อบต.ชัยบาดาล
		ม่วงค่อม	1	อบต.ม่วงค่อม
		ลำนารายณ์	3	อบต.ลำนารายณ์
		ท่าดินดำ	1	อบต.ท่าดินดำ
	ลำสนธิ	หนองรี	2	อบต.หนองรี
		ลำสนธิ	4	อบต.ลำสนธิ
นครราชสีมา	เทพารักษ์	บึงปรือ	1	อบต.บึงปรือ
ชัยภูมิ	เทพสถิต	วะตะแบก	1	อบต.วะตะแบก
3	4	8	17	8

ทางหลวงหมายเลข 205

การศึกษารูปแบบพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

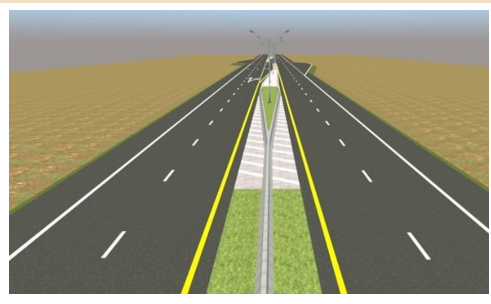
- ออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะหน้าที่ของทาง ให้สอดคล้องกับความเร็วในการออกแบบและปริมาณจราจร
- ออกแบบให้มีความจุเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจร ณ ปีก่อแบบและระดับการให้บริการทางวางแผนไว้
- ออกแบบโดยเน้นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยและความสะดวกของผู้ใช้ทาง
- ออกแบบบริเวณทางแยก ทางร่วมทางแยกโดยเน้นเรื่องความสัมพันธ์ของการควบคุมการ เชื่อมต่อ ความจุ และการจัดการจราจร
- ออกแบบให้สอดคล้องสัมพันธ์กับสภาพพื้นที่

การกำหนดรูปแบบทางเลือกของทางแยก

- โครงการนี้ดำเนินการออกแบบโดยยึดหลักมาตรฐานทางวิศวกรรมที่เหมาะสมกับความเร็วและปริมาณจราจรที่ได้วางแผนไว้ โดยให้ความสำคัญกับ ความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบ
- การออกแบบบริเวณ ทางร่วม-ทางแยก คำนึงถึงความสัมพันธ์ของการควบคุมทางเข้าออก ความจุของทางที่เพียงพอรองรับปริมาณจราจร และการจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ
- นอกจากนี้ ยังออกแบบให้ สอดคล้องกับสภาพพื้นที่เดิม โดยพยายามให้อยู่ในเขตทางเดิมเพื่อลดการเวนคืนที่ดิน หากจำเป็นต้องเวนคืน จะดำเนินการในลักษณะที่ ลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

จุดกลับรถของโครงการ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถเป็นระยะ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทาง รวมทั้งลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทางเดิมและจะกำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานจริงของประชาชนในพื้นที่ มีระยะห่างระหว่างจุดกลับรถบริเวณในเขตชุมชนระยะห่างประมาณ 2 กิโลเมตร และบริเวณนอกเมือง 3 - 5 กิโลเมตร มีรูปแบบจุดกลับรถ ดังนี้



จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะกลางกำแพงคอนกรีต
(At-Grade U-turn for Barrier Median)



จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะแบบยก
(At-Grade U-turn for Raised Median)



รูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

มี 3 รูปแบบ ที่เหมาะสมกับลักษณะกายภาพและภูมิประเทศตามแนวเส้นทาง ดังนี้



ทางหลวง 4 ช่องจราจร
เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
(Depressed Median)



ทางหลวง 4 ช่องจราจร
ที่มีเกาะกลางแบบยก
(Raised Median)



ทางหลวง 4 ช่องจราจร
ที่มีเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง
(Barrier Median)

ทางหลวงหมายเลข 205

หลักเกณฑ์และปัจจัยการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางที่เหมาะสมกับโครงการ โดยแบ่งพื้นที่เป็น 2 กรณี คือ เขตชุมชนและนอกเขตชุมชน ซึ่งทั้งสองกรณีนี้ ใช้วิธีการให้คะแนนและเปรียบเทียบใน 3 ด้านหลัก ได้แก่

