



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสำราญ
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

จัดทำโดย:

AEC



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตุลาคม 2568



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสำราญ
**การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)**

จัดทำโดย :   

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตุลาคม 2568

สารบัญ		หน้า
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
3	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
4	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	8
5	การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ	27
6	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	46
7	สรุปปัจจัยการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	66
8	งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	75
9	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	96
10	สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	97

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	3-4
รูปที่ 3-2 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	6-7
รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ	8
รูปที่ 4-2 สภาพปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 205 ตอนควบคุมที่ 0202 (คลองห้วยไผ่-เทศบาลลำน้ำรายณ์)	9
รูปที่ 4-3 สภาพปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 205 ตอนควบคุม (เทศบาลลำน้ำรายณ์ – ช่องสำราญ)	9
รูปที่ 4-4 ภาพถ่ายโดรนบริเวณ กม. 61+382 และ กม. 71+072	10
รูปที่ 4-5 ภาพถ่ายโดรนบริเวณ กม. กม.102+107 และ กม. 111+572	11
รูปที่ 4-6 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม.ที่ 61+382 และ กม.ที่ 71+072	11
รูปที่ 4-7 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม. 67+200 กม. 68+360 และ กม. 69+950 ถึง กม. 71+072	11
รูปที่ 4-8 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม. 102+107 กม.111+572 และ กม. 112+498 (ขยายเพิ่มเติม)	12
รูปที่ 4-9 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 1	18
รูปที่ 4-10 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 2	19
รูปที่ 4-11 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 3	20
รูปที่ 4-12 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน	25
รูปที่ 4-13 แนวเส้นทางโครงการมีเสาสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่าน	26
รูปที่ 4-14 บริเวณที่มีการวางท่อประปาตามแนวเส้นทางหลวงในโครงการ	27
รูปที่ 5-1 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	28
รูปที่ 5-2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	29
รูปที่ 5-3 เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)	30
รูปที่ 5-4 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	38
รูปที่ 5-5 เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)	38
รูปที่ 5-6 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	39
รูปที่ 5-7 จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะกลางกำแพงคอนกรีต (At-Grade U-turn for Barrier Median)	40
รูปที่ 5-8 จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะแบบยก (At-Grade U-turn for Raised Median)	40
รูปที่ 5-9 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้นในโครงการ	41
รูปที่ 5-10 ตัวอย่างการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนโครงการ	43
รูปที่ 5-11 ตัวอย่างงานภูมิสถาปัตยกรรม	44
รูปที่ 5-12 ตัวอย่างการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก	45
รูปที่ 6-1 ปัจจัยการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	46
รูปที่ 6-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	48-49
รูปที่ 6-3 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	50-51

สารบัญรูป (ต่อ)	หน้า
รูปที่ 6-4 พื้นที่อนุรักษ์บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	53-54
รูปที่ 6-5 ผังเมืองรวมจังหวัดลพบุรี พ.ศ. 2560	56
รูปที่ 6-6 ผังเมืองรวมชุมชนลำน้ำรายณ์ พ.ศ. 2558	57
รูปที่ 6-7 ผังเมืองรวมจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2560	58
รูปที่ 6-8 ผังเมืองรวมจังหวัดชัยภูมิ พ.ศ. 2558	59
รูปที่ 6-9 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	60-61
รูปที่ 8-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	76
รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ	77
รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ	77
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม	77
รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation	78
รูปที่ 8-6 วิดีทัศน์แนะนำโครงการ	78
รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ	78
รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหารือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ	81
รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ	82
รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	83
รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	86
รูปที่ 8-12 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	87
รูปที่ 8-13 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 (เวทีที่ 1)	88
รูปที่ 8-14 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 (เวทีที่ 2)	90
รูปที่ 8-15 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	95

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	5
ตารางที่ 4-1 บัญชีบัญชีที่ดินเขตทางของโครงการปัจจุบัน แยกทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์) สำนักงานทางหลวงที่ 11	10
ตารางที่ 4-2 แผนการดำเนินงานของแนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์)	13
ตารางที่ 4-3 หมายเลขทางหลวง/ทางหลวงชนบท ที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 205 ในช่วงโครงการฯ	14
ตารางที่ 4-4 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205	15
ตารางที่ 4-5 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงกม (102+107 - 111+572)	16
ตารางที่ 4-6 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงเพิ่มเติม	16
ตารางที่ 4-7 ตำแหน่งโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม	17
ตารางที่ 4-8 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน	21
ตารางที่ 5-1 การเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจรของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น	31
ตารางที่ 5-2 การเปรียบเทียบปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุนของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น	32
ตารางที่ 5-3 การเปรียบเทียบปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น	33
ตารางที่ 5-4 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ	34
ตารางที่ 5-5 อธิบายความหมายค่าตัวคุณสำหรับเปรียบเทียบรูปแบบทาง	35
ตารางที่ 5-6 คะแนนคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปในกรณีในพื้นที่ชุมชน	36
ตารางที่ 5-7 คะแนนคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปในกรณีนอกเขตพื้นที่ชุมชน	37
ตารางที่ 5-8 สรุปจุดกลับรถเดิมและจุดกลับรถที่จะก่อสร้างใหม่ ถนนทางหลวงหมายเลข 205	42
ตารางที่ 6-1 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	63
ตารางที่ 6-2 สรุปผลการตรวจสอบโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	65
ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	66
ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง	80
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม	84
ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 (เวทีที่ 1)	89
ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 (เวทีที่ 2)	91

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205
ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับ งานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยางมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกเป็นการหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปัจจุบันนี้โครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้กับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 205 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดลพบุรี และจังหวัดชัยภูมิ ไปยังจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องศึกษาและออกแบบโครงการดังกล่าวจากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า เพื่อช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความคล่องตัว (Mobility) และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการ ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ และมีแหล่งโบราณคดีอยู่ในระยะ 500 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ 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

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

- 1) เพื่อชี้แจงข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ และนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเหตุผล หลักเกณฑ์และวิธีการในการพิจารณาคัดเลือก ตลอดจนแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

3. พื้นที่ศึกษา

3.1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

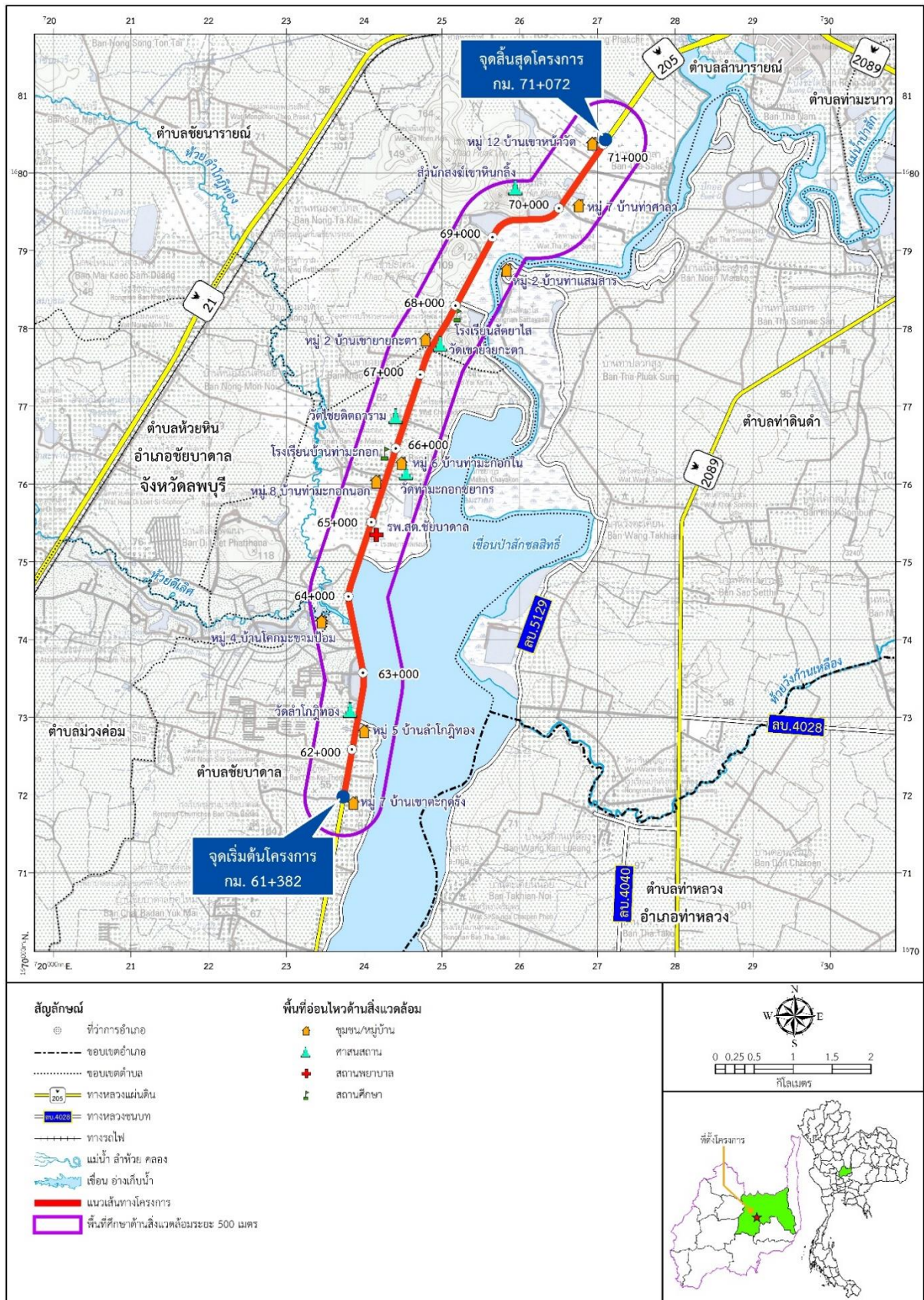
พื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 205 ได้แก่ ช่วง กม.61+382 ถึง กม.71+072 และช่วง กม.102+107 ถึง กม.111+572 โดยครอบคลุมขอบเขตการปกครองของตำบลชัยบาดาล ตำบลม่วงค่อม ตำบลลำนาทรายณ์ และตำบลท่าดินดำ ในอำเภอชัยบาดาล ตำบลหนองรี และตำบลลำสนธิ ในอำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี ตำบลบึงปรือ ในอำเภอเทพารักษ์ จังหวัดนครราชสีมา และตำบลละตะแบก ในอำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ รายละเอียดแสดงในรูปที่ 3-1

3.2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 3 จังหวัด 4 อำเภอ 8 ตำบล 17 ชุมชน/หมู่บ้าน แสดงดังตารางที่ 3-1

3.2 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี

พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุม ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 3-2



ที่มา : บริษัททีปบริกา, 2568

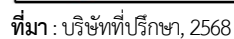
รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ



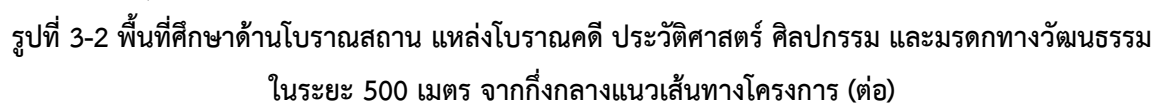
ตารางที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	หน่วยงานรับผิดชอบ
ลพบุรี	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง	องค์การบริหารส่วนตำบล ชัยบาดาล
			หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน	
			หมู่ 7 บ้านเขาตะกูครึ่ง	
			หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก	
		ท่าดินดำ	หมู่ 2 บ้านท่าแสมสาร	องค์การบริหารส่วนตำบล ท่าดินดำ
		ม่วงค่อม	หมู่ 4 บ้านโคกมะขามป้อม	องค์การบริหารส่วนตำบล ม่วงค่อม
		ลำনারายณ์	หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา	องค์การบริหารส่วนตำบล ลำনারายณ์
			หมู่ 7 บ้านท่าศาลา	
			หมู่ 12 บ้านเขาหน้าตัด	
	ลำสนธิ	หนองรี	หมู่ 1 บ้านหนองรี	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี
			หมู่ 10 บ้านโคกคลี	
		ลำสนธิ	หมู่ 1 บ้านลำสนธิ	องค์การบริหารส่วนตำบล ลำสนธิ
			หมู่ 2 บ้านท่าเยี่ยม	
			หมู่ 4 บ้านไค้กัญชร	
			หมู่ 6 บ้านไค้กลำสนธิ	
นครราชสีมา	เทพารักษ์	บึงปรือ	หมู่ 8 บ้านห้วยน้ำเค็ม	องค์การบริหารส่วนตำบล บึงปรือ
ชัยภูมิ	เทพสถิต	วะตะแบก	หมู่ 8 บ้านช่องสำราญ	องค์การบริหารส่วนตำบล วะตะแบก
3 จังหวัด	4 อำเภอ	8 ตำบล	17 หมู่บ้าน	8 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

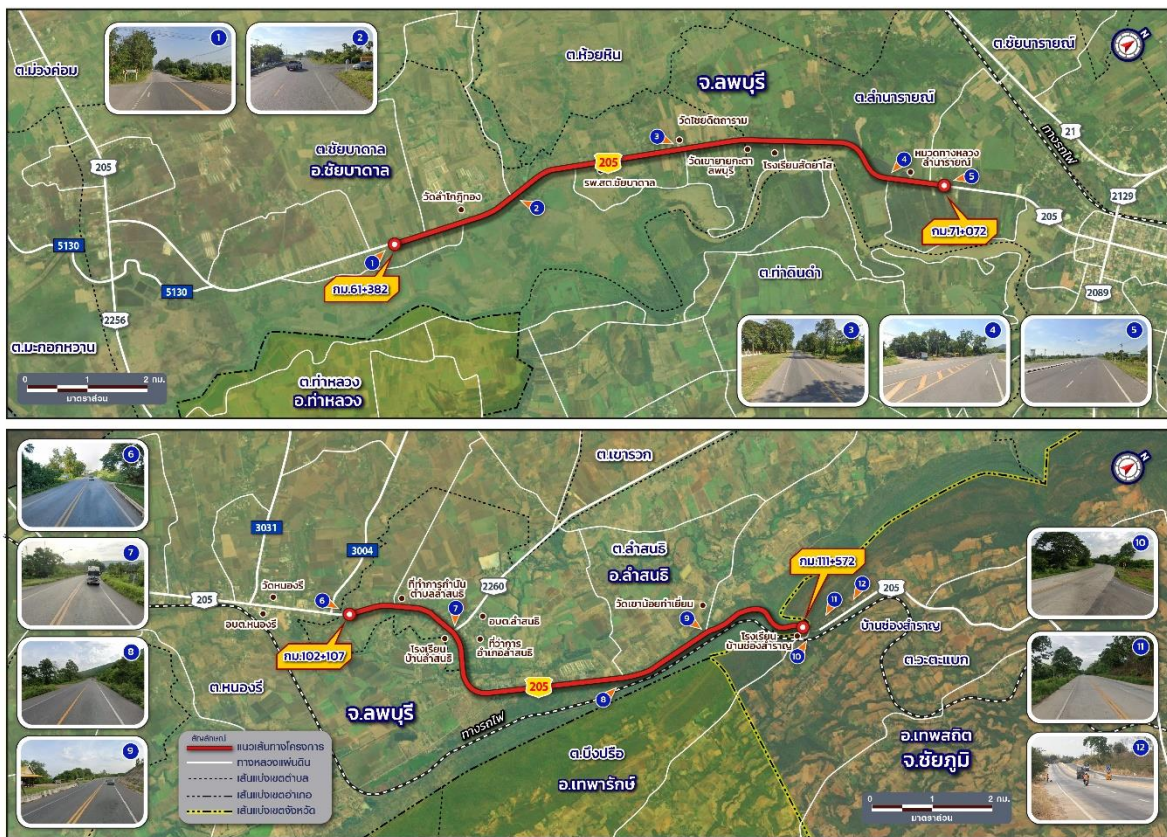


AEC/PSK/TMCC



4. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

ทางหลวงหมายเลข 205 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดลพบุรี และจังหวัดชัยภูมิ ไปยังจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องศึกษาและออกแบบโครงการดังกล่าวจากทางหลวง 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า เพื่อช่วยให้การเดินทาง และการขนส่งสินค้า มีความคล่องตัว (Mobility) และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่ที่มีโบราณสถาน ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 205 ได้แก่ ช่วง กม.61+382 ถึง กม.71+072 และช่วง กม.102+107 ถึง กม.111+572 สายทางเดิมเป็นทางหลวงแผ่นดินชั้นสองผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสลับเนินต่ำในช่วงแรก และมีลักษณะเป็นทางตรงสลับทางโค้งบนภูมิประเทศที่ค่อนข้างราบสลับเนินเขาในช่วงท้ายโครงการ โดยผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนหลายแห่ง สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการดังแสดงในรูปที่ 4-1 ถึงรูปที่ 4-3 และ ตารางที่ 4-1



รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 4-2 สภาพปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 205 ตอนควบคุมที่ 0202 (คลองห้วยไผ่-เทศบาลลำน้ำรายณ์)



รูปที่ 4-3 สภาพปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 205 ตอนควบคุม (เทศบาลลำน้ำรายณ์ – ช่องสำราญ)

ตารางที่ 4-1 บัญชีบัญชีที่ดินเขตทางของโครงการปัจจุบัน
แนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์) สำนักงานทางหลวงที่ 11

หมายเลข ทางหลวง	หมายเลข ควบคุม	ตอน	กม. - กม.	เขตทาง		หมายเหตุ
				ซ้าย	ขวา	
205	0201	ม่วงค่อม - คลองห้วยไผ่	048+754 - 059+031	20	20	ได้มาบุกเบิกสร้างทาง พ.ศ. 2483
205	0202	คลองห้วยไผ่ - เทศบาล ลำนารายณ์	059+031 - -068+672	20	20	ได้มาบุกเบิกสร้างทาง พ.ศ. 2483
			068+672 - 073+472	30	30	
205	0203	เทศบาลลำนารายณ์ - ช่องสำราญ	074+472 - 103+672	30	30	ได้มาบุกเบิกสร้างทาง พ.ศ. 2483
			103+672 - 111+572	40	40	

ที่มา : แนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

กม. 61+382 ถึง กม. 71+072 ดังแสดงในรูปที่ 4-4 สภาพโครงการปัจจุบันเริ่มต้นเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อกับทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบเกาะสี่ในช่วงต้น และเชื่อมต่อกับทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ในช่วงท้าย ทั้งนี้ ในช่วงระหว่าง กม. 67+200 - กม. 68+360 และ กม. 69+950 - กม. 71+072 ทางแนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร พร้อมเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ดังแสดงในรูปที่ 4-6 ถึง 4-7

กม 102+107 ถึง กม. 111+572 ดังแสดงในรูปที่ 4-5 เป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลต์ คอนกรีต มีขนาดกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ไหล่ทางซ้ายและขวากว้าง 2.25 เมตร รวมความกว้าง 11.00 เมตร มีเขตทางซ้ายและขวาข้างละ 30 เมตร จนถึงกม. 103 + 672 เป็นต้นไปมีเขตทางซ้ายและขวาข้างละ 40 เมตร บริเวณช่วงท้ายของโครงการ บริเวณกม. 111+572 ผิวทางคอนกรีต ไปบรรจบกับทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรมีเกาะกลางแบบบราวกัน (Barrier Median) ที่ กม.112+498 สภาพปัจจุบันแสดงในรูปที่ 4-8



รูปที่ 4-4 ภาพถ่ายโดรนบริเวณ กม. 61+382 และ กม. 71+072



รูปที่ 4-5 ภาพถ่ายโดรนบริเวณ กม.102+107 และ กม. 111+572



รูปที่ 4-6 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม. 61+382 และ กม. 71+072



รูปที่ 4-7 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม. 67+200 - 68+360 และ กม. 69+950 - กม. 71+072



กม. 102+107



กม. 111+572



กม. 112+498 (ส่วนขยายเพิ่มเติม)

รูปที่ 4-8 สภาพโครงการพื้นที่ปัจจุบัน กม. 102+107 กม.111+572 และ กม. 112+498 (ขยายเพิ่มเติม)

■ แผนการดำเนินงานและสายทางที่เกี่ยวข้องในโครงการ

ทางที่ปรึกษาได้รับข้อมูลจากกรมทางหลวง ถึงแผนการดำเนินงานขยายเป็นช่องจราจร 4 ช่องจราจร ของแนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์) ดังแสดงในตารางที่ 4-2 ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำแผนที่เบื้องต้นดังแสดงใน ตารางที่ 4-3 เพื่อให้ทุกฝ่ายเห็นภาพรวมในการทำงานและที่ปรึกษาได้จัดทำตำแหน่งทางแยกเป็นข้อมูลประกอบการ วิเคราะห์เพื่อออกแบบทางแยกในระยะต่อไป

ตารางที่ 4-2 แผนการดำเนินงานของแนวทางหลวงพูนรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

ลำดับที่ (No.)	รหัส งาน	ปีงบประมาณ	ชื่อตอนควบคุม	ช่วง กม.- กม.		ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1	12100	2566	คลองห้วยไผ่ – เทศบาล ลำนารายณ์	69+950	71+000	1.050	แล้วเสร็จ
2	12100	2566	ม่วงค่อม - คลองห้วยไผ่ - เทศบาลลำ นารายณ์	57+283	59+080	1.797	แล้วเสร็จ
3	11710	2567	คลองห้วยไผ่ – เทศบาล ลำนารายณ์	67+200	68+360	1.160	แล้วเสร็จ
4	11710	2568	คลองห้วยไผ่ – เทศบาล ลำนารายณ์	59+031	60+150	1.119	แล้วเสร็จ
5	11710	2569	คลองห้วยไผ่ – เทศบาล ลำนารายณ์	68+360	69+950	1.590	รอการ ก่อสร้าง
6	11780	2569	เทศบาลลำนารายณ์ - ช่องสำราญ	93+380	93+780	0.400	รอการ ก่อสร้าง

ที่มา : แนวทางหลวงพูนรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

ตารางที่ 4-3 หมายเลขทางหลวง/ทางหลวงชนบท ที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 205 ในช่วงโครงการฯ

ทางหลวงหมายเลข	กม.	ซ้ายทาง/ขวาทาง	สภาพปัจจุบัน
ลบ. 5130	59+566 62+736 64+895 68+407	ขวาทาง ขวาทาง ขวาทาง ขวาทาง	
ลบ. 3004	102+678	ซ้ายทาง	
2260	104+883	ซ้ายทาง	

■ ข้อมูลจุดกลับรถเดิม

จากการสำรวจเบื้องต้นของที่ปรึกษาในโครงการและใกล้เคียง ซึ่งจุดกลับรถเดิมที่แขวงทางหลวงชลบุรี ที่ 2 (ลำานารายณ์) ได้ดำเนินการเปิดจุดกลับรถไว้มีดังนี้

- จุดกลับรถที่บริเวณแยก ลบ. 5130 ที่ กม. 59+566
- จุดกลับรถที่แยก ลบ. 3198 ซึ่งถนนสายนี้ใช้ในการดูแลของ อบต.ลำานารายณ์ ที่ กม. 60+592
- จุดกลับรถหน้าตำหนักเจ้าแม่กวนอิม เขายายกะตา ที่ กม. 67+883
- จุดกลับรถหน้าที่ทำการหมวดทางหลวงลำานารายณ์ ที่ กม. 70+776
- จุดกลับรถเลยร้านค้าซีแพค โฮมมาร์ตลำานารายณ์ ประมาณ กม. 71+324
- จุดกลับรถเข้าที่ทางเข้าหมู่บ้านเขาหน้าตัด 4 ที่ กม. 71+943 ซึ่งเส้นทางนี้สามารถเป็นทางลัดที่ตัดเข้าทางหลวงหมายเลข 21 ที่ กม. 70+100

■ รายละเอียดชุมชนและสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205

จากการพิจารณาสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ มีรายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 4-4 ถึง ตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-4 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205

รายละเอียดชุมชนบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วง กม. (61+382 - 71+072)				
พื้นที่	ชื่อสถานที่	ช่วง กม. - กม.		เขตถนน
บ้านลำโกวิททอง	บ้านลำโกวิททอง	61+382	63+000	ในชุมชน
	โรงเรียนบ้านลำโกวิททอง	61+000		ในชุมชน
	วัดลำโกวิททอง	62+875		ในชุมชน
พื้นที่ป่า	พื้นที่ป่า	63+000	64+900	นอกชุมชน
บ้านท่ามะกอก	สะพานลำโกวิททอง	64+000		นอกชุมชน
	บ้านท่ามะกอก	65+000	67+000	ในชุมชน
	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลชัยบาดาล	65+000		ในชุมชน
	วัดท่ามะกอกชัยกร	66+000		ในชุมชน
	โรงเรียนบ้านท่ามะกอก	66+155		ในชุมชน
	วัดไชยจิตรากรม	66+730		ในชุมชน
บ้านเขายายกะตา	บ้านเขายายกะตา	67+000	68+500	ในชุมชน
	วัดเขาดากะยาย	67+700		ในชุมชน
	ตำหนักเจ้าแม่กวนอิม เขายายกะตา	67+880		ในชุมชน
	ศูนย์ปฏิบัติธรรมล้านรายณ์	68+090		ในชุมชน
	อบต. ล้านรายณ์	68+090		ในชุมชน
	โรงเรียนสัตยาไส	68+280		ในชุมชน
พื้นที่ป่า	พื้นที่ป่า	68+500	70+500	นอกชุมชน
บ้านท่าศาลา	บ้านท่าศาลา	70+500	71+072	ในชุมชน
	กรมที่ดินจังหวัดลพบุรี	70+500		ในชุมชน
	หมวดทางหลวงล้านรายณ์	70+776		ในชุมชน

ตารางที่ 4-5 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงกม (102+107 - 111+572)

รายละเอียดชุมชนบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงที่ 3 (102+107 - 111+572)				
พื้นที่	ชื่อสถานที่	ช่วง กม. - กม.		เขตถนน
บ้านโคกกุญชร	บ้านโคกกุญชร	102+107	59+972	ในชุมชน
	สะพานคลองเกด	102+775		ในชุมชน
บ้านลำสนธิ	บ้านลำสนธิ	102+775	107+000	ในชุมชน
	ที่ทำการกำนันตำบลลำสนธิ	103+740		ในชุมชน
	วัดลำสนธิ	104+890		ในชุมชน
	โรงเรียนบ้านลำสนธิ	104+890		ในชุมชน
	สาธารณสุขอำเภอลำสนธิ	104+890		ในชุมชน
	ที่ว่าการอำเภอลำสนธิ	104+890		ในชุมชน
	สะพานคลองลำสนธิ	105+570		ในชุมชน
บ้านกุดตาเพชร	บ้านกุดตาเพชร	105+570	107+000	ในชุมชน
	สำนักงานปศุสัตว์อำเภอน้อยลำสนธิ	106+250		ในชุมชน
	ด่านกักกันสัตว์ลพบุรี	106+400		ในชุมชน
พื้นที่ป่า	พื้นที่ป่า	107+000	111+572	พื้นที่เขา

ตารางที่ 4-6 รายละเอียดสถานที่สำคัญบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงเพิ่มเติม

รายละเอียดชุมชนบนทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงศึกษาเพิ่มเติม (111+572 - 112+907)				
พื้นที่	ชื่อสถานที่	ช่วง กม. - กม.		เขตถนน
พื้นที่ป่า	พื้นที่ป่า	111+572	112+907	พื้นที่เขา
	วัดบ้านช่องสำราญ	112+000		พื้นที่เขา
	โรงเรียนบ้านช่องสำราญ	112+000		พื้นที่เขา
	สำนักสงฆ์วิปัสสนาอัสรมิตรี	112+645		พื้นที่เขา
	หน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวง เทพสถิต	112+750		พื้นที่เขา
	สถานีรถไฟช่องสำราญ	112+750		พื้นที่เขา
	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลช่องสำราญ	112+800		พื้นที่เขา

การตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม

ตำแหน่งโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม ดังแสดงในตารางที่ 4-7 และรูปที่ 4-9 ข้อมูลสำรวจประกอบด้วย ตำแหน่ง กม. ที่ตั้ง ทิศทางการจราจร ชื่อสะพาน สิ่งกีดขวางข้าม ชนิดของผิวสะพาน ชนิดของสะพาน ความยาวของช่วงสะพาน ความกว้างผิวทาง ทางเท้าและราวสะพาน พื้นสะพาน ตอม่อ คอสะพาน สภาพพื้นที่และลักษณะการไหลของน้ำ และภาพถ่ายแสดงสภาพการใช้งานและความเสียหายส่วนต่างๆ ดังแสดงในรูปที่ 4-10 ถึง รูปที่ 4-11

ตารางที่ 4-7 ตำแหน่งโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม

ตำแหน่ง สะพาน	หมายเลข ทางหลวง	กม.ที่ตั้ง	ชื่อสะพาน	ช่วงความยาว (เมตร)	ความยาว (เมตร)
1	205	63+544 ถึง 63+578	สะพานข้ามห้วยลำโกวิททอง	(5x7.00)	35.00
2	205	102+609 ถึง 102+635	สะพานข้ามคลองเกตุ	(1x8.00)+(1x10.00)+ (1x8.00)	26.00
3	205	105+473 ถึง 105+523	สะพานข้ามคลองลำสนธิ	(5x10.00)	50.00



(ก) สะพานข้ามห้วยลำโกฏิทอง



(ข) ราวสะพาน



(ค) พื้นสะพาน



(ง) ตอม่อและคานขวางสะพาน



(จ) คอสะพาน



(ฉ) สภาพพื้นที่และลักษณะการไหลของน้ำ

รูปที่ 4-9 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 1 (ห้วยลำโกฏิทอง)



(ก) สะพานข้ามคลองเกตุ



(ข) ทางเท้าและราวสะพาน



(ค) พื้นสะพาน



(ง) ตอม่อและคานขวางสะพาน



(จ) คอสะพาน



(ฉ) สภาพพื้นที่และลักษณะการไหลของน้ำ

รูปที่ 4-10 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 2 (คลองเกตุ)



(ก) สะพานข้ามคลองลำสนธิ



(ข) ราวสะพาน



(ค) พื้นสะพาน



(ง) ตอม่อและคานขวางสะพาน



(จ) คอสะพาน



(ฉ) สภาพพื้นที่และลักษณะการไหลของน้ำ

รูปที่ 4-11 ภาพถ่ายโครงสร้างสะพานตำแหน่งที่ 3 (คลองลำสนธิ)

การสำรวจตรวจสอบท่อระบายน้ำลอดถนน

การสำรวจตรวจสอบท่อระบายน้ำเดิมตลอดเส้นทางโครงการ โดยอ้างอิงตำแหน่งที่ได้มีการระบุไว้ในบัญชีสะพานและท่อน้ำจากแนวทางหลวงพุนรีที่ 2 (ลำนารายณ์) รวมไปถึงตรวจสอบบริเวณที่มีลักษณะภูมิประเทศที่เอื้อต่อการไหลรวมเป็นทางน้ำเข้าสู่เส้นทางโครงการ โดยมีรายละเอียดและตำแหน่งของท่อระบายน้ำเดิมดังตารางที่ 4-8 และรูปที่ 4-12 หลังจากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจตรวจสอบท่อระบายน้ำเดิม ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมภาพถ่ายบันทึกข้อมูลสภาพของท่อระบายน้ำเดิม

ตารางที่ 4-8 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน

ลำดับ	บัญชีท่อระบายน้ำจากแนวทางหลวง			ข้อมูลสำรวจ			ตำแหน่งในระบบ UTM 47N	
	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	ม. (ตะวันออก)	ม. (เหนือ)
1	59+250.000	ท่อกลม	1-Ø1.00x20	59+365.006	ท่อกลม	1-Ø1.00x37.00	723320	1669680
2	61+472.000	ท่อกลม	1-Ø1.00x17	61+430.492	ท่อกลม	1-Ø1.00x18.00	723744	1672024
3	62+877.000	ท่อกลม	2-Ø1.00x21	62+580.109	ท่อกลม	3-Ø1.20x21.50	723943	1673154
4	ไม่มีข้อมูล			62+805.441	ท่อกลม	3-Ø1.20x23.50	723989	1673380
5	63+300.000	ท่อกลม	3-Ø1.00x21	63+055.255	ท่อกลม	3-Ø1.20x23.50	723970	1673629
6	64+300.000	ท่อกลม	1-Ø0.60x48	64+077.250	ท่อกลม	1-Ø1.00x43.00	723809	1674640
7	65+500.000	ท่อกลม	1-Ø1.00x25	65+446.693	ท่อกลม	1-Ø1.00x26.00	724233	1675932
8	67+200.000	ท่อกลม	2-Ø1.00x36	67+023.066	ท่อกลม	2-Ø1.20x33.00	724730	1677426
9	ไม่มีข้อมูล			67+940.652	ท่อกลม	2-Ø0.60x35.00	725145	1678236
10	68+120.000			ท่อกลม	2-Ø1.00x30	ไม่มีข้อมูล	725145	1678236
11	68+500.000	ท่อกลม	2-Ø0.60x20	68+446.169	ท่อกลม	2-Ø0.60x20.00	725385	1678679

ตารางที่ 4-8 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน (ต่อ)

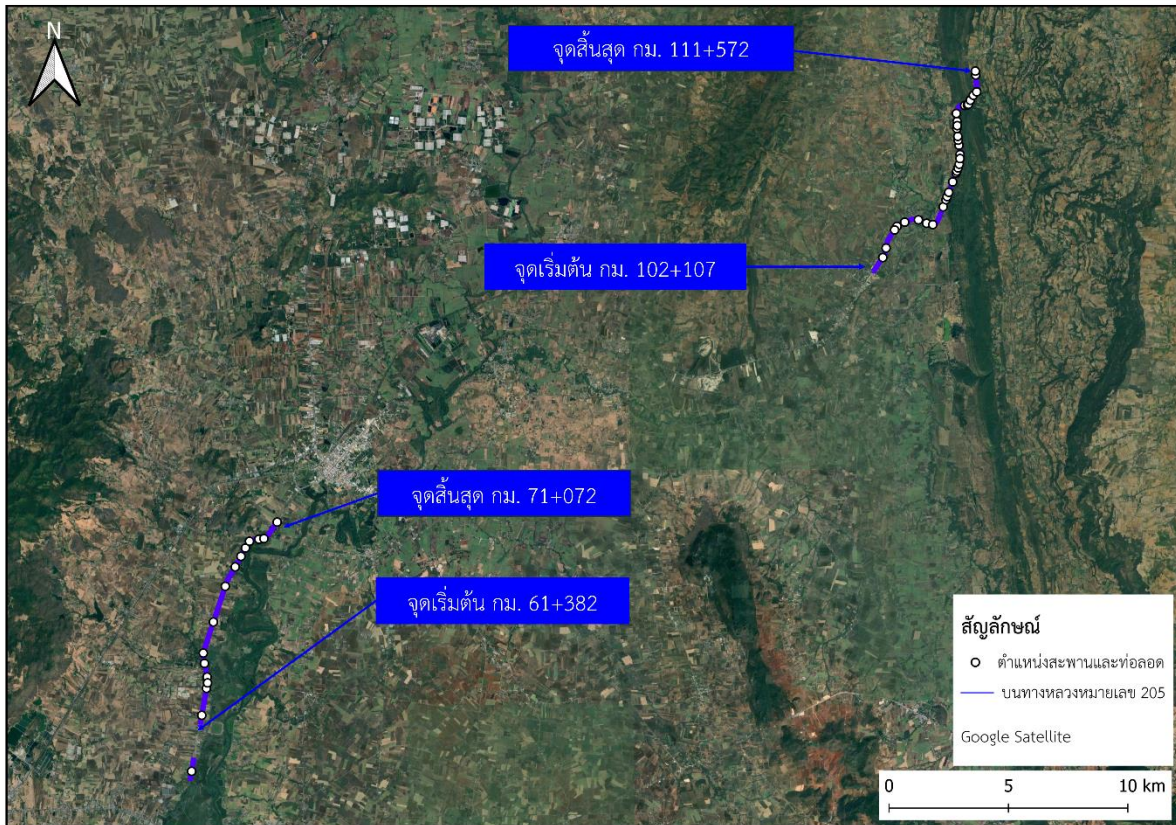
ลำดับ	บัญชีท่อระบายน้ำจากแนวทางหลวง			ข้อมูลสำรวจ			ตำแหน่งในระบบ UTM 47N	
	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	ม. (ตะวันออก)	ม. (เหนือ)
12	69+010.000	ท่อ กลม	1- Ø0.60x20	68+835.721	ท่อ กลม	1- Ø0.60x27.00	725575	1679027
13	69+556.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x21	69+165.531	ท่อ กลม	2- Ø1.20x30.00	725744	1679310
14	69+771.000	ท่อ กลม	2- Ø0.60x21	69+584.209	ท่อ กลม	2- Ø0.60x22.50	726139	1679395
15	69+980.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x21	69+795.530	ท่อ กลม	2- Ø1.00x24.00	726343	1679412
16	70+674.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x21	70+693.075	ท่อ กลม	2- Ø1.00x38.50	726899	1680130
17	102+815.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x22	102+813.45 8	ท่อ กลม	2- Ø1.00x25.00	752414	1691586
18	103+656.000	ท่อ กลม	2- Ø1.20x23	103+657.41 0	ท่อ กลม	2- Ø1.20x24.50	752755	1692337
19	103+845.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x24	103+838.69 7	ท่อ กลม	2- Ø1.00x25.00	752845	1692476
20	104+214.000	ท่อ กลม	2- Ø0.80x20	104+214.09 3	ท่อ กลม	2- Ø0.80x24.00	753190	1692669
21	104+214.000	ท่อ กลม	2- Ø1.20x20	104+219.27 2	ท่อ กลม	2- Ø1.20x25.00	753194	1692670
22	104+818.000	ท่อ กลม	2- Ø1.20x20	104+813.68 8	ท่อ กลม	2- Ø1.20x25.00	753768	1692766
23	105+466.000	ท่อ กลม	3- Ø1.00x24	105+463.60 1	ท่อ กลม	3- Ø1.00x24.50	754361	1692574
24	106+209.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	ไม่มีข้อมูล			754746	1693170
25	106+355.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x23	106+355.336	ท่อ กลม	2- Ø1.00x23.50	754801	1693322

ตารางที่ 4-8 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน (ต่อ)

ลำดับ	บัญชีท่อระบายน้ำจากแนวทางหลวง			ข้อมูลสำรวจ			ตำแหน่งในระบบ UTM 47N	
	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	ม. (ตะวันออก)	ม. (เหนือ)
26	106+678.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23	106+676.639	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23.00	754922	1693610
27	106+815.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	106+814.623	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22.00	754971	1693739
28	107+049.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x25	107+008.971	ท่อ กลม	1- Ø1.00x25.00	755040	1693921
29	107+474.000	ท่อ กลม	2- Ø1.00x24	107+472.620	ท่อ กลม	2- Ø1.00x24.00	755189	1694354
30	107+874.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x24	107+872.278	ท่อ กลม	1- Ø1.00x24.00	755347	1694728
31	107+955.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x27	107+957.051	ท่อ กลม	1- Ø1.00x27.00	755371	1694805
32	108+103.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x20	108+102.058	ท่อ กลม	1- Ø1.00x20.00	755428	1694943
33	108+266.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	108+264.025	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22.50	755478	1695097
34	108+503.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x24	108+501.360	ท่อ กลม	1- Ø1.00x25.00	755511	1695332
35	ไม่มีข้อมูล			108+672.973	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23.00	755513	1695501
36	108+872.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	ไม่มีข้อมูล			755509	1695411
37	109+067.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	109+064.550	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22.00	755466	1695886
38	109+283.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x21	109+282.551	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22.00	755428	1696098
39	109+441.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x19	109+439.605	ท่อ กลม	1- Ø1.00x20.00	755418	1696263

ตารางที่ 4-8 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน (ต่อ)

ลำดับ	บัญชีท่อระบายน้ำจากแนวทางหลวง			ข้อมูลสำรวจ			ตำแหน่งในระบบ UTM 47N	
	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	กม. ที่ตั้ง	ชนิด	ขนาด	ม. (ตะวันออก)	ม. (เหนือ)
40	109+771.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x19	109+771.103	ท่อ กลม	1- Ø1.00x20.00	755378	1696591
41	109+938.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x21	109+893.475	ท่อ กลม	1- Ø1.00x21.50	755398	1696712
42	110+098.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	110+075.756	ท่อ กลม	1- Ø1.00x20.00	755387	1696887
43	110+428.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x19	110+405.554	ท่อ กลม	1- Ø1.00x19.50	755358	1697220
44	110+997.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	110+971.740	ท่อ กลม	1- Ø1.00x24.00	755694	1697555
45	111+097.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23	111+086.258	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23.00	755819	1697577
46	111+159.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22	111+132.293	ท่อ กลม	1- Ø1.00x21.50	755858	1697601
47	111+516.000	ท่อ กลม	1- Ø1.00x24	ไม่มีข้อมูล			755694	1697555
48	ไม่มีข้อมูล			111+330.551	ท่อ กลม	1- Ø1.00x22.50	755939	1697774
49	ไม่มีข้อมูล			111+588.516	ท่อ กลม	1- Ø1.00x23.50	756069	1697982
50	ไม่มีข้อมูล			111+793.855	ท่อ กลม	3- Ø1.00x39.00	756211	1698126



รูปที่ 4-12 ตำแหน่งท่อระบายน้ำลอดถนน

สาธารณูปโภคปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

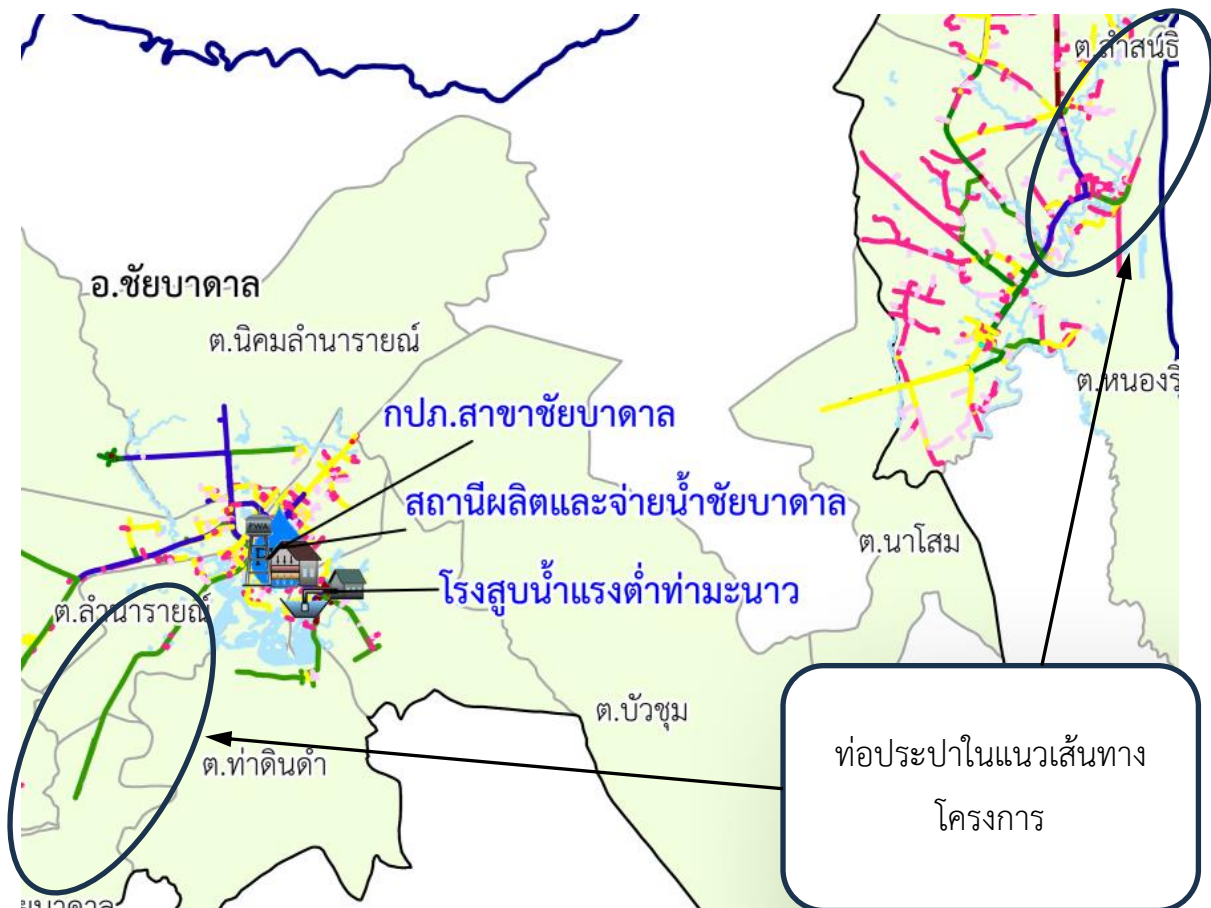
จากการลงพื้นที่สำรวจพบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการมีเสาสายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาด 500 kV พาดผ่านแนวเส้นทางโครงการ มีระยะห่างจากเสาส่งไฟฟ้าแรงสูง จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไปด้านซ้ายทางประมาณ 230 เมตร ด้านขวาทางประมาณ 70 เมตร และมีระยะห่างตามแนวตั้งระหว่างผิวถนนกับสายไฟฟ้าเป็นระยะ 27.75 เมตร บริเวณกิโลเมตรที่ 111+100 ดังแสดงในรูปที่ 4-13



รูปที่ 4-13 แนวเส้นทางโครงการมีเสาสายส่งไฟฟ้าแรงสูงพาดผ่าน

- แนวท่อประปาในโครงการ

ข้อมูลแนวท่อประปาตามเส้นทางโครงการ ครอบคลุมตั้งแต่ กม. 64+600 จนถึงสิ้นสุดโครงการช่วงที่ 1 และในช่วงที่ 2 ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงประมาณ กม. 107+000 โดยแนวท่อประปาปรากฏตามรูปที่ 4-14 ซึ่งมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 50 มิลลิเมตร ถึง 225 มิลลิเมตร



รูปที่ 4-14 บริเวณที่มีการวางท่อประปาตามแนวเส้นทางหลวงในโครงการ

ที่ปรึกษาได้ตรวจสอบข้อมูลท่อประปาที่ตัดผ่านทางหลวงในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 4-14 มีทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่

1. บริเวณหน้าวัดไชยดิตถาราม ประมาณ กม. 66+400 ขนาดท่อมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 150 มม.
2. บริเวณหน้าหมวดลำนารายณ์ ประมาณ กม. 70+540 ณ จุดนี้เป็น 4 ช่องจราจรเรียบร้อยแล้ว ขนาดท่อมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 80 มม.
3. บริเวณหน้าเพนปุนตรงข้ามถนน อบต. ลำนารายณ์ หมู่ 12 ประมาณ กม. 70+850 ณ จุดนี้เป็น 4 ช่องจราจรเรียบร้อยแล้ว ขนาดท่อมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 150 มม.
4. บริเวณทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 กับ ทางหลวงหมายเลข 2260 ประมาณ กม. 104+590 ขนาดท่อมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 200 มม.

5. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

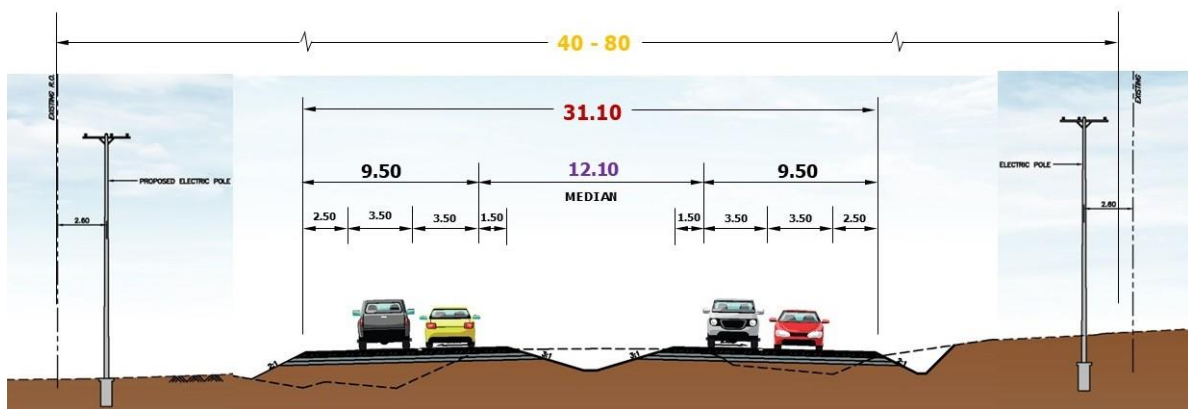
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม – ช่างสราญ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและความปลอดภัยในเส้นทาง ดังนั้นที่ปรึกษาจึงจำเป็นต้องศึกษาและเลือกรูปแบบทางเลือกให้เหมาะสมกับพื้นที่โครงการ โดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเดิมในเส้นทางที่มีเขตทางอยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางใหม่ ส่งผลให้

การศึกษามุ่งเน้นไปที่การกำหนดรูปแบบของทางหลวงให้มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และบริบทการใช้ทางของประชาชนในแนวเส้นทางโครงการ

ในการพิจารณารูปแบบของทางหลวง 4 ช่องจราจรที่เหมาะสมกับพื้นที่โครงการ มีรูปแบบเกาะกลาง 3 รูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่โครงการ ที่ปรึกษาได้เสนอทางเลือกของเกาะกลางไว้ 3 รูปแบบ ได้แก่

รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median) ดังแสดงในรูปที่ 5-1 ใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง มีเขตทางกว้าง 60 เมตร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอกด้านละ 2.50 เมตร ความกว้างไหล่ด้านในด้านละ 1.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างไหล่ใน 1.50 เมตร และมีความกว้างเกาะกลาง 9.10 เมตร



รูปที่ 5-1 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

เกาะกลางแบบกดเป็นร่องมักนิยมนำมาใช้ในทางหลวงนอกเขตเมือง ซึ่งเป็นบริเวณที่ยานพาหนะใช้ความเร็วสูง โดยรูปแบบของร่องเกาะกลางได้รับการออกแบบให้มีความกว้างและความลาดเอียงที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง โดยช่วยลดโอกาสในการพุ่งชนกับรถที่เล่นสวาทจากอีกฝั่งหนึ่ง เนื่องจากคันทางทั้งสองด้านถูกแยกออกจากกันอย่างชัดเจน

