

งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนได้ร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการในรูปแบบต่าง ๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุทัศน์ เว็บไซต์โครงการ สื่อออนไลน์ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	18-19 สิงหาคม 2568
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	ประมาณเดือนตุลาคม 2568
การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	ประมาณเดือนมกราคม 2568
การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)	ประมาณเดือนเมษายน 2569

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
(ดำเนินการช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม พ.ศ. 2568)



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
ดำเนินการเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม
โรงแรมสุโขทัย เทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย
โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวนทั้งสิ้น 121 คน



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 - 75 และ 24035 โทรสาร 0 2354 1034



บริษัท วิชชากร จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2972 8899 , 0 2972 8882
โทรสาร 0 2986 9192



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติง จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2101-6501



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2101 8979



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2060 0101

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :
นายณานกร เมฆาสม โทรศัพท์ : 089-473-0404



www.HW12-HW101-HW1293.com



โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
กม.12 กม.101 กม.1293



Line Openchat : โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ
ทางหลวง กม.12-กม.101-กม.1293



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย
ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ - ท่าช้าง
และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย - ท่าฉนวน

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 12 เป็นทางหลวงสำคัญสำหรับการเดินทางภายในจังหวัดสุโขทัย เป็นเส้นทางเข้าสู่แหล่งมรดกโลก สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 12 มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้น จำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง หรือตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้ง**แนวเส้นทางของโครงการ**ผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดย**ผ่านพื้นที่แหล่งโบราณสถาน** ซึ่ง**เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)** ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิชชากร จำกัด บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท เอสกูอาร์ คอนซัลตติ้ง จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า – สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ – ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย – ท่าฉนวน พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ▶ เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ - ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย - ท่าฉนวน ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่
- ▶ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่
- ▶ เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ประโยชน์ของโครงการ

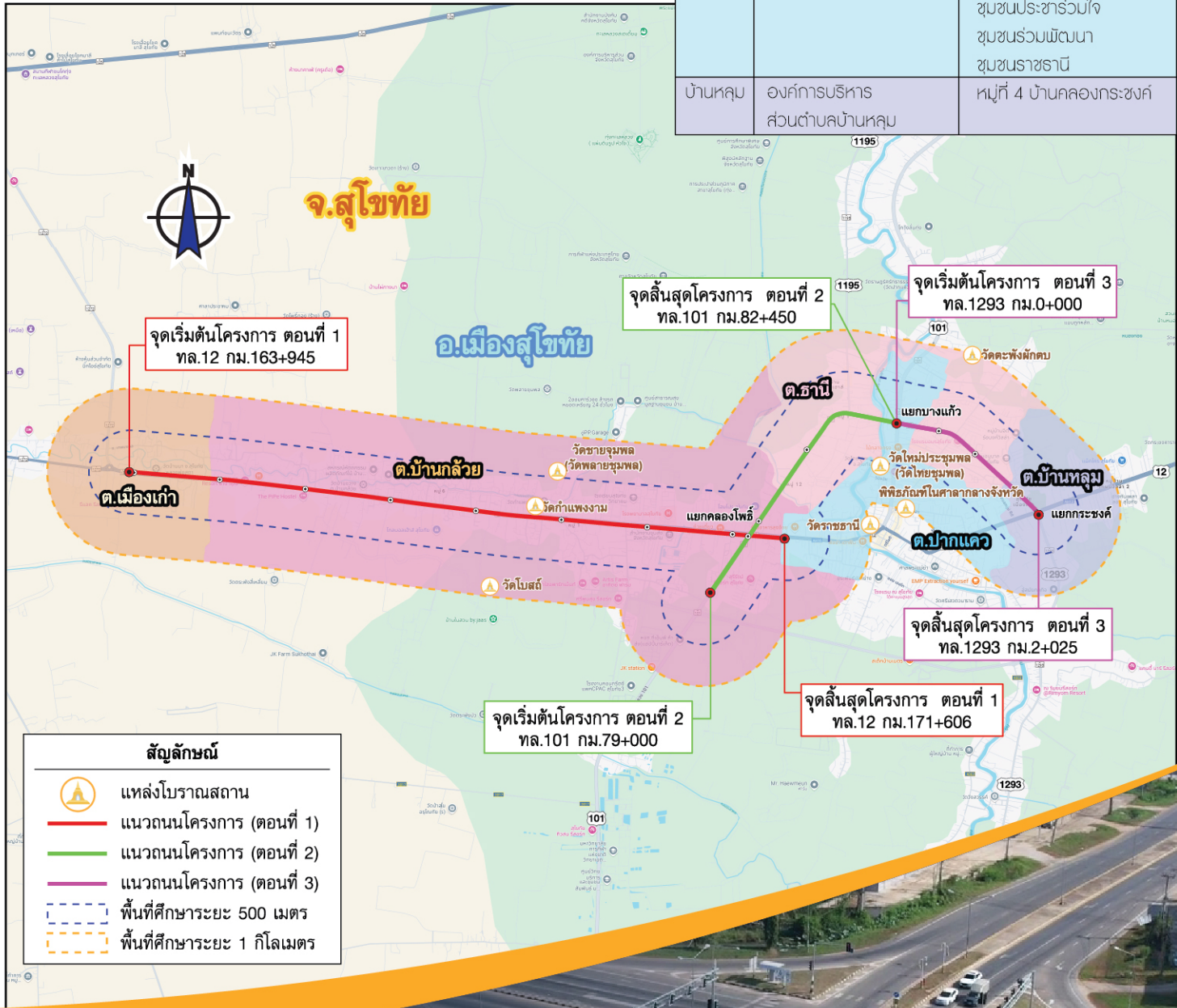
- ▶ เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 ตอนเมืองเก่า - สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ - ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย - ท่าฉนวน ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้
- ▶ ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย
- ▶ เพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้า และส่งเสริมเศรษฐกิจ รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสังคม