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

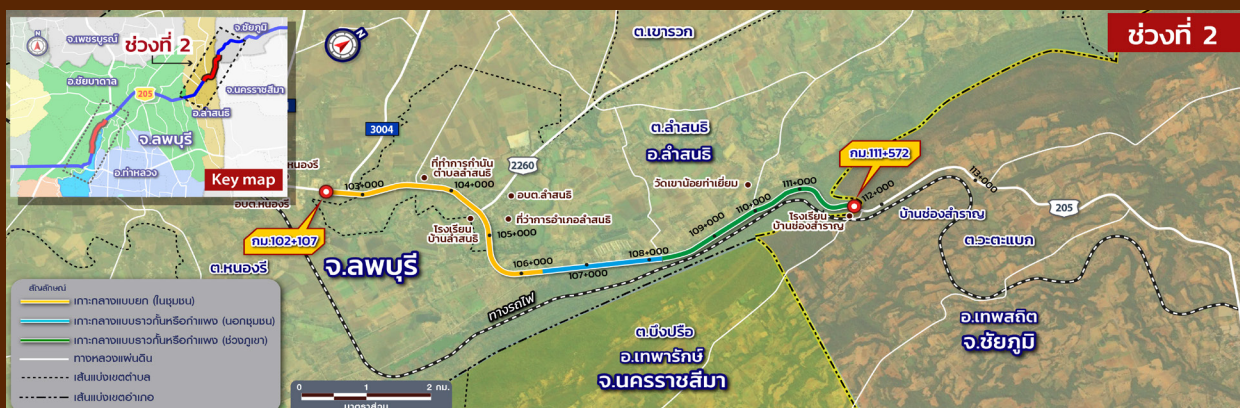
สรุปผลการคัดเลือก นำพิจารณาปัจจัยย่อยมาเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้านได้ผลการคัดเลือกดังนี้



เกาะกลางแบบยก (Raised Median)
เป็นรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสมช่วงในเขตชุมชน



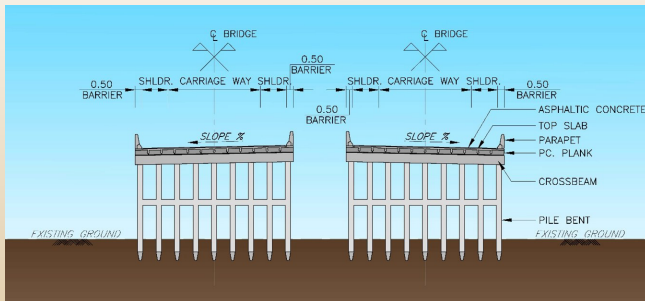
เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)
เป็นรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสมช่วงนอกเขตชุมชน



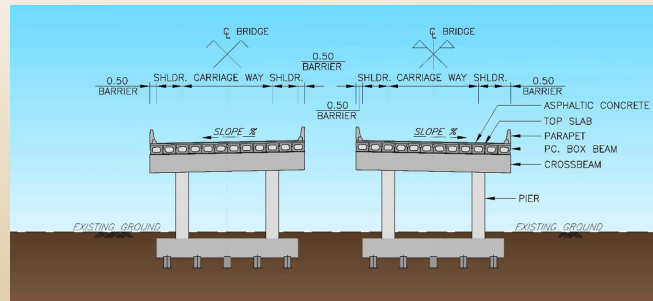
การคัดเลือกรูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ

รูปแบบโครงสร้างช่วงสั้น

- ช่วงพาดสะพาน 5-12 เมตร กำหนดรูปแบบโครงสร้างส่วนบน แบบแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ (PC Plank Girder)
- ช่วงพาดสะพาน 15 -20 เมตร กำหนดรูปแบบโครงสร้างส่วนบน แบบคานกล่องคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ (PC Box Beam)
- โครงสร้างส่วนล่าง จะออกแบบไปตามสภาพพื้นที่ รูปแบบเป็นได้ทั้ง Pile Bent หรือ Muli-Piers



แบบแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ (PC Plank Girder)



แบบคานกล่องคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ (PC Box Beam)

ทางหลวงหมายเลข 205

ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ ทั้งในระยะเตรียมการ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ครอบคลุมปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และด้านคุณค่าคุณภาพชีวิต จำนวน 29 ปัจจัย ด้วยวิธีการ Leopold Matrix เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญสำหรับนำไปศึกษาต่อ ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พบว่า มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ จำนวน 20 ปัจจัย รายละเอียดดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

จำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

จำนวน 9 ปัจจัย ได้แก่

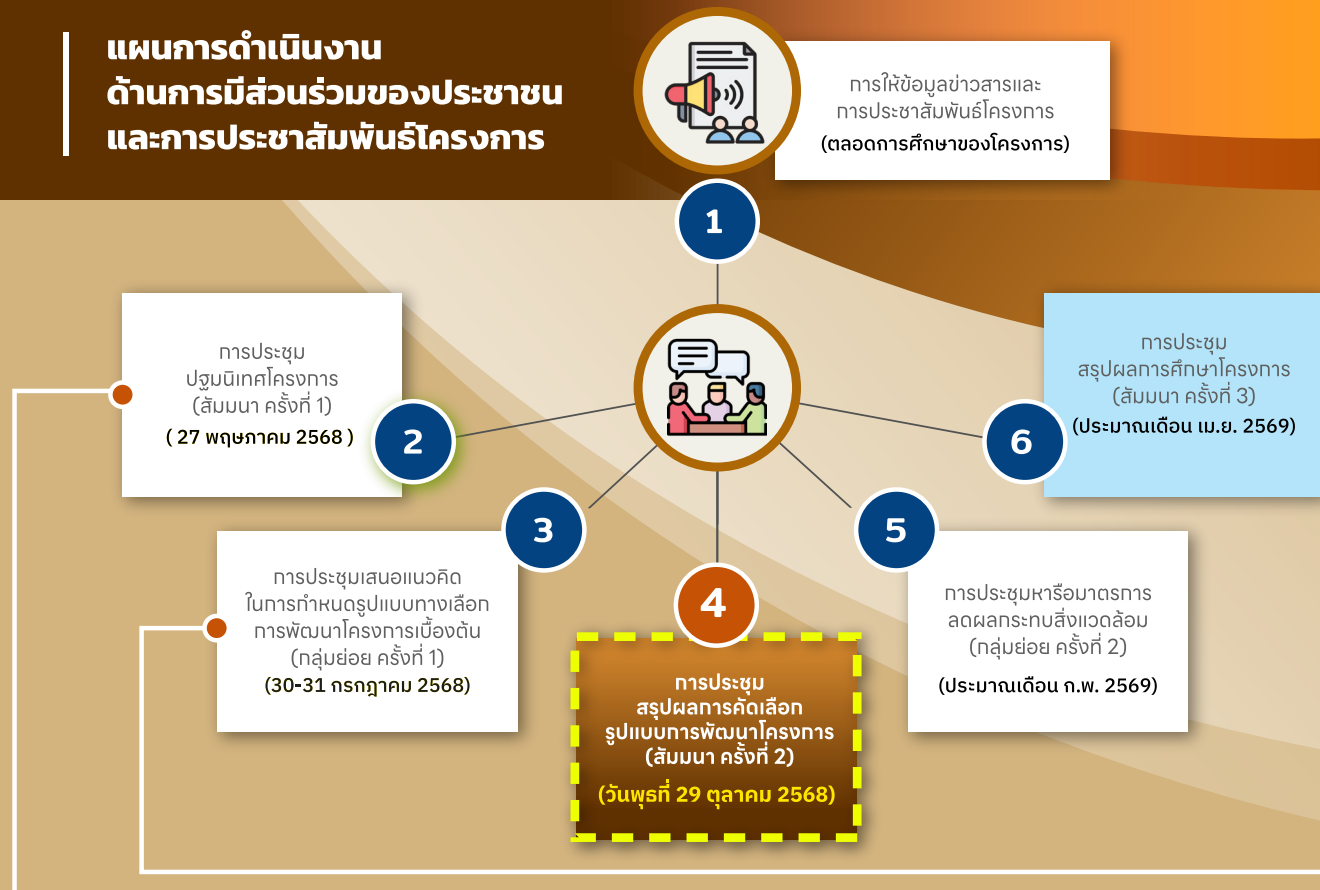
- เศรษฐกิจและสังคม
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี
- ประวัติศาสตร์ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้ทาง
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

จำนวน 3 ปัจจัย ได้แก่

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

แผนการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา ขั้นตอนการศึกษาโครงการและแผนการดำเนินโครงการ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายพิษณุ ประภาธนานันท์ ปลัดจังหวัดลพบุรี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 93 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 70 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 23 คน



ดำเนินการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอข้อมูลรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ดำเนินการ 2 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 ในวันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 60 คน กลุ่มที่ 2 ในวันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอลำสนธิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 68 คน



กลุ่มที่ 1



กลุ่มที่ 2

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 เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นางปิยากร วัฒนกิจอุดม
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว
โทร.0 2636 7510 กด 4
ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาววิรดา ปานโชติ
โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 300



เว็บไซต์



Line

<https://ทล205ตอนม่วงค่อม-ช่องสำราญ.ldhighway.com>