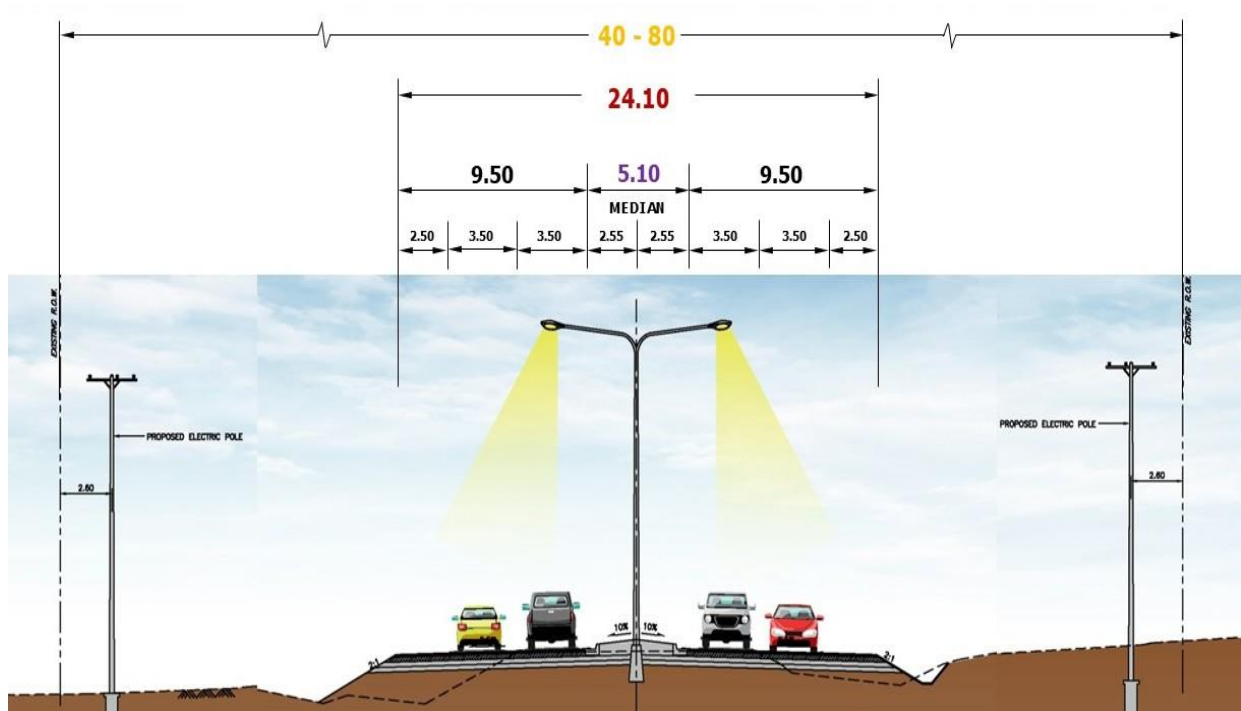
นอกจากนี้ พื้นที่เกาะกลางที่มีความกว้างเพียงพอยังสามารถใช้ประโยชน์ในการจัดช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถรองรับการขยายช่องจราจรในอนาคตได้ดี อีกหนึ่งข้อดีที่สำคัญคือช่วยลดผลกระทบจากแสงไฟหน้ารถยนต์ (Antiglare) ของการจราจรที่เล่นสวาทกันในช่วงเวลากลางคืน

อย่างไรก็ตาม การใช้เกาะกลางรูปแบบนี้มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ เนื่องจากต้องใช้ความกว้างของคันทางโดยรวมมาก จึงจำเป็นต้องมีเขตทางที่กว้างเพียงพอ และการข้ามถนนของคนเดินเท้าเป็นไปได้ค่อนข้างยาก อีกทั้งยังต้องพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการสะสมของน้ำในร่องเกาะกลาง

รูปแบบที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ดังแสดงในรูปที่ 5-2 ใช้สำหรับถนนในเขตเมืองและเขตชุมชน ที่ใช้ความเร็วไม่สูง มีการข้ามถนนมาก มีเขตทางกว้าง 60 เมตร ความกว้างช่องจราจร

ช่องละ 3.50 เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอกด้านละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้างเกาะกลาง 5.10 เมตร



รูปที่ 5-2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เกาะกลางแบบยก เป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับถนนในเขตเมือง เขตชุมชน หรือชานเมือง ที่มีการจราจรหนาแน่น ความเร็วในการเดินรถไม่สูง และเขตทางมีความกว้างจำกัด โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการข้ามถนนของคนเดินเท้าจำนวนมากหรือผิวจราจรกว้างพอสมควร ในกรณีที่ต้องใช้เกาะกลางแบบยกบนถนนที่มีความเร็วในการเดินรถสูง ควรติดตั้งราวกันอันตราย (Guardrail) ร่วมด้วย เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง

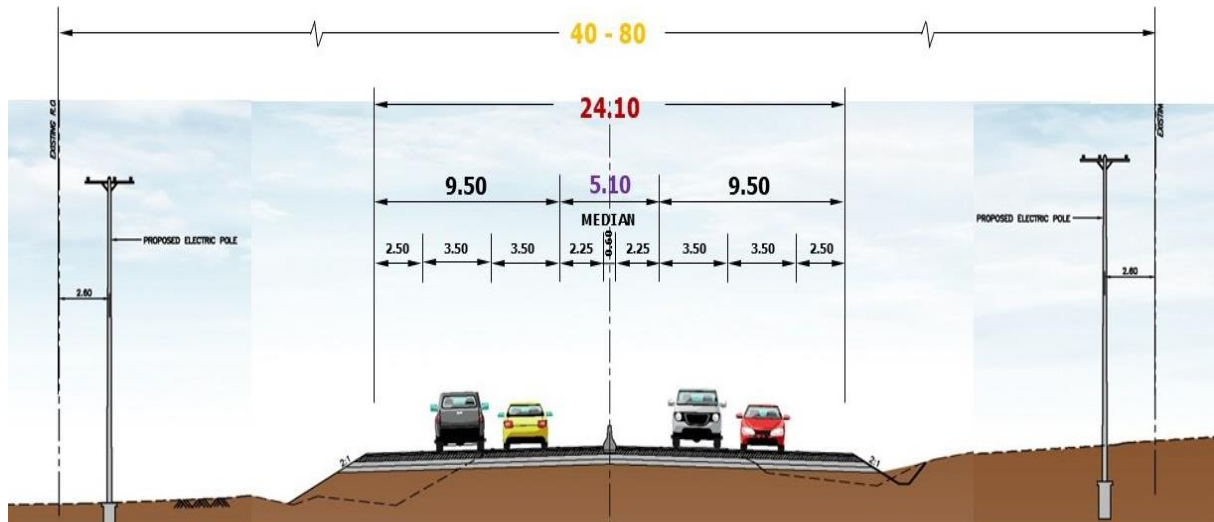
เกาะกลางประเภทนี้สามารถใช้เป็นตัวแบ่งทิศทางการจราจรในถนนที่มีหลายช่องจราจร รวมทั้งใช้แยกถนนสายหลัก (Main Road) ออกจากทางบริการ (Service Road หรือ Frontage Road) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้เป็นพื้นที่สำหรับเพิ่มช่องจราจรเพื่อให้รถรอเลี้ยวหรือกลับรถได้อย่างปลอดภัย

พื้นที่ผิวของเกาะกลางสามารถใช้ประโยชน์เพิ่มเติม เช่น ปูแผ่นคอนกรีตสำเร็จรูป ปูลูกหญ้า หรือปลูกต้นไม้ ตกแต่ง โดยต้นไม้ที่ใช้ควรเป็นไม้พุ่มเตี้ยเพื่อไม่บดบังทัศนวิสัย และไม่ควรปลูกไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ ทั้งนี้ หากเกาะกลางมีความแคบหรืออยู่ในบริเวณโค้งรัศมีสั้น ควรพิจารณาติดตั้งราวกันอันตรายเพิ่มเติม

ในกรณีที่เขตทางมีความกว้างระหว่าง 40-60 เมตร สามารถกำหนดให้เกาะกลางมีความกว้างมาตรฐานประมาณ 5.10 เมตร ทั้งนี้สามารถพิจารณาปรับลดความกว้างของเกาะกลางบางส่วนเพื่อใช้เป็นช่องจราจรเสริมสำหรับรถที่รอเลี้ยว โดยกำหนดความกว้างของช่องจราจรรอเลี้ยวประมาณ 3.50 เมตร ซึ่งยังคงเหลือความกว้างของเกาะกลางในส่วนแคบสุดไม่น้อยกว่า 1.60 เมตร

รูปแบบที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median)

เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median) ดังแสดงในรูปที่ 5-3 ใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง มีเขตทางกว้าง 60 เมตร ความกว้างช่องจราจรด้านช่องละ 3.50 เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอกด้านละ 2.50 เมตร ความกว้างไหล่ด้านในด้านละ 2.25 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median) ความกว้างเกาะกลาง 0.6 เมตร



รูปที่ 5-3 เกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median)

เกาะกลางแบบรวกกันมักนำมาใช้ในทางหลวงที่มีข้อจำกัดด้านความกว้างของเขตทาง เช่น ทางหลวงที่มีเขตทางแคบ รถใช้ความเร็วสูง หรือบริเวณที่มีสิ่งกีดขวางด้านข้างทางที่ไม่สามารถขยายคันทางและปรับความลาดได้ตามมาตรฐานปกติ จึงจำเป็นต้องจำกัดความกว้างของคันทาง โดยเฉพาะในช่วงที่มีการออกแบบทางแยกหรือจุดเปลี่ยนระดับของคันทาง

ข้อจำกัดของเกาะกลางรูปแบบนี้ ได้แก่ ความยากในการจัดช่องจราจรรอบเลี้ยวหรือจุดกลับรถ เนื่องจากไม่สามารถเปิดช่องเกาะกลางหรือออกแบบทางแยกได้อย่างสะดวก และอาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับระยะมองเห็น (Sight Distance) โดยเฉพาะในบริเวณทางโค้งราบ นอกจากนี้สำหรับผู้ใช้งานที่ต้องการข้ามถนนจำเป็นต้องใช้ช่องเปิดผ่านราวกัน ในจุดที่กำหนดซึ่งมีจุดพักคอยที่เกาะกลางที่ค่อนข้างแคบ ซึ่งอาจไม่สะดวกต่อผู้เดินเท้า รูปแบบเกาะกลางสามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนทางกันได้

อย่างไรก็ตาม เกาะกลางแบบรวกกันมีข้อดีด้านการบำรุงรักษา เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาต่ำ และสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการชนประสานงาระหว่างรถที่วิ่งสวนทางกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หลักเกณฑ์ในการศึกษาและรูปแบบทางทั่วไปที่เหมาะสมกับโครงการ

ที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางที่เหมาะสมกับโครงการ โดยแบ่งพื้นที่เป็น 2 กรณีคือ เขตชุมชนและนอกเขตชุมชน โดยการออกแบบต้องสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบและต้องสอดคล้องกับความเร็ว และปริมาณจราจร ที่ได้วางแผนไว้ มีรายละเอียดดังนี้

- ต้องสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบ และปริมาณจราจรที่วางแผนไว้
- ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยทั้งผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบ
- ความสัมพันธ์ของการควบคุมการเชื่อมต่อ ความจุที่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรและการจัดการจราจร โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางร่วมทางแยก
- ออกแบบให้สอดคล้องสัมพันธ์กับสภาพพื้นที่
- พิจารณาให้อยู่ในเขตทางเดิมเพื่อไม่ให้เกิดการเวนคืน แต่หากเกิดการเวนคืนจะกำหนดรูปแบบที่มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

ทางที่ปรึกษาจึงได้แบ่งหัวข้อในการเปรียบเทียบ 3 ด้านหลักและให้คะแนนในแต่ละด้าน ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร น้ำหนักคะแนน 35 คะแนน
- ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน น้ำหนักคะแนน 30 คะแนน
- ด้านสิ่งแวดล้อม น้ำหนักคะแนน 35 คะแนน

ที่ปรึกษาได้กำหนดหัวข้อย่อยในแต่ละด้าน ทั้งในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน ด้านสิ่งแวดล้อม และแบ่งกรณีศึกษาได้ 2 กรณี คือ ในเขตชุมชน และนอกเขตชุมชน ซึ่งทั้งสองกรณีนี้จะมีหัวข้อย่อยและคะแนนที่ให้ พิจารณาแยกออกจากกันสำหรับเกณฑ์พิจารณาด้านวิศวกรรม ได้นำปัจจัย ดังแสดงในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 การเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจรของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)
ความสามารถในการรองรับความเร็ว ตามมาตรฐานกรมทางหลวง	เหมาะกับถนนที่รถสามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร	ไม่เหมาะกับทางที่รถใช้ความเร็วสูง	เหมาะกับถนนที่รถสามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร
ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และสภาพภูมิประเทศ	เหมาะสำหรับถนนนอกเขตเมืองที่มีพื้นที่เพียงพอ	เหมาะสำหรับถนนในเขตเมืองหรือชุมชนที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่	เหมาะสำหรับถนนนอกเมือง ที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ที่ต้องการการป้องกันแนวทางจราจรสวนกัน
ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน	ในบริเวณโครงการไม่มีการใช้ทางรูปแบบนี้	มีความต่อเนื่องกับบางช่วงบนทางหลวงหมายเลข 205 ในบริเวณช่วงที่ 2 ของโครงการ	มีความต่อเนื่องกับทางหลวงหมายเลข 205 ช่วงต้นและท้ายของโครงการ
ความปลอดภัยด้านระยะมองเห็นของผู้ขับขี่	รูปแบบเกาะกลางสามารถลดปัญหาแสงไฟหน้ารถ (Antiglare) ของการจราจรรถที่สวนกันในเวลากลางคืน	มีปัญหาเรื่องแสงไฟหน้ารถที่สวนทางกัน เนื่องจากเกาะกลางแคบ	มีปัญหาเรื่องแสงไฟหน้ารถที่สวนทางกันเนื่องจากเกาะกลางแคบ มีปัญหาในเรื่องของระยะมองเห็นในบริเวณโค้งราบที่มีรัศมีโค้งยาว
ความปลอดภัยในช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถ	มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการจัดช่องรอเลี้ยวบริเวณจุดเปิดเกาะกลาง	มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการจัดช่องรอเลี้ยวบริเวณจุดเปิดเกาะกลาง	มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในจุดเปิดเกาะกลาง ทำให้ไม่สามารถจัดช่องรอเลี้ยวได้อย่างเหมาะสม
ความปลอดภัยและการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุของการชนประสานงาของผู้ขับขี่	มีความปลอดภัยสูงสำหรับรถที่ใช้ความเร็ว หากเกิดกรณีรถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง สามารถช่วยลด	กรณีรถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุกับรถที่สวนทางมาอีกทิศทางหนึ่ง	มีความปลอดภัยสูง สามารถป้องกันการชนประสานงาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีราวกันหรือกำแพงป้องกัน

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและ จราจร	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	เกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median)
	โอกาสการชนประสานงากับรถ สวนทางได้		
ความสามารถรองรับการ ก่อสร้างในอนาคต	มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อการ ขยายช่องจราจรในอนาคต เนื่องจาก ระดับเกาะกลางอยู่ต่ำกว่าพื้นผิว จราจร จึงสามารถวางระบบท่อ ระบายน้ำลอดใต้ถนนได้สะดวก อีกทั้ง ยังรองรับการติดตั้งโครงสร้างเสา ระบบสาธารณูปโภค เช่น เสา โครงสร้างสะพานลอย หรือโครงสร้าง ไฟส่องสว่างได้ดี เนื่องจากมีพื้นที่ว่าง ตรงกลางมากกว่าแบบอื่น ๆ	สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติม ด้านข้างได้ง่าย โดยเฉพาะในเขตเมือง ที่พื้นที่จำกัด อย่างไรก็ตาม การต่อ ท่อระบายน้ำลอดใต้เกาะกลางมี ความซับซ้อนมากกว่าแบบกดเป็น ร่อง เนื่องจากต้องมีการปรับระดับ ของพื้นที่ยก และในบางกรณีอาจต้อง รื้อถอนเกาะกลางเดิม นอกจากนี้ พื้นที่ในการติดตั้งเสาโครงสร้างหรือ ระบบไฟฟ้าในอนาคตอาจจำกัดหาก ไม่มีการเผื่อไว้แต่ต้น	แม้จะสามารถขยายช่องจราจร ด้านข้างได้เช่นเดียวกับแบบยก แต่มี ข้อจำกัดในการวางระบบท่อลอดและ สาธารณูปโภคใต้ดิน เนื่องจากต้อง คำนึงถึงความแข็งแรงและความ ต่อเนื่องของราวกันหรือกำแพง นอกจากนี้ พื้นที่ในการติดตั้งเสาไฟ หรือระบบอื่น ๆ มีจำกัด และอาจ กระทบต่อความปลอดภัยหรือการ บำรุงรักษา หากไม่มีการเตรียมพื้นที่ ไว้ล่วงหน้า

การเปรียบเทียบปัจจัยในด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุนของรูปแบบเกาะกลางต่างๆ ในเบื้องต้น ทางผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ประมาณราคาก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาในเบื้องต้น เพื่อเปรียบเทียบงานทางด้าน เศรษฐศาสตร์และการลงทุนซึ่งมีปัจจัย ดังแสดงในตารางที่ 5-2 ในการคัดเลือกรูปแบบทางทั้งกรณีในเขตชุมชนและ นอกเขตชุมชน มีระดับความสำคัญในแต่ละปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์เท่ากัน

ตารางที่ 5-2 การเปรียบเทียบปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุนของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น

ปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	เกาะกลางแบบรวกกันหรือกำแพง (Barrier Median)
ราคาค่าก่อสร้าง	≈4550 บาท/ตร.ม.*	≈4730 บาท/ตร.ม.*	≈4690 บาท/ตร.ม.*
การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	มีค่าดูแลรดน้ำ และตัดหญ้าที่ เกาะกลาง	มีค่าดูแลรดน้ำ และตัดหญ้าที่ เกาะกลาง แต่พื้นที่เกาะกลาง มีขนาดแคบกว่าเกาะกลางแบบกด เป็นร่อง จึงมีค่าใช้จ่ายถูกกว่า	มีค่าดูแลรักษาต่ำที่สุด

*ราคานี้เป็นการประมาณค่าก่อสร้างเบื้องต้นจากราคากลางปี 68, ผนวกกำไร

การเปรียบเทียบปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทางด้านผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมมีปัจจัยสำคัญในการ คัดเลือกเขตชุมชนได้แก่ ความปลอดภัยของคนในชุมชน สุขภาพ และอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน และการสูญเสีย พื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ ในการคัดเลือนอกเขตชุมชน ได้แก่ ทรัพยากรดิน และ การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และ ป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ทางผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม ได้เปรียบเทียบรูปแบบทางแต่ละปัจจัยและดังแสดงใน ตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 การเปรียบเทียบปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของรูปแบบเกาะกลางเบื้องต้น

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)
ความปลอดภัยของคนในชุมชน การใช้ทาง การข้ามถนนของคนในชุมชน	สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย แต่จะไม่สะดวกนัก เนื่องจากจะต้องข้ามถนน ณ ตำแหน่งที่ถมร่องเพื่อทำเป็นทางข้ามเท่านั้น	สามารถข้ามถนนได้อย่างสะดวก และปลอดภัย	สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย แต่จะไม่สะดวกนัก เนื่องจากจะต้องข้ามถนน ณ ตำแหน่งที่เปิดช่องกำแพงคอนกรีตไว้เท่านั้น
สุนทรียภาพ	เกาะกลางมีระดับต่ำกว่าผิวจราจร ไม่บังคับทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถและทัศนียภาพ ความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง แต่รูปแบบของเกาะกลางไม่สามารถจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามได้	มีความสูงของเกาะยกแต่ไม่บังคับทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถและทัศนียภาพ ความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง อีกทั้งสามารถปลูกต้นไม้พุ่มเตี้ยเพื่อความสวยงาม ซึ่งช่วยลดป้องกันแสงไฟหน้ารถในทิศทางรถที่สวนกัน	กำแพงคอนกรีตมีความสูง ทำให้บังคับทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถและทัศนียภาพ ความสวยงามของทางหลวงในมุมมองของชุมชนสองข้างทาง รวมถึงมีพื้นที่ไม่เพียงพอในการจัดภูมิทัศน์ให้สวยงาม
อากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน	กิจกรรมก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนเดิมมีการรื้อผิวทางเดิม ถมดินติดตั้งระบบระบายน้ำ คันดิน รวมถึงจะมีการขนส่งดินและวัสดุเข้าสู่พื้นที่ซึ่งจะก่อให้เกิดฝุ่นละอองเสียง และความสั่นสะเทือนระหว่างการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสองข้างทางบริเวณก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต	กิจกรรมก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนเดิมมีการรื้อผิวทางเดิม ถมดิน คันดิน รวมถึงจะมีการขนส่งดินและวัสดุเข้าสู่พื้นที่ซึ่งก่อให้เกิดฝุ่นละอองเสียง และความสั่นสะเทือนระหว่างการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่สองข้างทางบริเวณก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต	กิจกรรมก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนเดิมมีเพียงการติดตั้ง Barrier จึงส่งผลกระทบในเรื่องฝุ่นละอองเสียง และความสั่นสะเทือนระหว่างการก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่สองข้างทางบริเวณก่อสร้าง
ทรัพยากรดิน	ใช้ทรัพยากรดินมากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก และรูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง เนื่องจากมีพื้นที่ของถนนมาก	ใช้ทรัพยากรดินน้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง แต่มากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง	ใช้ทรัพยากรดินน้อยที่สุดเนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุดกว่ารูปแบบเกาะกลางอื่น
การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ	ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมากกว่าเกาะกลางรูปแบบอื่น ทำให้มีการสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติมากกว่ารูปแบบเกาะกลางอื่น	ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยกว่าแบบกดเป็นร่อง แต่มากกว่ากำแพงกัน ทำให้มีการสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติอยู่ระหว่างทั้งสองรูปแบบ	ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเกาะกลางน้อยที่สุดทำให้มีการสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติน้อยที่สุด

จากการเปรียบเทียบปัจจัยด้านต่างๆ ทางที่ปรึกษาจะใช้หลักเกณฑ์การประเมินตามหัวข้อย่อยในแต่ละด้านเป็นแนวทางในการคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสม โดยพิจารณาทั้งในกรณีที่แนวเส้นทางอยู่ในเขตชุมชนและกรณีที่อยู่นอกเขตชุมชนแม้ว่าทั้งสองกรณีจะใช้เกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละด้านเหมือนกัน แต่ในการพิจารณารายหัวข้อย่อยในแต่ละด้านนั้น อาจแตกต่างกันไปตามบริบทและลักษณะพื้นที่ของแต่ละกรณี เพื่อให้ได้รูปแบบเกาะกลางที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ ผู้ใช้ทาง และ ผู้ที่อยู่ในพื้นที่โดยมีรายละเอียดการเปรียบเทียบและกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละด้าน

■ การพิจารณาการและการคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปที่เหมาะสมกับโครงการ

เนื่องจากโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสารัญ จังหวัดลพบุรี ไม่มีการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ จึงไม่มีประเด็นของการชดเชยทรัพย์สินที่แตกต่างกัน ดังนั้นการพิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลจะเน้นไปทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยน้ำหนักที่จะให้ในแต่ละปัจจัยจะแบ่งตามลักษณะพื้นที่ที่ออกแบบเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร และพิจารณาแบ่งการคัดเลือกรูปแบบทางเป็น 2 ช่วงคือทางในเขตชุมชน และทางนอกเขตชุมชน ซึ่งทางที่ปรึกษาจะให้น้ำหนักคะแนนในแต่ละพื้นที่ไม่เท่ากันสำหรับแต่ละปัจจัย เพื่อให้ได้รูปแบบทางที่เหมาะสมกับเขตพื้นที่ชุมชน และนอกเขตชุมชน ที่ปรึกษาได้สรุปการให้น้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยย่อย ดังแสดงในตารางที่ 5-4

คะแนนในแต่ละหัวข้อที่กำหนดเพื่อการเปรียบเทียบรูปแบบทั่วไปเกาะกลางในช่วงเขตชุมชน และนอกเขตชุมชน การให้คะแนนแต่ละหัวข้อจะใช้ค่าสัมประสิทธิ์เป็นตัวคูณ ซึ่งค่าดังกล่าวกำหนดไว้ในแต่ละหัวข้อโดยเรียงลำดับจากข้อดีข้อด้อย หรือ ข้อได้เปรียบเสียเปรียบ ดังแสดงในตารางที่ 5-5

ตารางที่ 5-4 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ

ลำดับ	รายการ	คะแนน	
		ในชุมชน	นอกชุมชน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร		
1.1	ความสามารถในการรองรับความเร็ว ตามมาตรฐานกรมทางหลวง	-	5
1.2	ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของโครงการฯ	6	6
1.3	ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน	8	8
1.4	ความปลอดภัยของผู้ขับขี่		
	- ระยะมองเห็น	8	-
	- การลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุชนประสานงา	-	12
	- ช่องรอยเลี้ยว	8	-
1.5	รูปแบบการก่อสร้างในอนาคต	5	4
รวมด้านวิศวกรรมและจราจร		35	35
2	ด้านเศรษฐศาสตร์		
2.1	ราคาค่าก่อสร้าง	20	20
2.2	การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	10	10
รวมด้านเศรษฐศาสตร์		30	30
3	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
3.1	ทรัพยากรดิน (การชะล้างพังทลายของดิน)	-	12
3.2	สุนทรียภาพ	10	5
3.3	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม อากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน	10	5

ลำดับ	รายการ	คะแนน	
		ในชุมชน	นอกชุมชน
3.4	ความปลอดภัยของคนในชุมชน การใช้ทาง การข้ามถนน ของคนในชุมชน	10	-
3.5	การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ	5	13
รวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม		35	35
รวมคะแนน		100	100

ตารางที่ 5-5 อธิบายความหมายค่าตัวคุณสำหรับเปรียบเทียบรูปแบบทาง

ปัจจัยสำคัญของการเปรียบเทียบ	ค่าสัมประสิทธิ์ตัวคุณ				
	1.00	0.80	0.60	0.40	0.20
การเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและจราจร					
ความเหมาะสมที่รองรับความเร็วสูงตามมาตรฐานกรมทางหลวง	มากที่สุด	มาก	เหมาะสม	น้อย	น้อยที่สุด
ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของโครงการ	มากที่สุด	มาก	เหมาะสม	น้อย	น้อยที่สุด
ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
ความปลอดภัยของผู้ขับขี่					
• ระยะมองเห็นของผู้ขับขี่	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
• การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
• ช่องรอลี้ยว	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
รูปแบบการก่อสร้างในอนาคต	ง่ายมาก	ง่าย	ปานกลาง	ยาก	ยากมาก
การเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจ					
ราคาค่าก่อสร้าง	*	*	*	*	*
การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	น้อยมาก	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
การเปรียบเทียบด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม					
สุนทรียภาพ	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	น้อยมาก	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ความปลอดภัยของคนในชุมชน	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ด้อย	ด้อยมาก
ทรัพยากรดิน (การชะล้างพังทลายของดิน)	น้อยมาก	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ	น้อยมาก	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด

*หมายเหตุ รูปแบบทางเลือกที่มีค่าต่ำสุดได้ค่าตัวคุณเท่ากับ 1.00 และค่าตัวคุณของรูปแบบทางเลือกอื่นเท่ากับสัดส่วนค่าของรูปแบบทางเลือกที่มีค่าน้อยที่สุดหารด้วยค่าของรูปแบบทางเลือกนั้นๆ

■ ผลการคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปที่เหมาะสมกับโครงการ

ผลการพิจารณาประเมินการคัดเลือกรูปแบบทางในกรณีเขตพื้นที่ชุมชนในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมรูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) มีคะแนนสูงสุด 88.7 คะแนน รองลงมารูปแบบทางเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 79.2 คะแนน และลำดับสุดท้ายรูปแบบทางเกาะกลางแบบกำแพงกั้น (Barrier Median) 72.6 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 5-6

ผลการพิจารณาประเมินการคัดเลือกรูปแบบทางในกรณีนอกเขตพื้นที่ชุมชนรูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบกำแพงกั้น (Barrier Median) มีคะแนนสูงสุด 92.2 คะแนน รองลงมารูปแบบทางเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 74.6 คะแนน และลำดับสุดท้ายรูปแบบทางเกาะกลางแบบยก (Raised Median) 71.4 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 5-7

ตารางที่ 5-6 คะแนนคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปในกรณีในเขตพื้นที่ชุมชน

รายการปัจจัย	คะแนนเต็ม	เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง		เกาะกลางแบบยก		เกาะกลางแบบกำแพงกั้น	
		ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและจราจร							
ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของโครงการฯ	6	0.6	3.6	1.0	6.0	0.4	2.4
ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน	8	0.2	1.6	1.0	8.0	0.8	6.4
ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ระยะมองเห็น	8	1.0	8.0	0.8	6.4	0.4	3.2
ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ช่องรอลี้ยว	8	1.0	8.0	0.8	6.4	0.2	1.6
รูปแบบการก่อสร้างในอนาคต	5	1.0	5.0	1.0	5.0	0.6	3.0
รวมคะแนนปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร	35		26.2		31.8		16.6
ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน							
ราคาค่าก่อสร้าง	20	1.0	20.0	0.96	19.2	0.97	19.4
การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	10	0.6	6.0	0.8	8.0	1.0	10.0
รวมคะแนนปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30		26.0		27.2		29.4
ด้านสิ่งแวดล้อม							
ความปลอดภัยของคนในชุมชน การใช้ทาง การข้ามถนน ของคนในชุมชน	10	0.8	8.0	1.0	10.0	0.6	6.0
สุนทรียภาพ	10	0.8	8.0	1.0	10.0	0.6	6.0
อากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน	10	0.6	6.0	0.8	8.0	1.0	10.0
การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ	5	0.6	3.0	0.8	4.0	1.0	5.0
รวมคะแนนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	35		25.0		32.0		27.0
คะแนนรวม	100		77.2		91.00		73.00

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

ตารางที่ 5-7 คะแนนคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปในกรณีนอกเขตพื้นที่ชุมชน

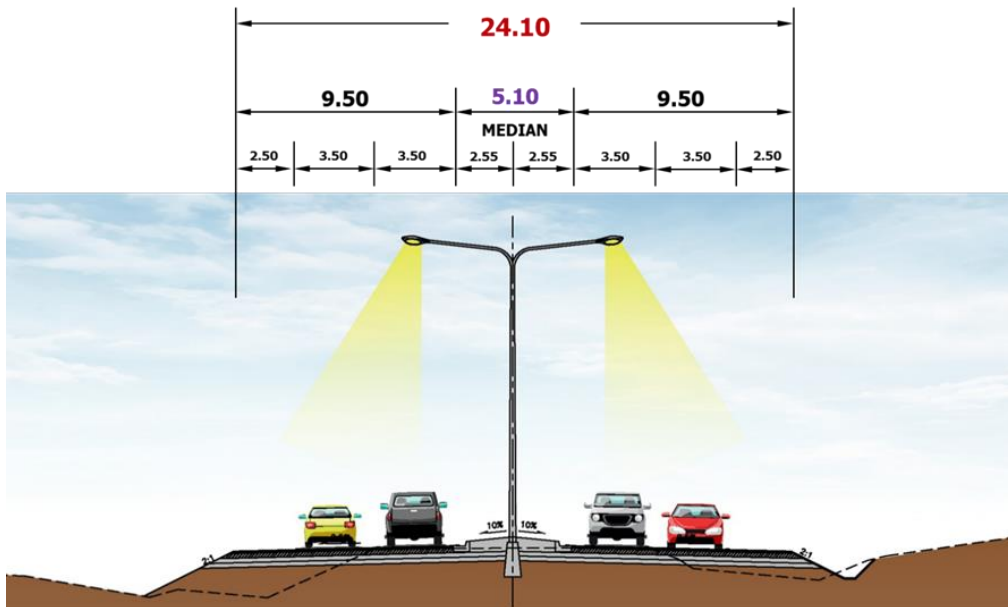
รายการปัจจัย	คะแนน เต็ม	เกาะกลาง แบบกตเป็นร่อง		เกาะกลาง แบบยก		เกาะกลาง แบบกำแพงกัน	
		ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและจราจร							
ความเหมาะสมที่รองรับความเร็วสูงตาม มาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร	5	0.6	3.0	0.4	2.0	1.0	5.0
ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความ เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของ โครงการฯ	6	0.8	4.8	0.4	2.4	0.8	4.8
ความต่อเนื่องของรูปแบบทางในปัจจุบัน	8	0.4	3.2	0.6	4.8	0.8	6.4
ความปลอดภัยและการลดความรุนแรงใน การเกิดอุบัติเหตุของการชนประสานงาของ ผู้ขับขี่	12	0.8	9.6	0.4	4.8	1.0	12
รูปแบบการก่อสร้างในอนาคต	4	1	4.0	0.8	3.2	0.4	1.6
รวมคะแนนปัจจัยด้านวิศวกรรมและ จราจร	35		24.6		17.2		29.8
ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน							
ราคาค่าก่อสร้าง	20	1.0	20.0	0.96	19.2	0.97	19.4
การดูแลรักษา และการซ่อมบำรุง	10	0.6	6.0	0.8	8.0	1.0	10
รวมคะแนนปัจจัยด้านด้านเศรษฐศาสตร์ และการลงทุน	30		26.0		27.2		29.4
ด้านสิ่งแวดล้อม							
ทรัพยากรดิน (การชะล้างพังทลายของดิน)	12	0.6	7.2	0.8	9.6	1.0	12
สุนทรียภาพ	5	0.8	4	1.0	5	0.6	3
อากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน	5	0.6	3	0.8	4	1.0	5
การสูญเสียพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และป่าสงวนแห่งชาติ	13	0.6	7.8	0.8	10.4	1.0	13
รวมคะแนนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	35		22		29		33
คะแนนรวม	100		72.6		73.4		92.2

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

■ สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางทั่วไปที่เหมาะสมกับโครงการ

1. ในกรณีในเขตพื้นที่ชุมชน

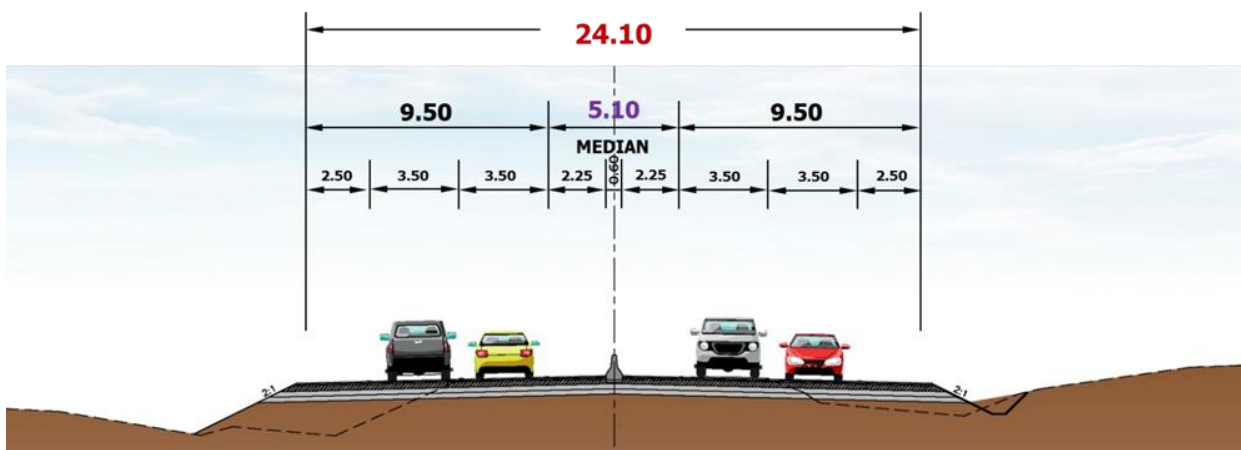
การพิจารณาประเมินการคัดเลือกรูปแบบทางในกรณีในเขตพื้นที่ชุมชนรูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) มีคะแนนสูงสุด 91.00 คะแนน ดังนั้น รูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ดังแสดงในรูปที่ 5-4 เป็นรูปแบบทางที่เหมาะสมที่สุดในกรณีที่จะก่อสร้างในเขตชุมชน



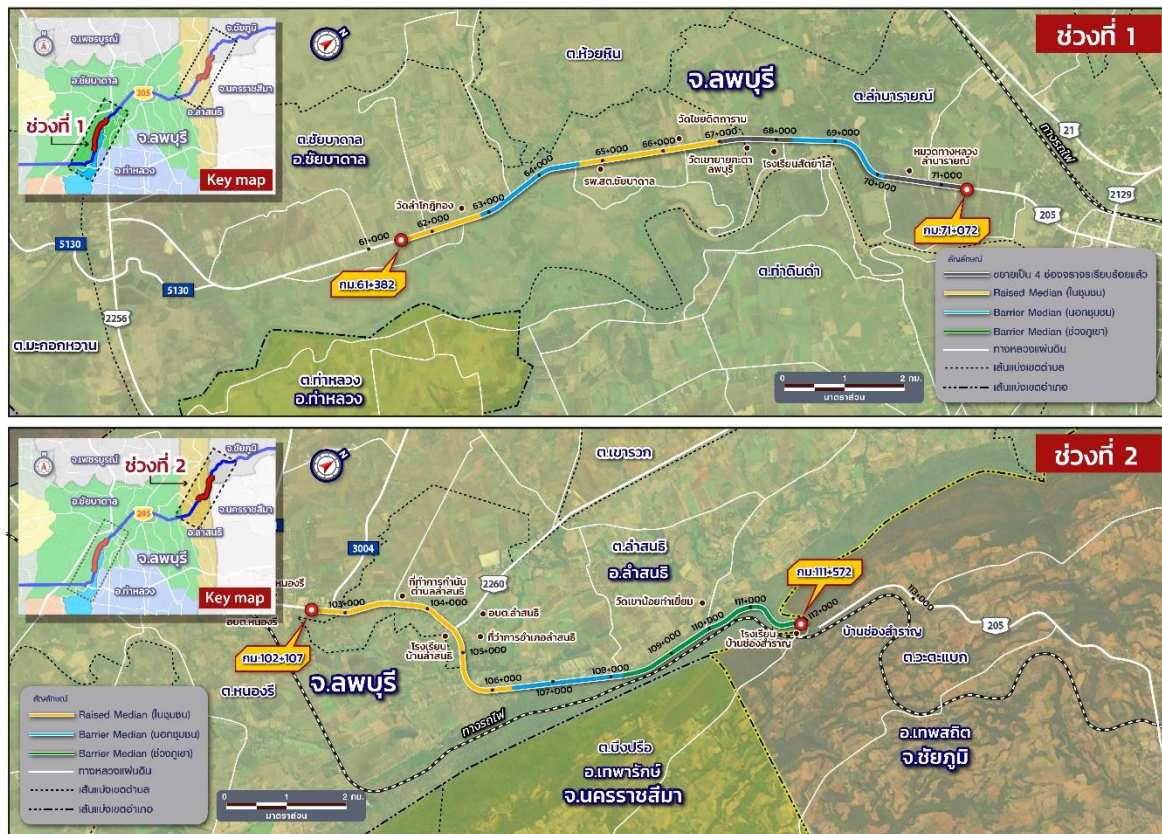
รูปที่ 5-4 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

2. ในกรณีนอกเขตพื้นที่ชุมชน

การพิจารณาประเมินการคัดเลือกรูปแบบทางในกรณีนอกเขตพื้นที่ชุมชนรูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบกำแพงกัน (Barrier Median) มีคะแนนสูงสุด 92.2 คะแนน ดังนั้น รูปแบบทางที่มีเกาะกลางแบบกำแพงกัน (Barrier Median) ดังแสดงในรูปที่ 5-5 เป็นรูปแบบทางที่เหมาะสมที่สุดในกรณีจะก่อสร้างนอกเขตชุมชน สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังรูปที่ 5-6



รูปที่ 5-5 เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)



รูปที่ 5-6 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

1) ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ที่ปรึกษาจะพิจารณาดำเนินการจุดกลับรถเป็นระยะ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทาง รวมทั้งลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทางเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการได้ผ่านแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ และจะกำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานจริงของประชาชนในพื้นที่ มีระยะห่างระหว่างจุดกลับรถบริเวณในเขตชุมชนระยะห่างประมาณ 2 กิโลเมตร และบริเวณนอกเมือง 3 - 5 กิโลเมตร มีรูปแบบจุดกลับรถ ดังนี้

- จุดกลับรถระดับพื้น (At-Grade U-turn)

เป็นทางกลับรถที่จัดทำในระดับเดียวกับผิวทางเดิม โดยออกแบบให้ผู้ใช้ทางสามารถกลับทิศทางการเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้โครงสร้างยกระดับหรือต่างระดับ เหมาะสำหรับบริเวณที่มีปริมาณจราจรไม่หนาแน่นมาก และมีระยะทางระหว่างจุดกลับรถที่เหมาะสมตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

สำหรับถนนที่มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier Median) การออกแบบจุดกลับรถต้องคำนึงถึง ความปลอดภัยและการมองเห็น (Sight Distance) เป็นสำคัญ โดยกำหนดให้มีการเปิดช่องเกาะกลาง (Opening) พร้อมติดตั้ง ปลายเปิดแบบ Taper หรือ Nose Treatment ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อป้องกันการชนจากรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง โครงสร้างเกาะกลางและทางเชื่อมเกาะกลางเดิมเป็น กำแพงคอนกรีต (New Jersey Type) บริเวณเปิดช่องกลับรถจะใช้ Transition Barrier Section เชื่อมต่อกับผนังกำแพงทั้งสองด้าน พื้นที่กลางช่องเปิดต้องเสริมด้วยไหล่ทางลาด (Taper) เพื่อให้รถกลับตัวได้ปลอดภัยและต่อเนื่อง ดังแสดงในรูปที่ 5-7



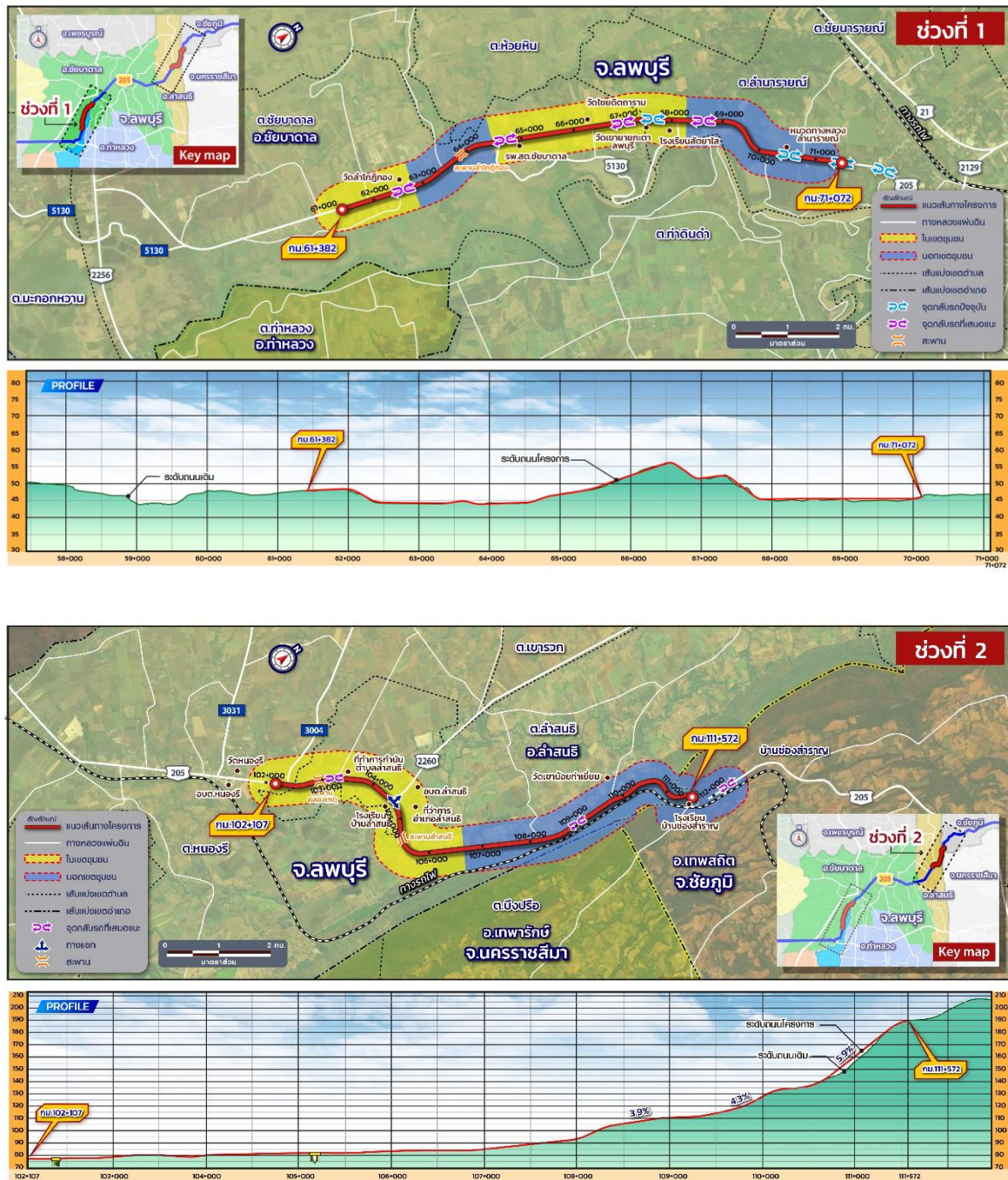
รูปที่ 5-7 จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะกลางกำแพงคอนกรีต (At-Grade U-turn for Barrier Median)

สำหรับถนนที่มี จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะแบบยก (At-Grade U-turn for Raised Median) การออกแบบจุดกลับรถต้องคำนึงถึง ความปลอดภัยและการมองเห็น (Sight Distance) เป็นสำคัญ โดยกำหนดให้มีการเปิดช่องเกาะกลาง (Opening) พร้อมติดตั้ง ปลายเปิดแบบ Taper หรือ Nose Treatment ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อป้องกันการชนจากรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง โครงสร้างเกาะกลางแบบยก (Raised Median Structure) เกาะกลางยกสูงประมาณ 15–20 เซนติเมตร จากผิวทาง ใช้วัสดุคอนกรีตหรือคันทันสำเร็จรูป พร้อมทาสีสะท้อนแสง ปลายเกาะกลางบริเวณช่องเปิด (Median Opening) ออกแบบให้โค้งลาด (Tapered End) เพื่อป้องกันการชนและเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็น ช่องกลับรถ (U-turn Opening & Storage Area) ความกว้างของช่องเปิดไม่น้อยกว่า 9–12 เมตร สำหรับรถยนต์ทั่วไป หากรองรับรถบรรทุก ควรเพิ่มเป็น 15 เมตรขึ้นไป จัดให้มี ช่องรอ (Storage Lane) ด้านในเกาะกลาง เพื่อให้รถกลับโดยไม่กีดขวางช่องทางหลัก พื้นที่ใกล้ช่องเปิดต้องมีการระบายน้ำที่ดี ป้องกันน้ำขัง ดังแสดงใน รูปที่ 5-8



รูปที่ 5-8 จุดกลับรถระดับพื้นสำหรับเกาะแบบยก (At-Grade U-turn for Raised Median)

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถที่ก่อสร้างใหม่ จำนวน 7 จุด ออกแบบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายทางเป็น 4 ช่องจราจรไป-กลับ (Divided Highway) ใช้เกาะกลางแบบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median) ในเขตนอกชุมชน และเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ในเขตชุมชน โดยพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถจากทิศทางการจราจรหลัก ทางเข้าหมู่บ้าน โรงเรียน สถานที่ราชการ และสถานประกอบการหลัก และจัดระยะห่างระหว่างจุดกลับรถให้ได้มาตรฐานกรมทางหลวง ดังแสดงในรูปที่ 5-9 และ ตารางที่ 5-8



รูปที่ 5-9 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้นในโครงการ

ตารางที่ 5-8 สรุปจุดกัลบรเดิมและจุดกัลบรเดิมที่จะก่อสร้างใหม่ ถนนทางหลวงหมายเลข 205

ลำดับ	ช่วงทาง	กม.จุดกัลบรเดิม	ลักษณะพื้นที่ / จุดสังเกต	สถานะ	ประเภทเกาะกลาง
1	ช่วงที่ 1	62+000	บ้านเขาตะกูตัง- ทางเข้าสวนเกษตร	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
2	ช่วงที่ 1	64+350	ใกล้ทางเชื่อมทางหลวงชนบท ลบ.5130	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
3	ช่วงที่ 1	66+800	ใกล้วัดชัยดิษฐาราม	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบยก
4	ช่วงที่ 1	67+530	หน้าตำหนักเจ้าแม่กวนอิม เขายายกะตา	ปิดจุดกัลบรเดิม	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
5	ช่วงที่ 1	68+400	บริเวณเลยโรงเรียนสัตยาไส- บ้านท่าแสมสาร	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
6	ช่วงที่ 1	70+400	หน้าที่ทำการหมวดทางหลวงลำนารายณ์	จุดกัลบรเดิม (คงไว้ / ปรับปรุง)	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
7	ช่วงที่ 1	71+000	บริเวณเลยร้านค้าซีแพค โฮมมาร์ทลำนารายณ์	ปิดจุดกัลบรเดิม	เกาะกลางแบบยก
8	ช่วงที่ 2	102+850	บ้านลำสนธิ - ทางเข้าตลาดชุมชน / แยก 3004	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบยก
9	ช่วงที่ 2	107+700	ใกล้ฟาร์มลำสนธิ	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง
10	ช่วงที่ 2	112+150	เขตต่อเนื่องบ้านช่องสำราญ-รพ.สต บ้านช่องสำราญ	ก่อสร้างใหม่	เกาะกลางแบบราว กั้นหรือกำแพง

2) การออกแบบงานระบบไฟฟ้า

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนโครงการ ออกแบบตามมาตรฐานของประเทศไทย มาตรฐานต่างประเทศ และมาตรฐานสากล เนื่องจากโครงการเป็นถนนสายหลักและมีรถจำนวนมากสัญจร จึงพิจารณาออกแบบค่าความส่องสว่างให้มีค่าไม่น้อยกว่า 21.5 lux โดยจะติดตั้งโคมไฟกิ่งเดี่ยว โคมไฟกิ่งคู่ และโคมติดได้สะพาน ซึ่งโคมไฟกิ่งเดี่ยว และโคมไฟกิ่งคู่ถนนนั้นจะออกแบบให้ติดตั้งบนเสาช่วงระยะความสูงจากพื้นถนนถึงจุดกึ่งกลางโคมประมาณ 9-12 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-10

ในส่วนของตำแหน่งที่ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างจะติดตั้งในจุดที่สำคัญและจุดที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณพื้นที่ชุมชน บริเวณจุดตัดทางร่วมทางแยก บริเวณตำแหน่งจุดกลับรถ บริเวณตำแหน่งสะพาน และบริเวณช่วงที่ตัดผ่านแนวเขา เป็นต้น



โคมไฟกิ่งเดี่ยว



โคมไฟกิ่งคู่



โคมไฟติดตั้งสะพาน

รูปที่ 5-10 ตัวอย่างการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนโครงการ

3) การออกแบบงานสถาปัตยกรรม

การออกแบบงานสถาปัตยกรรมต่างๆ ในโครงการรวมถึงภูมิสถาปัตยกรรมทาง หรือส่วนประกอบทางสถาปัตยกรรมใดๆ ให้มีความสวยงามสอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์ และการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ โดยจะใช้แนวความคิดให้สอดคล้องกับพื้นที่ของจังหวัดลพบุรี ดังความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น ภูมิปัญญา หรือลักษณะเฉพาะของพื้นที่นั้น มาออกแบบให้เป็นองค์ประกอบต่างๆ โดยคำนึงถึงหลักการออกแบบสำหรับคนทุกคน (Universal Design) สำหรับงานภูมิสถาปัตยกรรม พิจารณาการออกแบบให้มีประโยชน์ใช้สอย เช่น การให้ร่มเงาในเขตทาง หรือใช้เป็นแนวรั้วกันขอบเขตของพื้นที่ การออกแบบจะไม่กีดขวางทางสัญจร การคมนาคม หรือปิดบังวิสัยทัศน์สร้างความไม่ปลอดภัยแก่ผู้สัญจรไปมา การเลือกใช้พืชพรรณประเภทต่าง ๆ เน้นการเลือกใช้พืชพันธุ์ที่เป็นเอกลักษณ์โดยเฉพาะพืชพันธุ์ในประเทศหรือในท้องถิ่น โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศและสภาพดิน แต่จะเน้นไปที่พืชพันธุ์ที่มีสีม่วงและสีชมพู เป็นหลัก ดังแสดงในรูปที่ 5-11

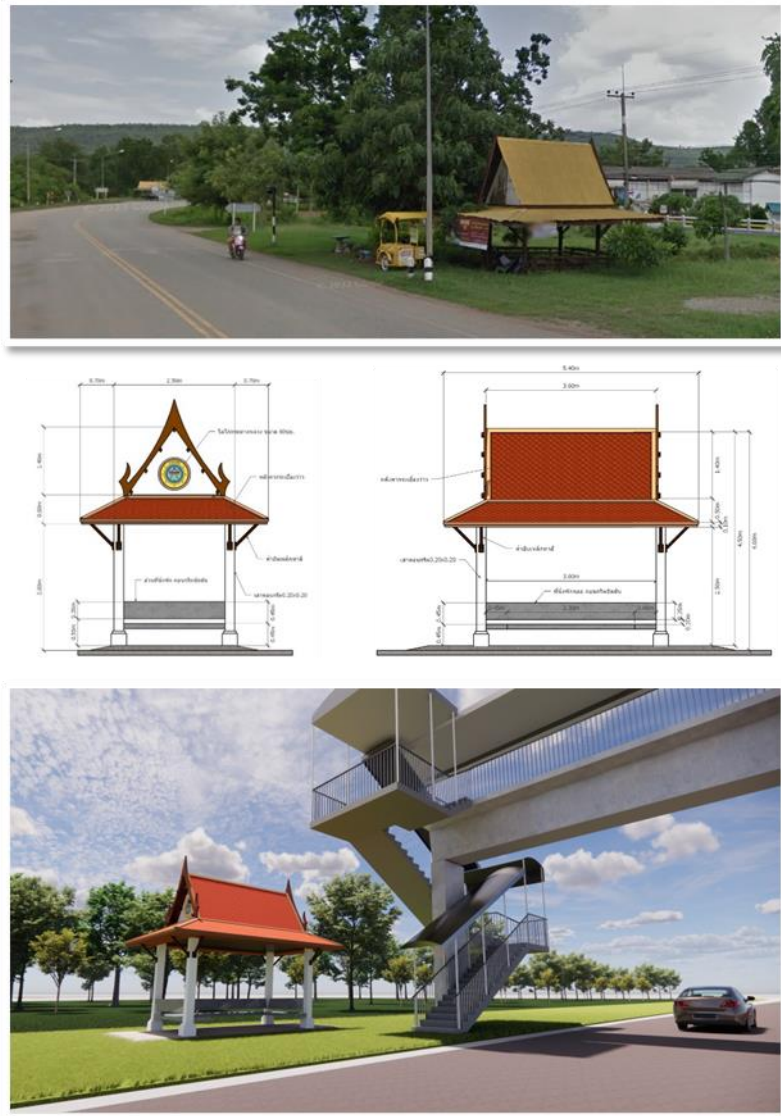


รูปที่ 5-11 ตัวอย่างงานภูมิสถาปัตยกรรม

4) การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

สำหรับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ ได้กำหนดให้มีการออกแบบศาลาพักผ่อนริมทาง ใช้แนวความคิดการออกแบบเป็นรูปแบบของศาลาไทยภาคกลางแบบร่วมสมัย ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไปในจังหวัดลพบุรี โดยกำหนดให้เป็นงานประเภท คอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อการใช้งานที่แข็งแรงคงทนยาวนาน และมีการดูแลรักษาที่ง่าย โดยทำการก่อสร้างและติดตั้งในบริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งของศาลาพักผ่อนเดิมที่ทรุดโทรมตามกาลเวลา

นอกจากนั้นยังกำหนดให้มีทางสำหรับข้ามถนนหรือสะพานลอยคนเดินเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรของผู้คนในท้องถิ่น โดยจะพิจารณาจากรูปแบบตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เช่น พื้นที่บริเวณที่ใกล้เคียงกับชุมชน โรงเรียน วัด หรือสถานที่ราชการต่างๆ เป็นต้น ตัวอย่างดังแสดงในรูป 5-12



รูปที่ 5-12 ตัวอย่างการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

6. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

6.1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเป็นการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจในภาคสนามเบื้องต้น ทั้งข้อมูลลักษณะรูปแบบโครงการ และข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทำการประเมินความรุนแรงและความสำคัญของผลกระทบ โดยวิธี Leopold Matrix ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมจำนวน 29 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 9 ปัจจัย ประกอบด้วย ภูมิสัณฐาน ทรัพยากรดิน ธรรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน น้ำใต้ดิน น้ำทะเล อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ จำนวน 2 ปัจจัย ประกอบด้วย นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 7 ปัจจัยประกอบด้วย น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การเกษตรกรรม นันทนาการ และการใช้ที่ดิน คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 11 ปัจจัย ประกอบด้วย เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และสุนทรียภาพและทัศนียภาพ ดังรูปที่ 6-1

สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสม และปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง-สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมต่อไป



รูปที่ 6-1 ปัจจัยการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

6.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่โครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : จากการตรวจสอบข้อมูลโดยสำนักศิลปากรที่ 4 ลพบุรี ตามหนังสือเลขที่ วร 0414/1517 พบแหล่งโบราณคดี จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีบ้านตะเคียนน้อย ระยะห่าง 0.453 กิโลเมตร ซึ่งเป็นแหล่งโบราณคดีที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ดังรูปที่ 3-2

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : จากการตรวจสอบข้อมูลโดยสำนักศิลปากรที่ 4 ลพบุรี ตามหนังสือเลขที่ วร 0414/1517 และจากการตรวจสอบข้อมูลโดยสำนักศิลปากรที่ 10 จังหวัดนครราชสีมา ตามหนังสือเลขที่ วร 0420/2264 ระบุว่า แนวเส้นทางโครงการช่วง กม. 102+107 ถึงกม. 111+572 ไม่พบแหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ โบราณคดี หรือหลักฐานทางโบราณคดี ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการแต่อย่างใด

- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบว่าแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ของลุ่มน้ำป่าสัก รวมระยะทาง 0.324 กิโลเมตร และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำป่าสัก รวมระยะทาง 9.289 กิโลเมตร และในพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ของลุ่มน้ำป่าสัก ดังรูปที่ 6-2

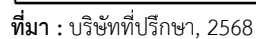
ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่าแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ของลุ่มน้ำป่าสัก รวมระยะทาง 0.449 กิโลเมตร พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 รวมระยะทาง 3.008 กิโลเมตร พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 รวมระยะทาง 1.313 กิโลเมตร และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 รวมระยะทาง 5.437 กิโลเมตร และในพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ของลุ่มน้ำป่าสัก ดังรูปที่ 6-2

- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ระดับนานาชาติ และระดับชาติ

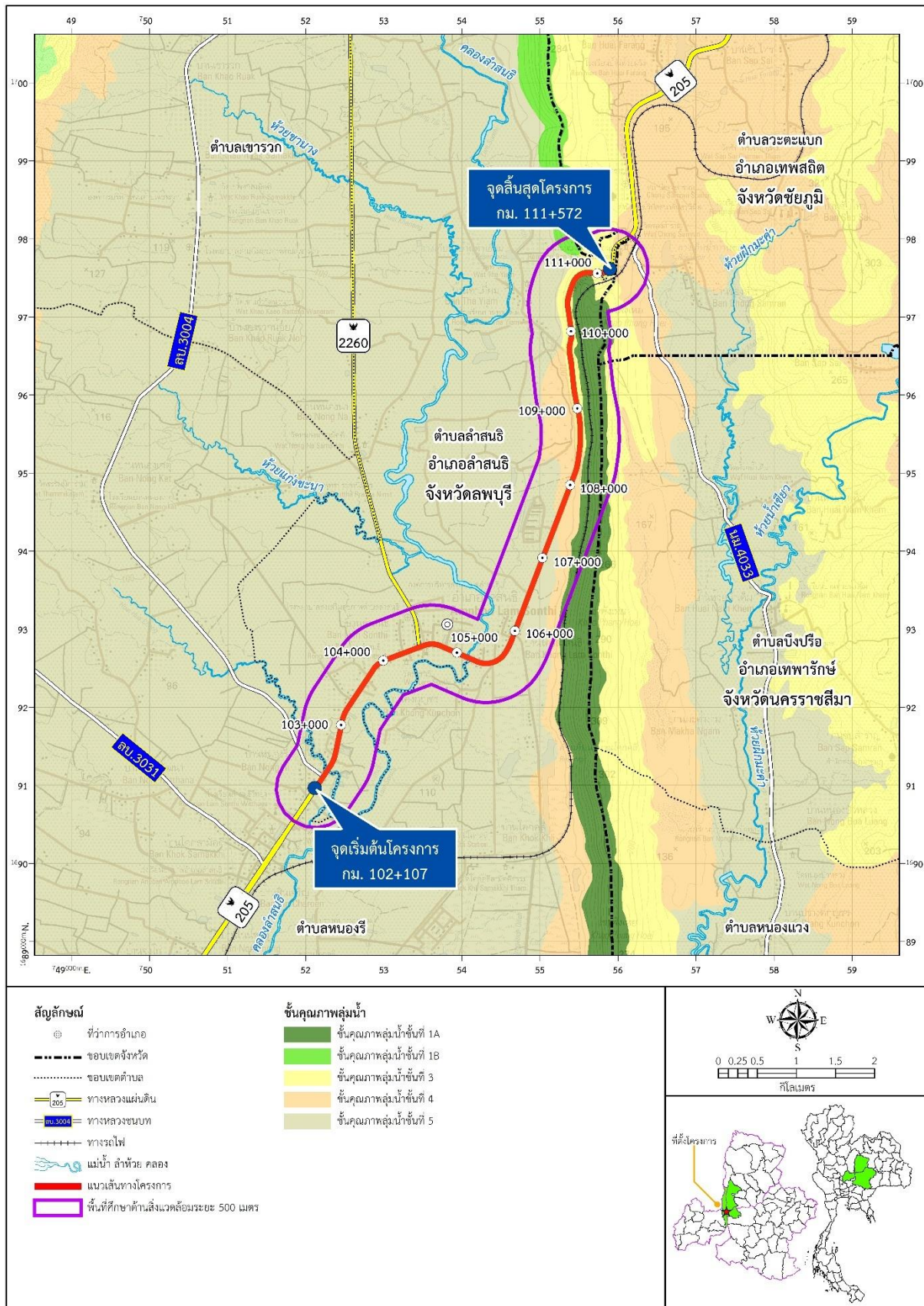
จากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญบริเวณพื้นที่โครงการตามหนังสือกรมทรัพยากรน้ำ ที่ ทส 0609/5664 แสดงรายละเอียดดังนี้

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่ชุ่มน้ำเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ รวมระยะทาง 3.868 กิโลเมตร และในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ 1 แห่ง ได้แก่ แม่น้ำป่าสัก (ระยะห่าง 201 เมตร) ดังรูปที่ 6-3

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ระดับนานาชาติ และระดับชาติ ดังรูปที่ 6-3



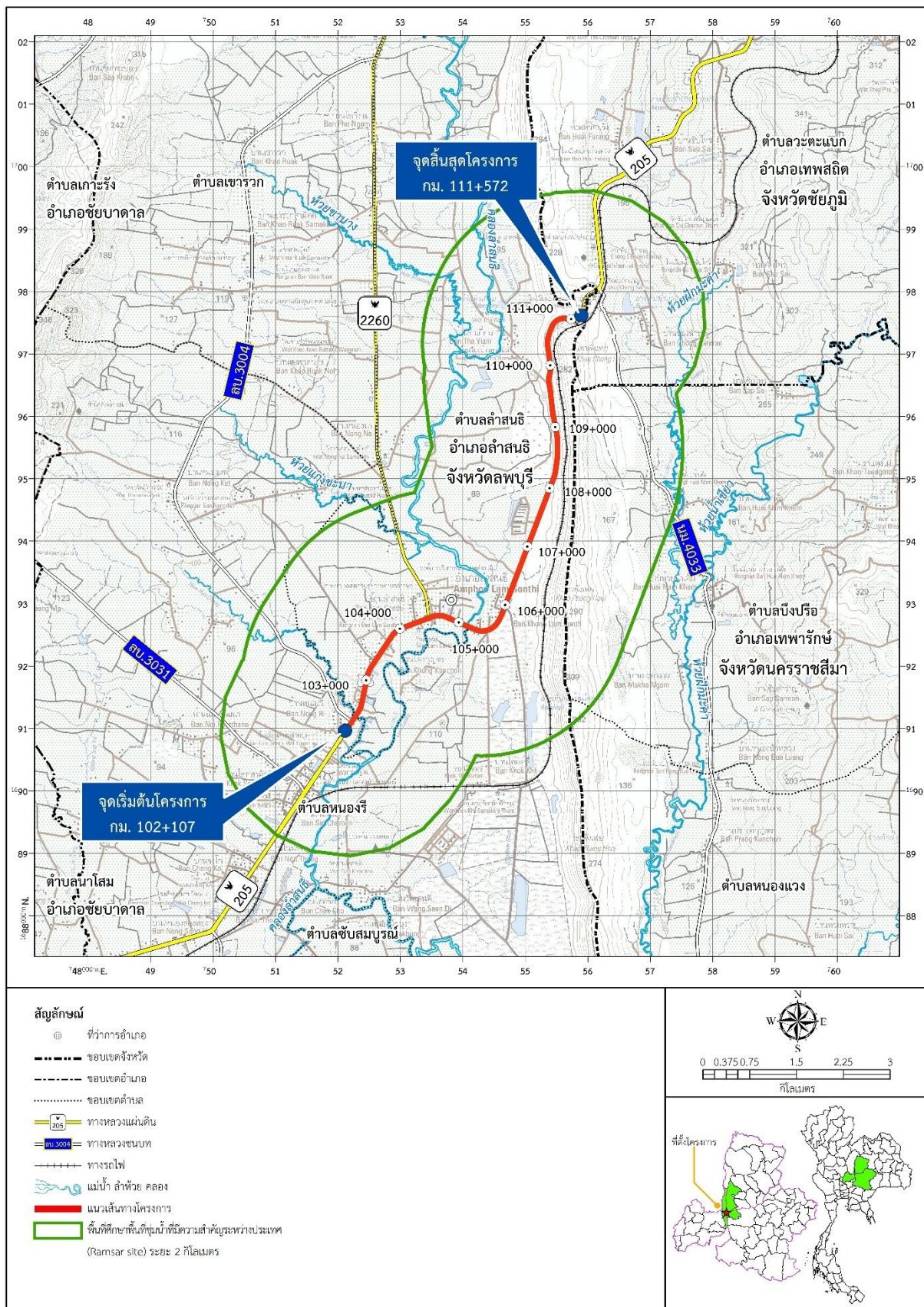
รูปที่ 6-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)





ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-3 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

- **พื้นที่ป่าตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรี ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**
จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงรายละเอียดดังนี้

ป่าสงวนแห่งชาติ

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าชัยบาดาล (ระยะห่าง 291 เมตร) **ดังรูปที่ 6-4**

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าซับลังกา รวมระยะทาง 7.177 กิโลเมตร และป่าสงวนแห่งชาติป่าบางกลัก รวมระยะทาง 148 เมตร และบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 1 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าดงกระสัง และป่าลำพญากลาง **ดังรูปที่ 6-4**

ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีได้ตัดผ่านป่าไม้ถาวรแต่อย่างใด **ดังรูปที่ 6-4**

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านป่าไม้ถาวร จำนวน 1 แห่ง คือ ป่าดงกระสัง-ดงพญากลาง แปลง 1 รวมระยะทาง 0.668 กิโลเมตร และบริเวณพื้นที่ศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบป่าไม้ถาวร จำนวน 1 แห่ง คือ ป่าซับลังกา-เกาะรัง-เขาทะโมน-กุดตาเพชร-โคกสนาม-คลองเจ๊กแนบ (ระยะห่าง 83 เมตร) **ดังรูปที่ 6-4**

ป่าชุมชน

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบป่าชุมชนแต่อย่างใด **ดังรูปที่ 6-4**

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านป่าชุมชนแต่อย่างใด แต่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบป่าชุมชน 2 แห่ง ได้แก่ ป่าชุมชนบ้านช่องสำราญ (ระยะห่าง 112 เมตร) และป่าชุมชนบ้านห้วยน้ำเค็ม (ระยะห่าง 280 เมตร) **ดังรูปที่ 6-4**

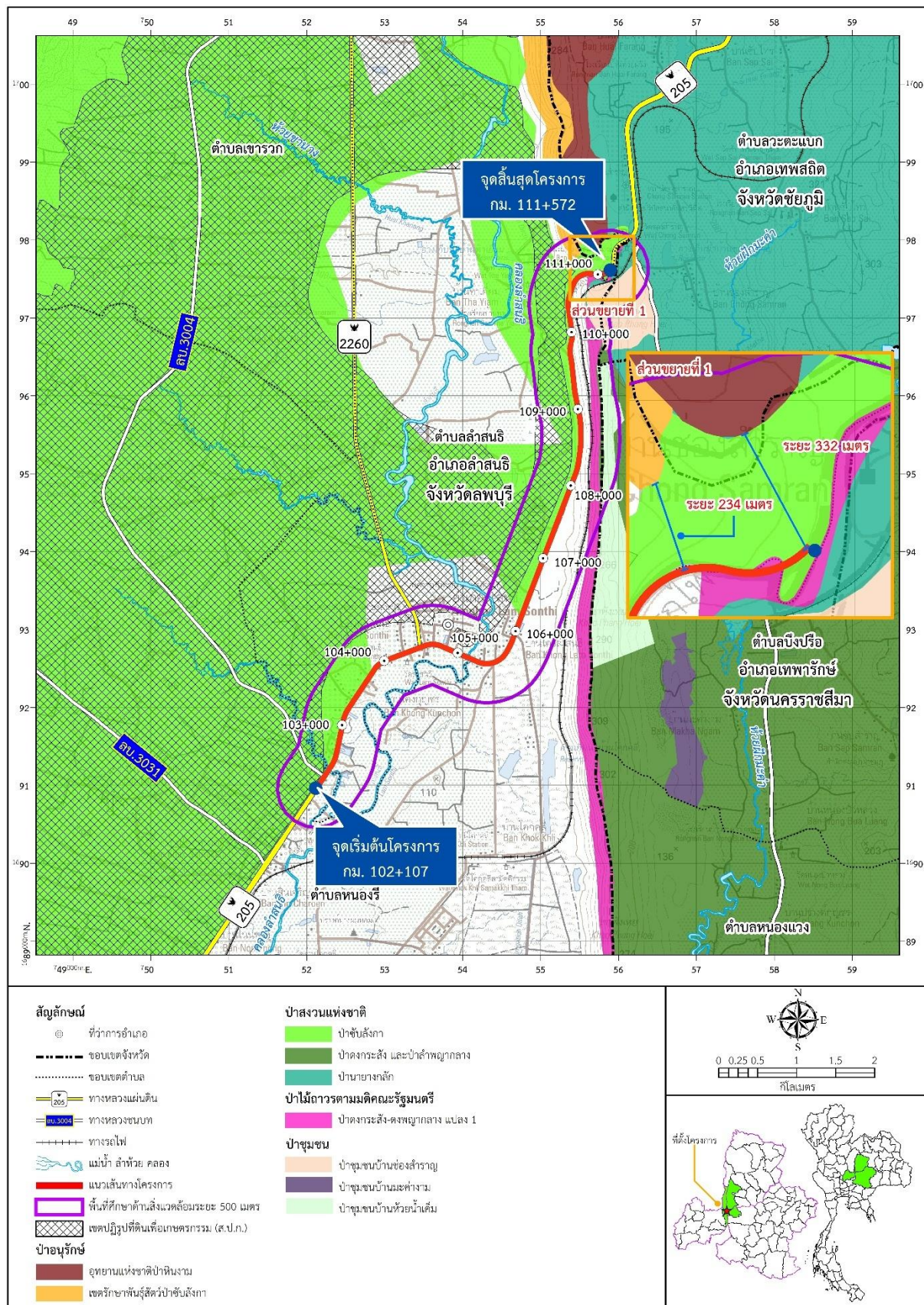
- **พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน**

จากการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์ในระยะ 500 เมตร ตามหนังสือเลขที่ ทส 0906.803/14585 จากกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช พบว่ามีพื้นที่อนุรักษ์ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงรายละเอียดดังนี้

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ช่วงกม. 62+394 – 64+540 และช่วงกม. 68+355 – 70+080 รวมระยะทาง 3.871 กิโลเมตร **ดังรูปที่ 6-4**

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบพื้นที่อนุรักษ์อยู่ในพื้นที่ศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติป่าหินงามช่วงกม. 110+935 - กม. 111+572 (ระยะห่าง 178 เมตร) และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าซับลังกาช่วงกม. 110+783 - กม. 110+987 (ระยะห่าง 229 เมตร) **ดังรูปที่ 6-4**





ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-4 พื้นที่ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

- **ผังเมือง**

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ตามผังเมืองรวมในพื้นที่ศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกิ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น แสดงรายละเอียดดังนี้

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาอยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดลพบุรี ซึ่งจัดเป็นที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีฟ้า) และอยู่ในผังเมืองรวมชุมชนลำนารายณ์ ซึ่งจัดเป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีฟ้า) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) ดังรูปที่ 6-5 และรูปที่ 6-6

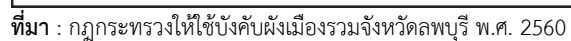
ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาอยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดลพบุรี ซึ่งจัดเป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และในผังเมืองรวมจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งจัดเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) และในผังเมืองรวมจังหวัดชัยภูมิ ซึ่งจัดเป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) ดังรูปที่ 6-5 และรูปที่ 6-7 ถึงรูปที่ 6-8

- **แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน**

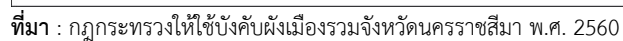
บริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีการตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวน 4 แห่ง แสดงรายละเอียดดังนี้

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ห้วยลำโกฏิทอง (กม. 63+645) และลำรางสาธารณะ (กม.65+448) ดังรูปที่ 6-9

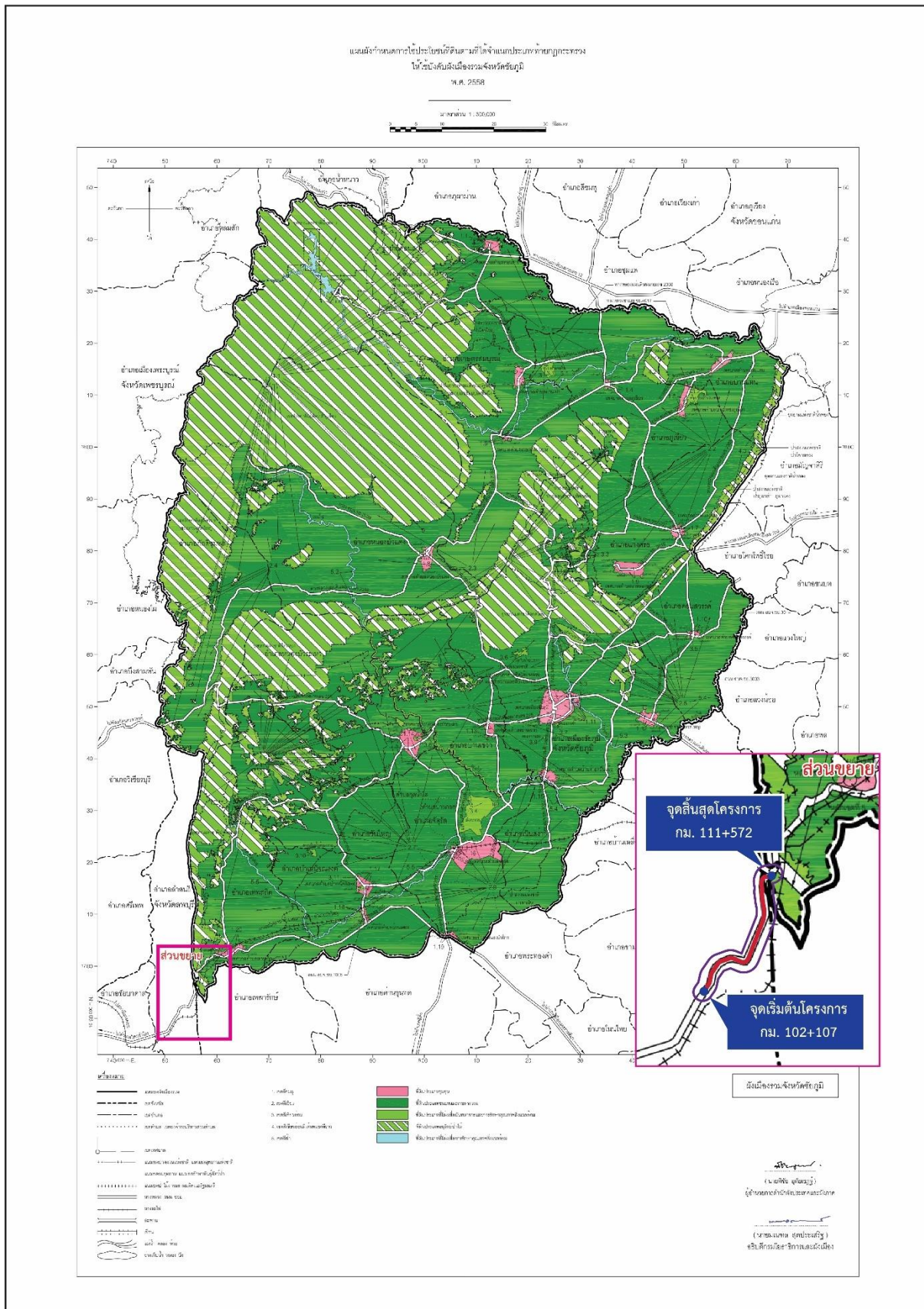
ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองเกตุ (กม. 102+385) และคลองลำสนธิ (กม. 105+175) ดังรูปที่ 6-9



รูปที่ 6-5 ผังเมืองรวมจังหวัดลพบุรี พ.ศ. 2560

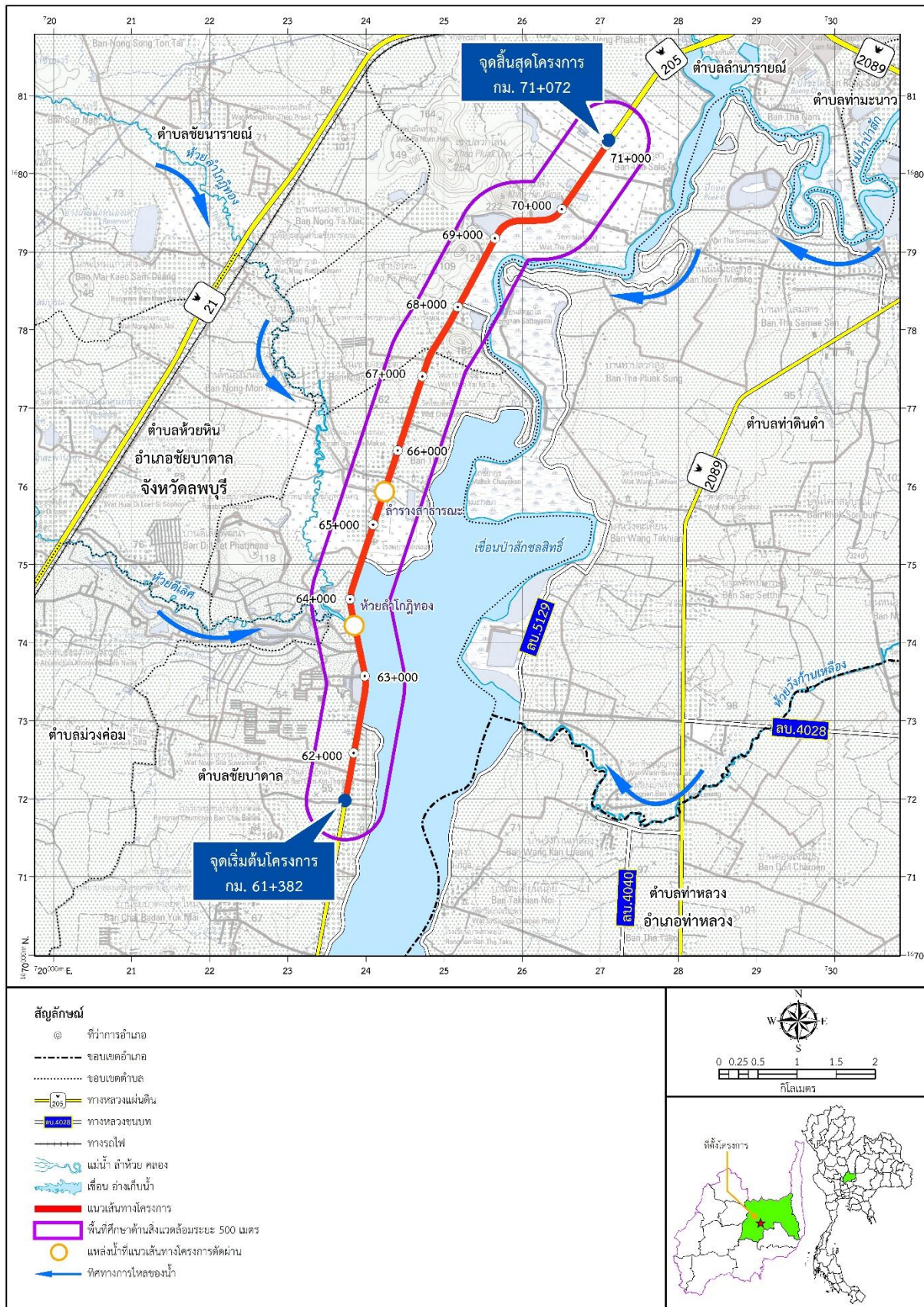


รูปที่ 6-7 ผังเมืองรวมจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2560



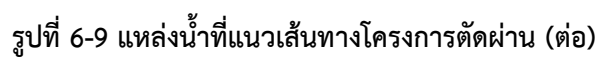
ที่มา : กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชัยภูมิ พ.ศ. 2558

รูปที่ 6-8 ผังเมืองรวมจังหวัดชัยภูมิ พ.ศ. 2558



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-9 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน



- ชุมชน/หมู่บ้าน

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 : ครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ตำบลชัยบาดาล ตำบลม่วงค่อม ตำบลท่าดินดำ และตำบลลำนารายณ์ อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี โดยมีชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ หมู่ 7 บ้านเขาตะกุดรัง หมู่ 5 บ้านลำโกวิททอง หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน หมู่ 2 บ้านท่าแสมสาร หมู่ 4 บ้านโคกมะขามป้อม หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา หมู่ 7 บ้านท่าศาลา และหมู่ 12 บ้านเขาหน้าตัด

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 : ครอบคลุมเขตการปกครองในพื้นที่ตำบลหนองรี และตำบลลำสนธิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี ตำบลบึงปรือ อำเภอเทพารักษ์ จังหวัดนครราชสีมา และตำบลวะตะแบก อำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ โดยมีชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ หมู่ 4 บ้านโคกกุญชร หมู่ 1 บ้านลำสนธิ หมู่ 6 บ้านโคกลำสนธิ หมู่ 2 บ้านท่าเยี่ยม หมู่ 8 บ้านช่องสำราญ หมู่ 1 บ้านหนองรี หมู่ 10 บ้านโคกคลี และหมู่ 8 บ้านห้วยน้ำเค็ม

- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 19 แห่ง (ตารางที่ 6-1 และรูปที่ 3-1) แสดงรายละเอียดดังนี้

ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072 ประกอบด้วย

- ศาสนสถาน จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดลำโกวิททอง วัดท่ามะกอกชยากร วัดไชยดิตถาราม วัดเขายายกะตา และสำนักสงฆ์เขาหินกลิ้ง

- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลชัยบาดาล

- สถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านท่ามะกอก และโรงเรียนสัตยาไส ดังตารางที่ 6-1 และ

รูปที่ 3-1

ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572 ประกอบด้วย

- ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดลำสนธิ วัดท่าเยี่ยม และวัดช่องสำราญ

- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลำสนธิ 1

- สถานศึกษา จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านลำสนธิวิทยา โรงเรียนบ้านลำสนธิ โรงเรียนบ้านท่าเยี่ยม โรงเรียนบ้านช่องสำราญ และศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับตำบลลำสนธิ ดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 3-1

ตารางที่ 6-1 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร)	ตำแหน่ง กม.	พิกัด (UTM)		ตำแหน่ง
			ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			E	N	
ช่วง กม. 61+382 – กม. 71+072										
1	หมู่ 7 บ้านเขาตะกูตรัง	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	106	61+382	723747	1671870	ขวาทาง
2	หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	22	62+264	723915	1672840	ขวาทาง
3	วัดลำโกฏิทอง	ศาสนสถาน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	22	62+529	723918	1673109	ซ้ายทาง
4	หมู่ 4 บ้านโคกมะขามป้อม	ชุมชน/หมู่บ้าน	ม่วงค่อม	ชัยบาดาล	ลพบุรี	354	63+800	723481	1674285	ซ้ายทาง
5	รพ.สต.ชัยบาดาล	สถานพยาบาล	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	22	64+739	724051	1675303	ขวาทาง
6	หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	65+608	724267	1676090	ซ้ายทาง
7	วัดท่ามะกอกขยกร	ศาสนสถาน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	238	65+659	724528	1676057	ขวาทาง
8	หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	65+743	724348	1676206	ขวาทาง
9	โรงเรียนบ้านท่ามะกอก	สถานศึกษา	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	65+780	724321	1676253	ซ้ายทาง
10	วัดไชยดิตถาราม	ศาสนสถาน	ชัยบาดาล	ชัยบาดาล	ลพบุรี	21	66+367	724506	1676811	ซ้ายทาง
11	วัดเขายายกะตา	ศาสนสถาน	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	67+420	724903	1677781	ขวาทาง
12	หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	25	67+438	724874	1677820	ซ้ายทาง
13	โรงเรียนสัทยาไส	สถานศึกษา	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	22	67+837	725120	1678138	ขวาทาง
14	หมู่ 2 บ้านท่าแสมสาร	ชุมชน/หมู่บ้าน	ท่าดินดำ	ชัยบาดาล	ลพบุรี	พื้นที่เกษตรกรรม	68+723	725807	1678775	ขวาทาง
15	สำนักสงฆ์เขาหินกลิ้ง	ศาสนสถาน	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	357	69+422	725969	1679753	ซ้ายทาง
16	หมู่ 7 บ้านท่าศาลา	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	202	70+150	726760	1679552	ขวาทาง
17	หมู่ 12 บ้านเขาหน้าดัด	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำนารายณ์	ชัยบาดาล	ลพบุรี	30	70+870	726981	1680276	ซ้ายทาง

ตารางที่ 6-1 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)	ตำแหน่ง กม.	พิกัด (UTM)		ตำแหน่ง
			ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			E	N	
ช่วง กม. 102+107 – กม. 111+572										
1	โรงเรียนลำสนธิวิทยา	สถานศึกษา	หนองรี	ลำสนธิ	ลพบุรี	446	102+107	751849	1690606	ซ้ายทาง
2	หมู่ 1 บ้านหนองรี	ชุมชน/หมู่บ้าน	หนองรี	ลำสนธิ	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	102+257	752230	1691067	ขวาทาง
3	หมู่ 4 บ้านไค้กัญชร	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	103+362	752586	1692111	ซ้ายทาง
4	วัดลำสนธิ	ศาสนสถาน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	42	104+355	753342	1692682	ขวาทาง
5	โรงเรียนบ้านลำสนธิ	สถานศึกษา	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	104+460	753440	1692721	ขวาทาง
6	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับ ตำบลลำสนธิ	สถานศึกษา	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	341	104+523	753369	1693101	ซ้ายทาง
7	รพ.สต.ลำสนธิ	สถานพยาบาล	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	374	104+528	753362	1693131	ซ้ายทาง
8	หมู่ 1 บ้านลำสนธิ	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	104+545	753493	1692824	ซ้ายทาง
9	หมู่ 10 บ้านโคกคลี	ชุมชน/หมู่บ้าน	หนองรี	ลำสนธิ	ลพบุรี	50	105+302	754200	1692529	ขวาทาง
10	หมู่ 6 บ้านไค้ลำสนธิ	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	ประชิดเขตทาง	105+917	754618	1692912	ซ้ายทาง
11	หมู่ 8 บ้านห้วยน้ำเค็ม	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงปรือ	เทพารักษ์	นครราชสีมา	พื้นที่ป่าไม้	108+700	755823	1695533	ขวาทาง
12	โรงเรียนบ้านท่าเยี่ยม	สถานศึกษา	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	354	109+825	755044	1696724	ซ้ายทาง
13	หมู่ 2 บ้านท่าเยี่ยม	ชุมชน/หมู่บ้าน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	312	110+058	755092	1696824	ซ้ายทาง
14	วัดท่าเยี่ยม	ศาสนสถาน	ลำสนธิ	ลำสนธิ	ลพบุรี	480	110+445	754905	1697372	ซ้ายทาง
15	โรงเรียนบ้านช่องสำราญ	สถานศึกษา	วตะแบก	เทพสถิต	ชัยภูมิ	45	111+537	755989	1697799	ขวาทาง
16	วัดช่องสำราญ	ศาสนสถาน	วตะแบก	เทพสถิต	ชัยภูมิ	61	111+572	756098	1697944	ขวาทาง
17	หมู่ 8 บ้านช่องสำราญ	ชุมชน/หมู่บ้าน	วตะแบก	เทพสถิต	ชัยภูมิ	158	111+572	756165	1698105	ซ้ายทาง

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ พบแหล่งโบราณคดี ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1A ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ดังตารางที่ 6-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ลำดับที่ 20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
- ลำดับที่ 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง
- ลำดับที่ 33 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ตารางที่ 6-2 สรุปผลการตรวจสอบโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับที่	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	×
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	✓
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	×
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	×
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	×
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	×
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	✓
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น	✓
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการพัฒนาชุมชนและการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ	×
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	×
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	×

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

7. สรุปปัจจัยการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสราญ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปัจจัยสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน 29 ปัจจัย โดยการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่จะนำไปศึกษาต่อในขั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) จะพิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีขนาดผลกระทบทางลบในระดับปานกลางขึ้นไป และมีความสำคัญของผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไป ($M = -2$, -3 และ $I = 2, 3$) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางลบระดับต่ำจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ซึ่งในการลดผลกระทบดังกล่าวเพื่อจะได้บรรเทาผลกระทบ และให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการได้ระดับน้อยที่สุด โดยสามารถสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 20 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 7-1 ดังนี้

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	
1.1 ทรัพยากรดิน	ผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน : งานขุดดิน เพื่อก่อสร้างฐานรากของโครงสร้าง เช่น เสาค้ำเขาคอมม่อ และงานปรับถมพื้นที่ งานถมคันทางพร้อมอัดบด งานถมดินเกาะกลาง รวมถึงกำแพงกันดิน อาจส่งผลให้มีการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง ผลกระทบต่อการปนเปื้อนของดิน : การก่อสร้างสะพาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามห้วยลำโกวิททอง (กม. 63+645) สะพานข้ามคลองเกตุ (กม. 102+385) และสะพานข้ามคลองลำสนธิ (กม. 105+175) เป็นการก่อสร้างเสาค้ำเขาคอมม่อ ซึ่งไม่มีการนำสารละลายพองดินหรือสารละลายโพลีเมอร์ (Polymer-Bentonite Slurry) มาใช้ในโครงการ รวมถึงไม่มีการใช้สารเคมีหรือสารอันตรายในการดำเนินกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อการปนเปื้อนดิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน/การสูญเสียดิน : การเปิดหน้าดิน งานดินขุด/ดินถม/ดินถม และงานขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน อาจส่งผลกระทบต่อการสูญเสียหน้าดินและต้องเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม รวมถึงการเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ อาจส่งผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน : การก่อสร้างสะพาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามห้วยลำโกวิททอง (กม. 63+645) สะพานข้ามคลองเกตุ (กม. 102+385) และสะพานข้ามคลองลำสนธิ (กม. 105+175) เป็นการก่อสร้างเสาค้ำเขาคอมม่อ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดินและการทรุดตัวของดิน ซึ่งงานก่อสร้างฐานรากและเสาคอมม่อ รวมทั้งงานโครงสร้างอาจเป็นสาเหตุในการเพิ่มน้ำหนักต่อการรองรับของดินฐานราก จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1.2 ธรณีวิทยาและธรณิพิบัติภัย	ผลกระทบจากรอยเลื่อน การเกิดแผ่นดินไหว การเสี่ยงภัยต่อการพัฒนาโครงการ : แนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดชัยภูมิ โดยในช่วง กม. 61+382 - กม. 71+072 อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงของแผ่นดินไหวในระดับเบา (IV เมอร์คัลลี) ซึ่งเป็นระดับที่คนที่ไม่รู้สึกรู้สึกได้ และพบแนวรอยเลื่อนที่สำคัญ ซึ่งเป็นรอยเลื่อนที่มีพลังอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ กลุ่มรอยเลื่อนเพชรบูรณ์ โดยมีรอยเลื่อนย่อย คือ รอยเลื่อนวิเชียร อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 48 กิโลเมตร และในช่วงกม. 102+107 - กม. 111+572 อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงของแผ่นดินไหวในระดับปานกลาง (V เมอร์คัลลี) ซึ่งเป็นระดับที่คนทันทันตลึงใจตื่น และพบแนวรอยเลื่อนที่สำคัญ ซึ่งเป็นรอยเลื่อนที่มีพลังอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ กลุ่มรอยเลื่อนเพชรบูรณ์ โดยมีรอยเลื่อนย่อย คือ รอยเลื่อนวิเชียร อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 46 กิโลเมตร ซึ่งหากมีแผ่นดินไหวเกิดขึ้น โครงการอาจมีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อแนวเส้นทางโครงการและรวมถึงโครงสร้างสะพาน
1.3 น้ำผิวดิน	ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน : งานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สะพานห้วยลำโกฏิทอง กม. 63+645 สะพานคลองเกตุ กม. 102+385 และสะพานคลองลำสนธิ กม. 105+175 ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงลงสู่แหล่งน้ำ รวมถึงมีการกองเศษวัสดุก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ เมื่อฝนตกอาจชะล้างตะกอนดินและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้ ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของแหล่งน้ำ เช่น กิจกรรมงานดิน งานทาง จะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินการใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ห้วยลำโกฏิทอง (กม. 63+645) และลำรางสาธารณะ (กม. 65+795) โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งน้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำได้โดยง่าย อาจทำให้แหล่งน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้ งานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สะพานห้วยลำโกฏิทอง กม. 63+645 สะพานคลองเกตุ กม. 102+385 และสะพานคลองลำสนธิ กม. 105+175 ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงลงสู่แหล่งน้ำ รวมถึงมีการกองเศษวัสดุก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ เมื่อฝนตกอาจชะล้างตะกอนดินและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้
1.4 อากาศและบรรยากาศ	ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง : กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและส่งผลให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนที่อาศัย และดำเนินกิจกรรมประจำวัน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งขนาดของผลกระทบอาจแตกต่างกันไปบ้าง ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน พื้นที่การดำเนินกิจกรรม และระยะเวลาของกิจกรรม โดยกิจกรรมที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
	งานดิน งานก่อสร้างคันทาง รวมถึงงานโครงสร้างสะพาน ซึ่งเป็นการก่อสร้างเสาเข็มตอก อาจส่งผลให้เกิดการพังกระจายของฝุ่นละอองในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ทำให้ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาได้รับความเดือดร้อนจากทัศนวิสัยที่ไม่ดี และทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างโครงการในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 20 แห่ง ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งในด้านสุขภาพอนามัยของประชาชน และความเดือดร้อนรำคาญจากฝุ่นละอองพังกระจายมากกว่าพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป โดยแบ่งเป็น ● ช่วง กม. 61+382 – 71+072 จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง วัดลำโกฏิทอง รพ.สต.ชัยบาดาล หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน โรงเรียนบ้านท่ามะกอก วัดไชยดิตถาราม วัดเขายายกะตา หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา โรงเรียนสัตยาไส และหมู่ 12 บ้านเขาหน้าดัด - ช่วง กม. 102+107 – 111+572 จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านหนองรี หมู่ 4 บ้านไค้งกฤษณ์ วัดลำสนธิ โรงเรียนบ้านลำสนธิ หมู่ 1 บ้านลำสนธิ หมู่ 10 บ้านโคกคลี หมู่ 6 บ้านไค้งลำสนธิ โรงเรียนบ้านช่องสำราญ และวัดช่องสำราญ ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น CO, NO₂ จากยานพาหนะและเครื่องจักรจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำตามขวาง งานดิน งานก่อสร้างคันทาง รวมถึงงานโครงสร้างสะพาน โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการขนส่งโดยรถบรรทุกและมีการใช้เครื่องจักรที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ เช่น เครื่องเกลี่ยดิน รถแบคโฮ เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) จากยานพาหนะและเครื่องจักรจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของคนในชุมชน หรือประชาชนที่อาศัยและดำเนินกิจกรรมประจำวัน โดยเฉพาะชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 20 แห่ง ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งในด้านสุขภาพอนามัยของประชาชน และความเดือดร้อนรำคาญจากมลสารมากกว่าชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป โดยแบ่งเป็น ● ช่วง กม. 61+382 – 71+072 จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง วัดลำโกฏิทอง รพ.สต.ชัยบาดาล หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน โรงเรียนบ้านท่ามะกอก วัดไชยดิตถาราม วัดเขายายกะตา หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา โรงเรียนสัตยาไส และหมู่ 12 บ้านเขาหน้าดัด - ช่วง กม. 102+107 – 111+572 จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านหนองรี หมู่ 4 บ้านไค้งกฤษณ์ วัดลำสนธิ โรงเรียนบ้านลำสนธิ หมู่ 1 บ้านลำสนธิ หมู่ 10 บ้านโคกคลี หมู่ 6 บ้านไค้งลำสนธิ โรงเรียนบ้านช่องสำราญ และวัดช่องสำราญ
1.5 เสียง	ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำตามขวาง งานดิน โดยกิจกรรม

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
	ดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน การขุดดิน ถมดิน ปรับพื้นที่ นอกจากนี้ งานเตรียมวัสดุ ก่อสร้างและงานขนย้าย จะมีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น รถบรรทุก รถแบคโฮว์ รถบดถนน เครื่องเกลี่ยดิน เป็นต้น รวมถึงงานโครงสร้างสะพาน ซึ่งเป็นการก่อสร้างเสาเข็มตอก อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนและส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยเฉพาะ หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณพื้นที่ศึกษา ในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 20 แห่ง ที่อาจจะได้รับผลกระทบ มากกว่าชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป โดยแบ่งเป็น ● ช่วง กม. 61+382 – 71+072 จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง วัดลำโกฏิทอง รพ.สต.ชัยบาดาล หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน โรงเรียนบ้านท่ามะกอก วัดไชยดิตถาราม วัดเขายายกะตา หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา โรงเรียนสัตยาไส และหมู่ 12 บ้านเขาหน้าดัด ช่วง กม. 102+107 – 111+572 จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านหนองรี หมู่ 4 บ้านไค้งกฤษณ์ วัดลำสนธิ โรงเรียนบ้านลำสนธิ หมู่ 1 บ้านลำสนธิ หมู่ 10 บ้านโคกคลี หมู่ 6 บ้านไค้งลำสนธิ โรงเรียนบ้านช่องสำราญ และวัดช่องสำราญ
1.6 ความสั่นสะเทือน	ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำตามขวาง งานดิน งานก่อสร้างคันทาง งานโครงสร้างสะพาน และงานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย ซึ่งกิจกรรมดังกล่าว จะมีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูง เช่น รถบรรทุก รถแบคโฮว์ รถบดถนน เครื่องเกลี่ยดิน ปั่นจั่นตอกเสาเข็ม เป็นต้น โดยอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเพิ่มมากขึ้น แต่ทั้งนี้ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้กับแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนเท่านั้น โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 20 แห่ง ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางโครงการแต่อยู่ในวงจำกัดเฉพาะในแนวเส้นทางเท่านั้น ซึ่งอาจทำให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเกิดความรู้สึกเดือดร้อนรำคาญโดยแบ่งเป็น ● ช่วง กม. 61+382 – 71+072 จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ หมู่ 5 บ้านลำโกฏิทอง วัดลำโกฏิทอง รพ.สต.ชัยบาดาล หมู่ 8 บ้านท่ามะกอกนอก หมู่ 6 บ้านท่ามะกอกใน โรงเรียนบ้านท่ามะกอก วัดไชยดิตถาราม วัดเขายายกะตา หมู่ 2 บ้านเขายายกะตา โรงเรียนสัตยาไส และหมู่ 12 บ้านเขาหน้าดัด ช่วง กม. 102+107 – 111+572 จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านหนองรี หมู่ 4 บ้านไค้งกฤษณ์ วัดลำสนธิ โรงเรียนบ้านลำสนธิ หมู่ 1 บ้านลำสนธิ หมู่ 10 บ้านโคกคลี หมู่ 6 บ้านไค้งลำสนธิ โรงเรียนบ้านช่องสำราญ และวัดช่องสำราญ
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	ผลกระทบต่อลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่ ซึ่งมีการแผ้วถางและตัดฟันต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรม

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
	ดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่บริเวณเขตทางหลวงที่ซ้อนทับกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ รวมระยะทาง 3.871 กิโลเมตร รวมถึงป่าสงวนแห่งชาติป่าซับลังกา ระยะทางรวม 7.177 กิโลเมตร และป่าสงวนแห่งชาติป่านายางลักษ์ ระยะทางรวม 148 เมตร รวมถึงตัดผ่านเขตพื้นที่ป่าไม้ถาวร ป่าดงกระสัง-ดงพญากลาง แปลง 1 รวมระยะทาง 668 เมตร ไปเป็นพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงคันทางใหม่และทางหลวง 4 ช่องจราจรอย่างถาวร แต่จำกัดอยู่เฉพาะภายในเขตทางหลวงเดิมเท่านั้น ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ งานแผ้วถางพื้นที่เป็นการแผ้วถางพื้นที่เพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้างทางหลวง ประกอบด้วย การถางหญ้า การตัดต้นไม้ และการปรับพื้นที่ ซึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้างในแนวเขตทาง โดยกิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อชนิดและปริมาณของต้นไม้ลดลงไป รวมถึงอาจมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่าโดยเฉพาะในกลุ่มนกและสัตว์เลื้อยคลานที่หากินบนต้นไม้ ผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่และตัดฟันต้นไม้ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพแหล่งอาศัยของสัตว์ป่าภายในเขตทาง โดยเฉพาะการเตรียมพื้นที่และนำไม้ออกซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำรังของนก และการก่อสร้างสะพานข้ามคลองที่อาจมีผลกระทบต่อกลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก นอกจากนี้ กิจกรรมในระยะก่อสร้างยังมีการใช้เครื่องจักร และจำนวนคนงานเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกรรบกวนจากกิจกรรมของเสียง และความสั่นสะเทือนของเครื่องจักรที่ใช้ ส่งผลให้สัตว์ภายในเขตพื้นที่ดำเนินกิจกรรมต้องหลบออกห่างและเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่แหล่งอาศัยหากินเดิมไปอยู่พื้นที่ข้างเคียงที่ไม่ได้รับอิทธิพลจากเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ ได้แก่ งานระบบระบายน้ำตามขวาง เป็นการดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามแนวขวาง ได้แก่ ท่อลอดกลม ท่อลอดเหลี่ยม และสะพาน งานดิน ได้แก่ งานตัดดิน/หิน และงานถมคันทาง งานก่อสร้างคันทาง ได้แก่ งานรื้อผิวทางเดิม และงานก่อสร้างคันทางใหม่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน อาจส่งผลให้ดินที่ถูกชะล้างมาจากกิจกรรมดังกล่าวไหลลงสู่แหล่งน้ำ และอาจฟุ้งกระจายไปยังแหล่งน้ำ รวมถึงกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองอาจมีเศษดินและวัสดุก่อสร้างตกลงลงสู่แหล่งน้ำ โดยตะกอนและความขุ่นในแหล่งน้ำที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ขัดขวางแสงสว่างและกระบวนการสังเคราะห์แสงของพืชน้ำและแพลงก์ตอนพืช อีกทั้งตะกอนยังอาจอุดตันอวัยวะหายใจของปลาในลำน้ำได้ และเนื่องจากสภาพท้องน้ำดั้งเดิมเป็นดินทราย และกรวดเมื่อมีตะกอนไปทับถมจะส่งผลให้เปลี่ยนสภาพนิเวศ ทำให้สัตว์ที่อาศัยบริเวณหน้าดินไม่สามารถอาศัยอยู่ได้ เช่น สัตว์หน้าดินในกลุ่มหอย (Mollus) และกุ้งฝอยน้ำจืด

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
	ผลกระทบต่อชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบได้แก่ งานแผ้วถางพื้นที่ เป็นการแผ้วถางพื้นที่เพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้างทางหลวง ประกอบด้วย การถางหญ้า การตัดต้นไม้ และการปรับพื้นที่ ซึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้างในแนวเขตทาง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศในเขตชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ที่อยู่ในเขตทางหลวงเดิมไปเป็นพื้นที่คันทางใหม่ ระยะทาง 449 เมตร โดยเป็นการดำเนินการที่จำกัดในเขตทางเท่านั้น ซึ่งกิจกรรมการเปิดหน้าดินและตัดฟันต้นไม้ภายในเขตทางจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพชั้นคุณภาพลุ่มน้ำไปเพียงเล็กน้อย และส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาท/หน้าที่ภายในองค์ประกอบของระบบนิเวศภายในเขตชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ซึ่งเป็นชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเหมาะต่อการเป็นต้นน้ำลำธาร
	ผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำ : พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย พื้นที่ชุ่มน้ำเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ โดยเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ และแม่น้ำป่าสัก เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ โดยกิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบได้แก่ งานระบบระบายน้ำ เป็นการดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามแนวขวาง ได้แก่ ท่อลอดกลม ท่อลอดเหลี่ยม สะพานข้ามลำน้ำ และงานระบบระบายน้ำตามแนวยาว งานดิน ได้แก่ งานตัดดิน/หิน และงานถมคันทาง งานก่อสร้างคันทาง ได้แก่ งานรื้อผิวทางเดิม และงานก่อสร้างคันทางใหม่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดินขุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างไหลลงสู่พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญทั้งสองแห่ง โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน น้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำได้โดยง่าย ทำให้น้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นจนทำให้แหล่งน้ำมีคุณภาพเสื่อมโทรมลงได้ จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศทางน้ำ สัตว์น้ำ และคุณภาพของน้ำของพื้นที่ชุ่มน้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
3.1 การคมนาคมขนส่ง	ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม/ผลกระทบต่อระดับการให้บริการ/ผลกระทบต่อการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ : กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง งานก่อสร้าง สะพานข้ามคลอง เป็นต้น ซึ่งจะมีรถบรรทุกเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น และมีการใช้ความเร็วในการขับเคลื่อน อาจไปกีดขวางการคมนาคม ทำให้ยานพาหนะอื่น ๆ ต้องขับเคลื่อนด้วยความเร็วที่ลดลงจากเดิม อาจส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด รวมถึงอาจมีเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงบนผิวถนน ทำให้สภาพผิวจราจรของเส้นทางเสียหายและอายุการใช้งานของแนวเส้นทางโครงการลดลงได้
3.2 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ : กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่และตัดฟันต้นไม้ ซึ่งจะมีการก่อกองขุดและปรับระดับพื้นที่ รวมถึงการโยกย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ซึ่งจะมีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้า ที่อาจส่งผลกระทบต่อจ่ายไฟให้แก่คนในชุมชน อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของประชาชน การดำรงชีวิตของประชาชนและวิถีชีวิตของประชาชนในบริเวณชุมชนได้

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	ผลกระทบต่อการกีดขวางทางไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ : กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองอาจก่อให้เกิดการกีดขวางลำน้ำและกองดินปิดขวางทางระบายน้ำ ทำให้ทางระบายน้ำมีโอกาสเกิดการอุดตัน ต้นเงินมากขึ้น และทำให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลงไปจากเดิม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	ผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม : กิจกรรมจากการก่อสร้างของโครงการในระยะก่อสร้างโครงการอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนมีผลกระทบด้านจิตใจ ทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันค่อนข้างลำบากหรือเดินทางไกลขึ้น ซึ่งอาจทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนบริเวณสองฝั่งถนนลดน้อยลงได้ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน : กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง การก่อสร้างสะพานข้ามคลอง งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง - ออกพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อให้เสียพื้นที่ผิวที่ใช้สัญจรและอาจปิดการสัญจรในบางช่วง ส่งผลต่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพและรายได้ของประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนทั้ง 17 แห่ง ที่ตั้งอยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการ อาจทำให้ประชาชนสูญเสียรายได้และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน แต่ในขณะเดียวกันบริเวณบ้านพักคนงาน จะทำให้เศรษฐกิจในบริเวณใกล้เคียงดีขึ้น จากการเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่หรืออาจมีการจ้างแรงงานในพื้นที่ทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้น
4.2 การสาธารณสุข	ผลกระทบต่อการบริการสาธารณสุข/ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของคนในชุมชน : ในช่วงระหว่างการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการอาจได้รับผลกระทบ เช่น ผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียงดัง ความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักร การขนส่งเครื่องจักร และการเปิดหน้าดิน เป็นต้น อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับผู้ป่วยของสถานพยาบาลในพื้นที่ รวมถึงการเดินทางไปใช้บริการด้านสาธารณสุขของประชาชนในพื้นที่โครงการ
4.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ผลกระทบจากโรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน : ในช่วงระหว่างการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ คนงานก่อสร้างอาจได้รับเสียงดังจากการก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการได้ยินของประสาทหู แรงสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรที่ส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้าง รวมทั้งอาจเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานบนที่สูงจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน รวมถึงอุบัติเหตุและการบาดเจ็บขณะปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ และการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อกำหนดหรือระเบียบการปฏิบัติงานของคนงาน การใช้เครื่องจักรผิดประเภท ผิดวิธี และการใช้เครื่องจักรที่ชำรุดเสียหาย
4.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	ผลกระทบต่อความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เป็นกิจกรรมที่มีการเพิ่มจำนวนรถบรรทุกที่สัญจรในเส้นทาง และอาจมีเศษวัสดุร่วงหล่นกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้รถ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ประกอบกับจุดเสี่ยงต่อ

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

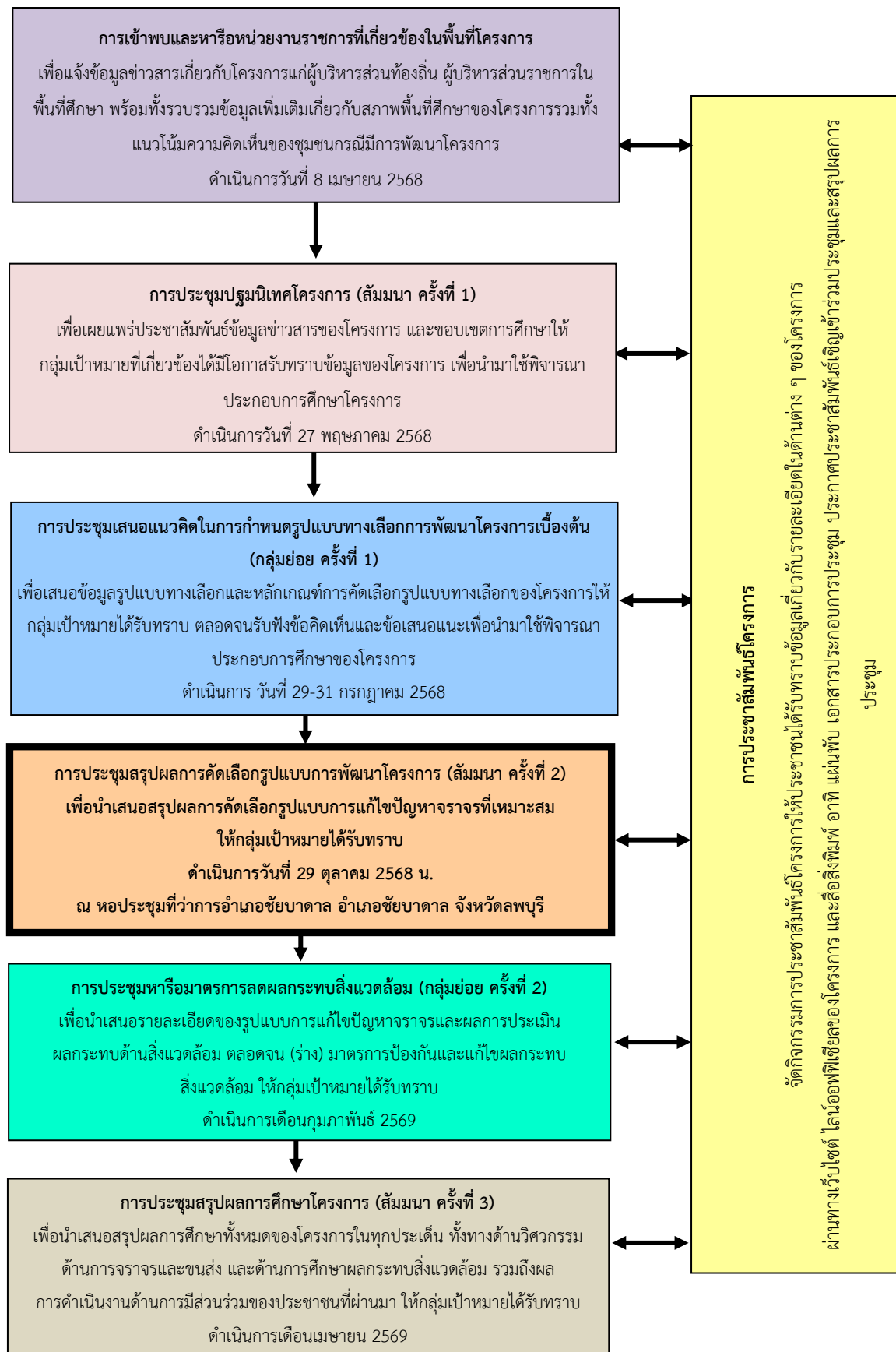
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
	การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณเขาพังเหย (ช่วง กม. 110+600) ซึ่งเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำหรือหลุดโค้งบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในกรณีของรถบรรทุกที่วิ่งลงเขาในช่วงขาล่อง และบริเวณทางสามแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 205 กับทางหลวงหมายเลข 2256 (ช่วง กม. 104+600) เป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนบ่อยครั้ง
4.5 ความปลอดภัยในสังคม	ผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคม : กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการมีแรงงานในท้องถิ่นและต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ โดยโครงการมีจำนวนคนงานทั้งหมด 200 คน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และความเสี่ยงของการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคมได้ เช่น การลักทรัพย์ ฆ่า ช่มชู้ หรือความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม ภาษา อาหาร อาจนำมาสู่ความขัดแย้งทะเลาะวิวาทกับคนท้องถิ่นจนทำให้เกิดการบาดเจ็บทางร่างกาย และกระทบต่อจิตใจได้
4.6 สุขภาพ	ผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน : การจัดการของเสียขยะมูลฝอย/น้ำเสียบริเวณสำนักงานควบคุมงาน/บ้านพักคนงาน/คนงาน เป็นกิจกรรมที่มีการดำเนินการภายในพื้นที่ที่กำหนดไว้เฉพาะบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งทำให้เกิดขยะและเศษวัสดุก่อสร้างจากการเตรียมพื้นที่สำนักงานโครงการและที่พักคนงาน รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากการใช้น้ำในกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้างส่งผลให้มีปริมาณน้ำเสียเพิ่มขึ้น ซึ่งโครงการมีพนักงานและคนงานก่อสร้างทั้งสิ้น 200 คน โดยคาดการณ์ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลบ.ม/วัน หากโครงการระบายน้ำเสียโดยไม่มีการบำบัดก่อนอาจก่อให้เกิดกลิ่นเน่าเหม็นและเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของเชื้อโรคได้ รวมถึงมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างส่งผลให้มีขยะเพิ่มมากขึ้น โดยขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่เป็นเศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะชุมชนที่เกิดขึ้นจากคนงานประมาณ 534 ลิตร/วัน ซึ่งมูลฝอยดังกล่าวหากไม่มีการจัดการโดยการหาถังรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอหรือนำไปกำจัดอย่างถูกต้องก็จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ทำให้เกิดกลิ่นเน่าเหม็น และอาจเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของเชื้อโรคได้ รวมทั้งเป็นผลเสียต่อสุขภาพของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงได้
4.7 ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง : การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่ทำให้มีรถบรรทุกเข้า-ออกบนทางหลวงหรือถนนท้องถิ่นในการเป็นเส้นทางหลักของการขนส่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของปริมาณรถบนเส้นทางมากขึ้น รวมถึงในพื้นที่ที่มีจุดตัดกับโครงข่ายเดิม คือ จุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ลบ. 5130 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 2260 จุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ลบ. 3004 และจุดตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข นม. 4033 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางทำให้ต้องใช้ความเร็วลดลง และใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น รวมไปถึงกิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เป็นกิจกรรมที่มีการดำเนินงานบริเวณสะพานข้ามลำน้ำที่ตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ห้วยลำโกวิททอง (กม. 63+645) คลองเกตุ (กม. 102+385) และคลองลำสนธิ (กม. 105+175) โดยไม่มีการปิดช่องทางการจราจรแต่อย่างใด แต่อาจทำให้ความเร็วของยานพาหนะลดลงเมื่อผ่านบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวได้

ตารางที่ 7-1 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
4.8 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบต่อการถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรมที่มีความสำคัญ : จากการตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดีจากสำนักศิลปากรที่ 4 ลพบุรี ตามหนังสือที่ วร 0414/1517 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2568 พบว่า มีโบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีบ้านตะเคียนน้อย (ระยะห่าง 453 เมตร) และจากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1003.2/11632 ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2568 พบแหล่งธรรมชาติ ท้องถิ่น 1 แห่ง ได้แก่ แม่น้ำป่าสัก พบแหล่งศิลปกรรมอันครวณบุรีรักษ์ ประเพณีวัด วัดร้าง ศาสนสถาน ในช่วง กม. 61+382 - กม. 71+072 จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ วัดไชยดิถีธาราม วัดเขายายกะตา วัดลำโกฏิทอง และวัดท่ามะกอกชยากร และในช่วง กม. 102+107 - กม. 111+572 พบแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น ประเพณีแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองลำสนธิ และคลองห้วยเกตุ (ห้วยหัวช้าง) และพบแหล่งศิลปกรรมอันครวณบุรีรักษ์ ประเพณีวัด วัดร้าง ศาสนสถาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ วัดช่องสำราญ วัดลำสนธิ วัดเขาน้อยท่าเยี่ยม และวัดหนองรี อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เช่น การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อแหล่งโบราณคดี และแหล่งศิลปกรรมได้
4.9 สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	ผลกระทบด้านความงามของทิวทัศน์ธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ : กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง กิจกรรมดังกล่าวอาจมีการตัดฟันต้นไม้บริเวณเขตทาง และอาจมีการวางกองวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่น่าดูต่อประชาชนในพื้นที่และผู้สัญจรไปมา จึงส่งผลกระทบต่อความงามของทิวทัศน์ธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ

8. งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่างสราญ จะประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนงานการให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ (Public Information)

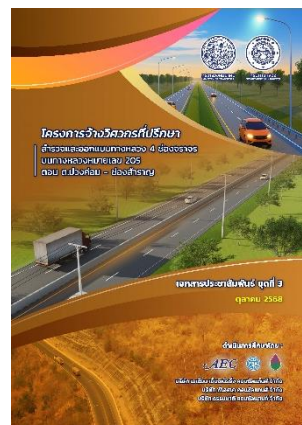
8.1.1 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

1) ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านระบบอินเทอร์เน็ตทางเว็บไซต์โครงการ <https://ทล205ตอนม่วงค่อม-ช่องสำราญ.ldhighway.com> โดยใส่ข้อมูลรายละเอียดโครงการรวมทั้งการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดังรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

2) ดำเนินการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-3



รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

3) ดำเนินการจัดทำเอกสารประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-4



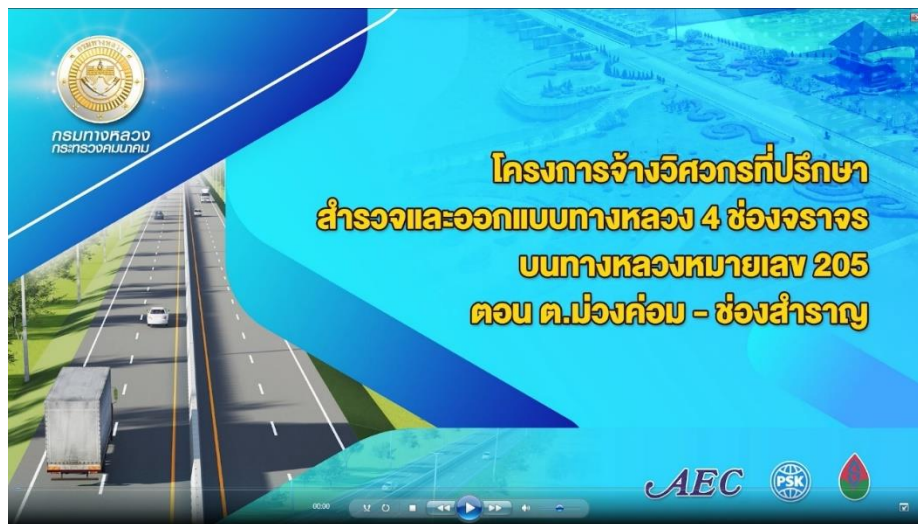
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม

- 4) ดำเนินการจัดทำ PowerPoint Presentation ประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-5



รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation

- 5) ดำเนินการจัดทำวิดิทัศน์แนะนำโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-6



รูปที่ 8-6 วิดิทัศน์แนะนำโครงการ

- 6) ดำเนินการจัดทำบอร์ดนิทรรศการโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-7



รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ

8.1.2 การเข้าพบและหาหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

1) เข้าพบหาหรือแขวงทางหลวงบลูรี่ที่ 2 (ลำน้ำรายณ์) หน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 8-1 และรูปที่ 8-8 สรุปข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรม

เรื่องอุบัติเหตุ

- ควรออกแบบให้มีเกาะกลาง เนื่องจากปัจจุบันมักเกิดอุบัติเหตุ

เรื่องจุดกลับรถ

- จุดกลับรถต้องมีความกว้าง เพื่อเพิ่มพื้นที่ในการเลี้ยว

เรื่องการระบายน้ำ

- กังวลน้ำท่วมพื้นผิวถนน เพราะปริมาณน้ำที่ท่วมประมาณ 60-70 เซนติเมตร
- ทางหลวงต้องมีระดับสูงเพื่อป้องกันน้ำท่วม
- ปรับปรุงเรื่องท่อระบายน้ำ เพราะปัจจุบันยังมีปัญหาการระบายน้ำ

เรื่องไฟฟ้าแสงสว่าง

- ควรมีไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ

เรื่องทางเชื่อม

- ทางเชื่อมต้องเชื่อมกับถนนภายในชุมชนด้วย
- บริเวณไหล่ทางควรปลูกต้นไม้ที่มีดอกสีชมพูหรือสีม่วง

เรื่องการจราจร (ช่วงก่อสร้าง)

- เพิ่มป้ายเตือนช่วงก่อสร้าง
- เห็นด้วยกับโครงการจะทำให้ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุลดลง
- เรื่องการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

- ปัญหาเรื่องขยะ
- ต้องอนุรักษ์ต้นไม้เอาไว้
- สองข้างทางไม่มีประชาชนอาศัยอาจไม่ได้รับผลกระทบ

ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

หน่วยงาน	ผู้ที่เข้าพบ	วันที่เข้าพบ
องค์การบริหารส่วนตำบลชัยบาดาล	นายณพรัตน์ ทองสุข นายก อบต.ชัยบาดาล	8 เม.ย.2568 เวลา 13.30 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงค่อม	นายณัฏฐวัฒน์ อินทร์สุข นายก อบต.ม่วงค่อม	8 เม.ย.2568 เวลา 15.30 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยหิน	นายสมคิด พ่วงโพธิ์ นายก อบต.ห้วยหิน	9 เม.ย.2568 เวลา 09.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลลำนารายณ์	นายไพโรจน์ สุจริต รองนายก อบต.ลำนารายณ์	9 เม.ย.2568 เวลา 11.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลท่าดินดำ	นายรังสรรค์ ดวงลูกแก้ว นายก อบต.ท่าดินดำ	9 เม.ย.2568 เวลา 13.30 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี	นายประเสริฐ พันธุ์น้อย นายก อบต.หนองรี	9 เม.ย.2568 เวลา 15.30 น.
แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	นายชาญ สุทธิโพธิ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	9 เม.ย.2568 เวลา 17.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลลำสนธิ	นางวันทนา บุญहरษา นายก อบต.ลำสนธิ	10 เม.ย.2568 เวลา 09.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลวะตะแบก	นายไพโรจน์ แสนทรัพย์ นายก อบต.วะตะแบก	10 เม.ย.2568 เวลา 11.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลบึงปรือ	นายศุภโชค ภูมิโคกรักษ์ นายก อบต.บึงปรือ	10 เม.ย.2568 เวลา 13.30 น.



การเข้าพบนายณพรัตน์ ทองสุข นายก อบต.ชัยบาดาล



การเข้าพบนายณัฏฐวัฒน์ อินทร์สุข นายก อบต.ม่วงค่อม



การเข้าพบนายสมคิด พ่วงโพธิ์ นายก อบต.ห้วยหิน



การเข้าพบนายไพโรจน์ สุจริต รองนายก อบต.ลำน้ำราษณ์



การเข้าพบนายรังสรรค์ ดวงลูกแก้ว นายก อบต.ท่าดินดำ



การเข้าพบนายประเสริฐ พันธุ์น้อย นายก อบต.หนองรี



การเข้าพบนายชาญ สุทธิโพธิ์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (ลำน้ำราษณ์)



การเข้าพบนางวันทนา บุญहरษา นายก อบต.ลำสนธิ



การเข้าพบนายไพโรจน์ แทนทรัพย์ นายก อบต.วะตะแบก



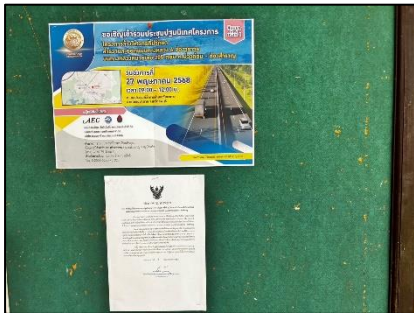
การเข้าพบนายศุภโชค ภูมิโคกรักษ์ นายก อบต.บึงปรือ

รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหารือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ

8.2 การปรึกษาหารือและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Consultation)

8.2.1 การจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1) ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางเลือกของโครงการ 3 จังหวัด 4 อำเภอ และ 8 ตำบล ในวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี โดยได้นำเอกสารประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุม ไปติดประกาศตามหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ดังรูปที่ 8-9 โดยได้รับเกียรติจากนายพิษณุ ประภาธนานันท์ ปลัดจังหวัดลพบุรี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 93 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 70 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 23 คน ประกอบด้วยผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ หน่วยงาน/สถาบันที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-10



รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ



นายพิษณุ ประภาธนานันท์ ปลัดจังหวัดลพบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายชูเกียรติ โอทาทริก วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพกับผู้แทนกรมทางหลวง
และคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ



บรรยายภาคการประชุม



บรรยายภาคการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

สรุปผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบแล้วได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุม
สัมมนา สอบถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้ง
ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
การดำเนินงานของโครงการในเรื่องการขออนุญาตในการใช้พื้นที่ที่ต้องประสานงานกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ลพบุรีสามารถประสานมาได้โดยตรง	ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ลพบุรีเป็นอย่างยิ่ง ที่จะอำนวยความสะดวกในการอนุญาตให้ที่ปรึกษาเข้าใช้พื้นที่
การออกแบบสะพานขอให้ไม่มีตอม่ออยู่ในลำคลอง เพราะในพื้นที่ศึกษาของโครงการมีปัญหาเรื่องน้ำท่วมกลัวจะทำให้เกิดการกัดเซาะทางการระบายน้ำ	ที่ปรึกษาจะออกแบบให้มีความเหมาะสมให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และภูมิประเทศ โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
การออกแบบเกาะกลางขอให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จพร้อมระบบไฟฟ้า และรองรับการใช้นานพาหนะทางการเกษตรในพื้นที่ด้วย	ที่ปรึกษาจะออกแบบระบบแสงสว่างเป็นไปตามมาตรฐาน และออกแบบทางที่รองรับการใช้งานยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
โครงการใช้เวลาในการศึกษานานเท่าไร	ใช้เวลาในการศึกษาและออกแบบ 450 วัน หรือประมาณ 15 เดือน
หากได้งบประมาณมาแล้วในพื้นที่ตำบลลำสนธิ หากติดปัญหาเรื่องใดสามารถประสานงานมายังองค์การบริหารส่วนตำบลลำสนธิ	โครงการพร้อมทำงานร่วมกับ อบต.ลำสนธิ และหน่วยงานท้องถิ่นในทุกประเด็นที่เกี่ยวข้อง
การออกแบบท่อระบายน้ำเป็นอย่างไร	การออกแบบท่อระบายน้ำที่ปรึกษาจะออกแบบตามสภาพภูมิประเทศ และสภาพพื้นที่ที่มีให้เป็นไปตามมาตรฐาน
บริเวณตลาดสดหนองรี ต้องการให้มีการออกแบบให้มีทางคู่ขนานและแก้ปัญหาเรื่องน้ำท่วมด้วย	บริเวณตลาดสดหนองรี เป็นช่วงที่อยู่นอกเหนือโครงการฯ ซึ่งแนวทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์) ได้รับเรื่องไปพิจารณาแล้ว
การออกแบบจุดกลับรถต้องเหมาะสม เพราะที่ผ่านมาจุดกลับรถยังไม่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ที่ปรึกษาจะออกแบบจุดกลับรถให้มีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
บริเวณตำบลลำสนธิปัจจุบันมีทางหลวง 4 ช่องจราจร การดำเนินงานของโครงการจะเข้าซ้อนหรือไม่	ที่ปรึกษาจะดำเนินการขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ที่สมบูรณ์หากในพื้นที่ทางมีช่องจราจร 4 ช่องที่สมบูรณ์แล้วโดยช่วงที่มีการทับซ้อนก็จะมีการศึกษาและทบทวนรูปแบบเดิมที่เคยก่อสร้างไว้ด้วย

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
การออกแบบระบบไฟฟ้า ขอให้ลดความถี่ของจำนวนเสาไฟฟ้า แต่ไปเพิ่มระยะห่างของเสาไฟฟ้าเพื่อจะได้ระยะทางที่มากขึ้นเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	ทางที่ปรึกษาจะออกแบบจำนวนเสาไฟฟ้าให้มีความสว่างที่เหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
ถนนบริเวณตำบลนาโสมจะมีการก่อสร้างช่วงไหนและรูปแบบเกาะกลางจะเป็นแบบไหน	ตำบลนาโสมมีการขยายเป็นช่องจราจร 4 ช่องจราจรแบบเกาะกลางแบบยกเรียบร้อยแล้ว จึงไม่ได้อยู่ในพื้นที่การศึกษา
ขอให้พิจารณาเรื่องการออกแบบราวกันอันตราย (Guard Rail) ให้มีความเหมาะสม	ที่ปรึกษาจะออกแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานกรมทางหลวงและสภาพภูมิประเทศ เพื่อความปลอดภัยสูงสุด
โครงการฯ ดำเนินการผ่านบริเวณที่ทิ้งขยะของอำเภอชัยบาดาล อาจส่งผลกระทบได้	โครงการจะประเมินผลกระทบในจุดนี้โดยละเอียด หากจำเป็นจะมีแนวทางบรรเทาผลกระทบอย่างเหมาะสม
ที่ผ่านมามีการก่อสร้างถนนมีผลกระทบกับชาวบ้าน และมีการร้องเรียนมาทางท้องถิ่นอำเภอชัยบาดาล	โครงการจะนำบทเรียนที่ผ่านมาไปปรับปรุงกระบวนการ และกำหนดมาตรการควบคุมผลกระทบระหว่างก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดย ณ ปัจจุบันการศึกษานี้อยู่ในขั้นตอนสำรวจและออกแบบทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร
พื้นที่ตำบลชัยบาดาล กม.ที่ 60-70 มีปัญหาเรื่องน้ำท่วมส่งผลกระทบต่อประชาชน ขอให้โครงการฯ ออกแบบเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวด้วย	โครงการจะศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาน้ำท่วม เช่น ยกกระดานผิวทาง หรือเพิ่มระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
บริเวณโรงเรียนหนองรี ขอให้โครงการออกแบบให้มีช่องทางสำหรับรถของผู้ปกครองที่มารับ-ส่งเด็กนักเรียนด้วย	ในเบื้องต้น ณ บริเวณโรงเรียนหนองรีอยู่นอกเหนือโครงการของทางที่ปรึกษา แต่ทางที่ปรึกษาจะรับเรื่องและนำไปพิจารณาเพื่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอให้ตรวจสอบพื้นที่ หมู่ 4 บ้านโคกมะขามป้อม ตำบลม่วงค่อมอยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือไม่	จากการตรวจสอบเบื้องต้นพบว่าหมู่ 4 บ้านโคกมะขามป้อม มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 352 เมตร ซึ่งจัดอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาขอรับไปดำเนินการตรวจสอบขอบเขตชุมชน/หมู่บ้านในตำบลม่วงค่อม ต่อองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงค่อมให้ถูกต้องต่อไป
ที่ผ่านมาชาวบ้านมีปัญหาเรื่องผลกระทบต่อสุขภาพเวลาก่อสร้างถนน ขอให้โครงการมีมาตรการดูแลทั้งสุขภาพและรวมถึงผลกระทบต่อจิตใจภายหลังจากการดำเนินโครงการ	ในการดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบในด้านสาธารณสุขร่วมด้วย รวมถึงกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในด้านสาธารณสุข ซึ่งจะนำผลการศึกษาดังกล่าวเสนอต่อประชาชนที่อาจ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
	ได้รับผลกระทบในการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) พร้อมมาตรการลดผลกระทบทางสุขภาพ
ข้อมูลผลกระทบต่อสุขภาพจากการดำเนินโครงการยังไม่นำมาเสนอในที่ประชุมฯ	ในการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ อยู่ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งรายละเอียดการประเมินผลกระทบจะมานำเสนอและรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบในการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) พร้อมมาตรการลดผลกระทบทางสุขภาพ
จุดเริ่มต้นของโครงการผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวขอให้โครงการฯ ลงพื้นที่เพื่อไปพูดคุยทำความเข้าใจกับชาวบ้านก่อน	ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะมีการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม และความคิดเห็นของประชาชนที่มี ต่อการพัฒนาโครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0 – 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 100 – 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (สำรวจจากกลุ่มตัวอย่าง) และกลุ่มสถานประกอบการ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างครบถ้วน
หมู่ 2 บ้านท่าแสมสาร ตำบลท่าดินดำ ขอให้โครงการตรวจสอบอีกครั้งว่าอยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือไม่	จากการตรวจสอบเบื้องต้นพบว่าหมู่ 2 บ้านแสมสาร มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 245 เมตร โดยเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งจัดอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาจะดำเนินการส่งหนังสือตรวจสอบขอบเขตชุมชน/หมู่บ้านในตำบลท่าดินดำ ต่อองค์การบริหารส่วนตำบลท่าดินดำเพื่อตรวจสอบพื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการให้ถูกต้องต่อไป

การติดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-11



รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)

8.2.2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอข้อมูล รูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับทราบข้อมูลรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือก พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี และในวันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอลำสนธิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี จำนวน 2 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 134 คน ประกอบด้วยผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ หน่วยงาน/สถาบันที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา โดยการนำเอกสารประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุม ไปติดประกาศตามหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ดังรูปที่ 8-12



รูปที่ 8-12 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1

ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในวันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าอาคารอำเภอชัยบาดาล อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นายโกมล ปานขาว ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง (ป.อาวุโส) เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 63 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับตำบลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ครุฑเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-13



นายโกมล ปานขาว ปลัดอำเภอชัยบาดาล
กล่าวเปิดการประชุม



ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพกับผู้แทนกรมทางหลวง
และคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 8-13 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1

สรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ ดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 (เวทีที่ 1)

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม - มีความห่วงใยผลกระทบจากโครงการที่เชื่อมโยงกับตำบลชัยบาดาลเรื่องระดับความสูงของถนนที่อาจกลายเป็นแนวกีดขวางน้ำและทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่หากไม่มีการออกแบบระบายน้ำอย่างเหมาะสมเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเสนอให้พิจารณาความสูงถนนอย่างรอบคอบ เพื่อไม่ให้โครงการใหม่กลายเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำตามธรรมชาติ	-โครงการจะดำเนินการออกแบบพิจารณาปรับระดับความสูงของถนนให้เหมาะสม รวมทั้งออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาที่ท่วมให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
- ผิวจราจรบริเวณเขตติดต่อตำบลม่วงค่อมและตำบลชัยบาดาล ควรมีการเสริมผิวจราจรให้สูงประมาณ 90 เซนติเมตรเป็นอย่างน้อย เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร	-ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวและจะนำไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาและออกแบบให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาที่ท่วมให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
- ควรมีการออกแบบและประสานงานกับหน่วยงานด้านสาธารณูปโภค เช่นไฟฟ้า ประปาในพื้นที่เพื่อวางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านสาธารณูปโภคในการออกแบบโครงการ	-เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โครงการจะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ การไฟฟ้า การประปา และหน่วยงานอื่นๆ ในพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนและออกแบบระบบสาธารณูปโภคร่วมกันได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่
- ควรเพิ่มพื้นที่ไหล่ทางเป็นจุดชมวิว เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยว และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง	-ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวและจะนำไปพิจารณาการจัดให้มีไหล่ทางหรือพื้นที่พักคอยในจุดที่เหมาะสม เพื่อรองรับการใช้งานในสถานการณ์ฉุกเฉินหรือเพื่อเป็นจุดพักรถ/จุดชมวิวตามความเหมาะสมของพื้นที่ต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม - บริเวณไหล่ทางเสนอให้ปลูกไม้ประดับที่มีสีม่วง สีชมพู หรือสีเหลือง	-ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวและจะนำไปประกอบการพิจารณาต่อไป

กลุ่มที่ 2

ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในวันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอลำสนธิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นายชัยชัย สารคำ นายอำเภอลำสนธิ เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 71 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับตำบลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ครัวเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-14



นายชัยชัย สารคำ นายอำเภอลำสนธิ
กล่าวเปิดการประชุม



ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพกับผู้แทนกรมทางหลวง
และคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 8-14 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2

สรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังตารางที่ 8-4
 ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 (เวทีที่ 2)

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม - เสนอแนวทางการพัฒนาโครงสร้างทางหลวงในช่วงบริเวณจากคลองเกตุถึงฟาร์มลำสนธิว่า ควรพิจารณาออกแบบให้เกาะกลาง ติดตั้งคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) ส่วนอีกด้านให้คงลักษณะภูมิประเทศเดิม เพื่อรักษาทัศนียภาพและความเป็นธรรมชาติของพื้นที่ สำหรับช่วงเส้นทางที่เข้าสู่เขตภูเขา ซึ่งมีลักษณะเป็นทางลาดชันและมีพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะบริเวณที่ติดกับเหว ขอเสนอให้มีการติดตั้งคอนกรีตแบรีเออร์ (Concrete Barrier) สองฝั่งของถนน เพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยขอให้พิจารณาเป็นกรณีพิเศษตามสภาพภูมิประเทศที่มีความแตกต่างจากพื้นที่ราบทั่วไป	-ที่ปรึกษาจะออกแบบทางหลวงในโครงการให้มีความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรมจราจรและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงโดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้ทางเป็นสำคัญ สำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศลาดชันหรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น บริเวณที่ติดเหวหรือพื้นที่ที่มีความต่างระดับสูง จะมีการพิจารณาติดตั้งแบรีเออร์หรือระบบป้องกันการตกถนน (Roadside Safety Barriers) ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรฐานงานออกแบบของกรมทางหลวง ที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยงในแต่ละจุด
- เสนอให้พิจารณาขยายผิวจราจรบริเวณใกล้เคียงปั๊มน้ำมันบางจาก ในพื้นที่ตำบลหนองรี ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว	-บริเวณทางตลาดหนองรีจะอยู่นอกขอบเขตการศึกษาของที่ปรึกษา แต่ที่ปรึกษาจะเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
-จุดเริ่มต้นของโครงการ (บริเวณหน้าปั๊มน้ำมันบางจาก) ถึงด่านกักกันสัตว์ลพบุรี ช่วงทางขึ้นเขา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล การจราจรติดขัดอย่างมาก	-ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบทางหลวงในโครงการให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในปัจจุบันและรองรับการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินทางของผู้ใช้ทาง
-พื้นที่ชุมชนตลาดหนองรีแม้จะอยู่นอกแนวเขตโครงการ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์) ชุมชนตลาดหนองรีประสบปัญหาการจราจรติดขัดและการระบายน้ำ โดยท่อระบายน้ำบริเวณหน้าตลาดมีขนาดเล็ก (เส้นผ่านศูนย์กลาง 60 ซม.) ทำให้การระบายน้ำจากด้านหลังตลาดเป็นไปได้ช้า ส่งผลให้น้ำท่วมขังนานในช่วงฝนตกหนัก	-บริเวณทางตลาดหนองรีจะอยู่นอกขอบเขตการศึกษาของที่ปรึกษา แต่ที่ปรึกษาจะเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
-สะพานข้ามคลองเกตุและคลองลำสนธิ ยังมีความเสี่ยงจากปริมาณน้ำในฤดูน้ำหลาก ซึ่งจะขึ้นอยู่กั	-พื้นที่บริเวณสะพานข้ามคลองเกตุและคลองลำสนธิอยู่ในแนวทางระบายน้ำของอ่างเก็บน้ำกุดตาเพชร ซึ่งมีโอกาสได้รับผลกระทบ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ปริมาณการปล่อยน้ำจากเขื่อน หากมีปริมาณน้ำมาก อาจส่งผลให้พื้นที่ตำบลหนองรีและตำบลลำสนธิ ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม โดยเฉพาะหากอ่างเก็บน้ำบริเวณกุดตาเพชรมีน้ำล้น จะส่งผลกระทบต่อทั้งผิวทางจราจรและชุมชนโดยรอบ	จากน้ำหลากในฤดูฝน โดยเฉพาะเมื่อมีการระบายน้ำจากเขื่อนในปริมาณมาก ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลไปประกอบการออกแบบระดับสะพานและระบบระบายน้ำให้เหมาะสม
-เส้นทางที่ผ่านตำบลหนองรีและตำบลลำสนธิ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดชัยภูมิ หากเป็นไปได้ จึงขอเสนอให้กรมทางหลวงพิจารณาจัดตั้งจุดพักรถบริเวณบ้านท่าเยี่ยม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวก่อนเข้าสู่เส้นทางขึ้นเขา	-ที่ปรึกษารับข้อเสนอไว้เพื่อประกอบการพิจารณาในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมด้านการออกแบบ และจะประเมินปัจจัยต่าง ๆ ประกอบกัน ได้แก่ ความเพียงพอของพื้นที่ ความสะดวกในการเข้าถึง ความคุ้มค่าในการลงทุน ตลอดจนความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรวม
-โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพบ้านช่องสำราญตั้งอยู่บริเวณเนินสูง มีความชันประมาณ 15 องศา ห่างจากถนนสายหลัก การสัญจรขึ้น-ลงจากโรงพยาบาลมายังถนนสายหลักอาจมีความเสี่ยง โดยเฉพาะในช่วงฝนตกหรือถนนเปียก ลื่น มีผู้รับบริการจำนวนมากมาจากหลายพื้นที่ ต้องสัญจรผ่านเส้นทางที่มีความชันและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ขอให้โครงการพิจารณาปรับแนวถนนบริเวณหน้าทางเข้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลช่องสำราญให้มีความสูงและระดับที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงจากความชันและกำหนดจุดกัลบัรด์ให้มีความปลอดภัยสำหรับผู้มาใช้บริการ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลช่องสำราญ	-ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบทางเข้า-ออกสาธารณะให้มีความปลอดภัย โดยเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร และสอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การใช้งานของประชาชนเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
-บริเวณหมู่ที่ 4 และหมู่ที่ 1 ตำบลลำสนธิประสบปัญหาน้ำไหลข้ามถนนในช่วงฝนตกหรือพายุ โดยเฉพาะช่วงตั้งแต่คลองเกตุ ขอให้โครงการพิจารณาเสริมแนวถนนหรือออกแบบระบบระบายน้ำจากหน้าบ้านประชาชนลงสู่คลองเกตุ เพื่อให้การระบายน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	-ที่ปรึกษาจะออกแบบทางหลวงในโครงการให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้จะพิจารณาจัดวางท่อระบายน้ำหรือรางระบายน้ำในจุดที่มีความเสี่ยงน้ำท่วมขัง หรือไหลข้ามถนน พร้อมพิจารณาระดับความสูงของแนวถนนให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชนและความปลอดภัยในการสัญจรเป็นสำคัญ
-ขอเสนอให้มีจุดกัลบัรด์ จำนวน 2 จุด ในพื้นที่หมู่ที่ 4 ตำบลลำสนธิ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ลดความจำเป็นในการขับรถอ้อมระยะไกล	-ที่ปรึกษาจะออกแบบจุดกัลบัรด์ให้มีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
-บริเวณทางเข้าเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าซับลังกาที่แยกท่าเยี่ยม และแยกกุดตาเพชร (จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2250 กับ 205) จุดดังกล่าวเป็นทางเข้าสู่อำเภอลำสนธิ ต้องการให้เพิ่มป้ายรูปช้างเพื่อเป็นสัญลักษณ์และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่เนื่องจากมีช้างทรงพล่อยอยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าซับลังกา	-ทางที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างสัญลักษณ์และส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่
-ขอให้ชี้แจงจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของพื้นที่ที่ระบุว่า “ประชิดเขตทาง” และต้องการคำอธิบายว่า คำว่า “ซ้ายทาง” และ “ขวาทาง” หมายถึงทิศทางใด เมื่อเทียบกับแนวนอนและที่ดินในพื้นที่จริง	-พิจารณาตลอดแนวเส้นทางของโครงการ ให้ยึดแนวเส้นทางหลักที่มุ่งหน้าจากทิศใต้ไปทิศเหนือ โดยเริ่มต้นจากตำบลชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี ไปสิ้นสุดที่ตำบลละหานทราย จังหวัดชัยภูมิ โดยกำหนดให้ฝั่งซ้ายของแนวเส้นทางเรียกว่า “ซ้ายทาง” และฝั่งขวาของแนวเส้นทางเรียกว่า “ขวาทาง” -ทางกรมทางหลวงได้กำหนดแนวเขตทางไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณาภายในขอบเขตดังกล่าว โดยในกรณีที่ต้องพิจารณาระยะสุดเขตทาง จะอ้างอิงจากตำแหน่ง “ขีดขอบเขตทางซ้ายทาง” สำหรับฝั่งซ้าย และ “ขีดขอบเขตทางขวาทาง” สำหรับฝั่งขวา
- ต้องการให้เพิ่มจุดกลับรถให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน	-ที่ปรึกษาจะออกแบบจุดกลับรถให้มีความปลอดภัยเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานของกรมทางหลวง
-บ้านเรือนประชาชนที่อยู่ชิดขอบข้างจะได้รับผลกระทบอย่างไรและมีวิธีการจัดการอย่างไร	-ในกรณีที่บ้านเรือนของประชาชนตั้งอยู่ใกล้เขตทางหลวง ที่ปรึกษาได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศและค่าระดับเสียงในปัจจุบัน เพื่อใช้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้าง โดยจะกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศและเสียงเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเล่มรายงานความก้าวหน้าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Progress EIA Report) ในส่วนของขั้นตอนการออกแบบของปรึกษาจะพิจารณาแนวทางออกแบบและการดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนให้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม หากมีความจำเป็นต้องเวนคืน จะดำเนินการให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด -ทั้งนี้ หากตรวจพบว่ามีกรปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่รุกล้ำเขตทางหลวง เจ้าของผู้ดูแลพื้นที่จะประสานงานเพื่อขอความร่วมมือจากเจ้าของบ้านเรือนในการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว และหากไม่ปฏิบัติตามจะดำเนินการตามขั้นตอนทางกฎหมายต่อไป
-จุดตัดบริเวณแยกช่องสำราญ - บ้านห้วยน้ำเค็ม ขอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานยกระดับ (Overpass)	-ที่ปรึกษาจะออกแบบจุดกลับรถ ให้มีความปลอดภัยเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวงเพื่อให้สอดคล้องกับ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
บริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายหลัก กับ ถนนทางหลวงชนบทสาย นม.4033 เนื่องจากถนนสายหลักมีการขยายเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว จะส่งผลให้ปริมาณจราจรหนาแน่นขึ้น จึงอาจส่งผลต่อความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนที่ต้องการกลับรถหรือข้ามถนน เพื่อความสะดวกต่อการกลับรถและเพื่อความปลอดภัยของชุมชน	ปริมาณจราจรในปัจจุบันและที่คาดการณ์ในอนาคต ในส่วนของการพิจารณาทางแยกต่างระดับนั้นจะต้องมีการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกให้มีความเหมาะสมและสามารถรองรับการเดินทางได้อย่างปลอดภัย โดยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรและนำไปสู่กระบวนการออกแบบในขั้นตอนต่อไป
- การเชื่อมทาง เชื่อมท่อของบ้านประชาชนที่อยู่ติดถนน ทล.205 ที่กำลังจะทำการขยายทางจะมีการดำเนินการอย่างไร	-ทางประชาชนจะต้องไปยื่นหนังสือขออนุญาตเชื่อมทาง/ท่อ ที่แขวงทางหลวง หมวดทางหลวง หรือสำนักบำรุงทาง ที่รับผิดชอบในบริเวณนั้น
-บริเวณตลาดหนองรีเป็น จุดเสี่ยงอุบัติเหตุสูง และเป็นจุดวิกฤตด้านการจราจร ของอำเภอลำสนธิ โดยเฉพาะในช่วงเย็นที่มีตลาดนัด รถจอดซ้อน ทำให้ช่องทางเดินรถเหลือเพียง 1 เลน และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทางพื้นที่ไม่สามารถแก้ปัญหาได้ เป็นจุดที่ได้รับการร้องเรียนมาอย่างต่อเนื่อง เสนอให้ทำ “ทางคู่ขนาน” หรือ “ช่องทางเลี่ยงจราจร” คล้ายกับบริเวณสี่แยกบ้านกลาง – ศรีเทพ เพื่อลดความแออัดและเพิ่มความปลอดภัย	-บริเวณทางตลาดหนองรีจะอยู่นอกขอบเขตการศึกษาของที่ปรึกษา แต่ที่ปรึกษาจะเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
-พื้นที่ตำบลลำสนธิ ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ โดยเฉพาะใน 4 หมู่บ้านหลักเส้นทางที่ผ่าน มีโค้งจำนวนมาก (ประมาณ 4-5 โค้ง) ควรให้ความสำคัญกับการออกแบบทางโค้งก่อนถึงโรงพยาบาลลำสนธิ เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงพื้นที่บนเขา ซึ่งอาจมีความลาดชันและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ มีจุดทางแยกเข้าหมู่บ้านประมาณ 5-6 จุด ขอให้โครงการสำรวจให้ครบถ้วน การออกแบบจุดกลับรถหรือทางแยกให้ปลอดภัย และลดผลกระทบต่อประชาชน	-ที่ปรึกษาจะตรวจสอบจุดทางแยกและโค้งในพื้นที่ให้ครบถ้วนและพิจารณาออกแบบแยกที่ปลอดภัย/จุดกลับรถที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุ โดยในการศึกษาและออกแบบของที่ปรึกษา จะมุ่งเน้นให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้ทางตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง

การติดประกาศสรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-15



รูปที่ 8-15 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

การศึกษาด้านวิศวกรรม : ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวเส้นทาง แนวระดับ จุดตัดทางแยก รวมทั้งออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำไฟฟ้าส่องสว่างและสิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการต่อไป

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม :

(1) ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นครอบคลุมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 20 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา นอกจากนี้ นำข้อคิดเห็นจากการจัดประชุมของโครงการมาปรับปรุงและแก้ไขให้การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครบถ้วนต่อไป

(2) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ไปศึกษาและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด ทั้งกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการและกรณีมีการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การมีส่วนร่วมของประชาชน : เผยแพร่สรุปผลการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ผ่านช่องทางเว็บไซต์และติดประกาศสรุปผลการประชุมฯและเตรียมการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ โดยเฉพาะรายละเอียดของรูปแบบโครงการ ผลการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

10. สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

AEC บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0-2636-7510 โทรสาร : 0-2236-6094-5

ด้านวิศวกรรม : นางปิยากร วัฒนกิจอุดม

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว



บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 300

ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาววีรดา ปานโชติ

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

เว็บไซต์โครงการ : <https://ทล205ตอนม่วงค่อม-ช่องสำราญ.lldhighway.com>

เว็บไซต์โครงการ



ไลน์ออฟฟิเชียลโครงการ