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 12 ประมาณ กม.ที่ 163+945 สิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 12 ประมาณ กม.ที่ 171+606 จุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 101 ประมาณ กม.ที่ 79+000 สิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 101 ประมาณ กม.ที่ 82+450 และจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 1293 ประมาณ กม.ที่ 0+000 จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 1293 ประมาณ กม.ที่ 2+025 มีระยะทางรวมประมาณ 13.136 กิโลเมตร

โดยพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลเมืองเก่า ตำบลบ้านกล้วย ตำบลปากแคว ตำบลธานี และตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ซึ่งมี หมู่บ้าน/ชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จำนวน 20 หมู่บ้าน/ชุมชน

ตำบล	พื้นที่ปกครองส่วนท้องถิ่น	หมู่บ้าน/ชุมชน
เมืองเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลเมืองเก่า	หมู่ที่ 1 บ้านเพชรไฟ หมู่ที่ 2 บ้านนา
บ้านกล้วย	เทศบาลตำบลบ้านกล้วย	หมู่ที่ 1 บ้านกล้วย หมู่ที่ 2 บ้านเหนือวัด หมู่ที่ 3 บ้านขวาง หมู่ที่ 4 บ้านเพชรไฟ หมู่ที่ 5 บ้านหางคลอง หมู่ที่ 6 บ้านเหมืองน้ำหัก หมู่ที่ 12 บ้านโพธิ์ทองพัฒนา หมู่ที่ 13 บ้านคลองโพธิ์
ปากแคว	องค์การบริหารส่วนตำบลปากแคว	หมู่ที่ 1 บ้านวังหิน หมู่ที่ 9 บ้านห้วยลาก
ธานี	เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี	ชุมชนคลองตาเพชร ชุมชนคลองโพธิ์ ชุมชนศาลเตี้ย ชุมชนบางแก้ว ชุมชนประจักษ์ใจ ชุมชนร่วมพัฒนา ชุมชนราชธานี
บ้านหลุม	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหลุม	หมู่ที่ 4 บ้านคลองกระซังค์



รูปแบบเบื้องต้นการพัฒนาโครงการ

โครงการมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง ได้มาตรฐานตามลำดับความสำคัญของโครงข่ายทางหลวง เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น ให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย และลดผลกระทบต่อชุมชน เบื้องต้นมีแนวคิดรูปแบบการพัฒนาโครงการ ดังนี้

รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 12

รูปแบบที่ 1



ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร ขยายเป็นขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.25 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยก กว้าง 4.60 เมตร

รูปแบบที่ 2



ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร จะขยายเป็นขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบราวกันอันตราย กว้าง 1.60 เมตร

รูปแบบที่ 3



ช่วงเขตทางกว้าง 40 เมตร จะขยายเป็นขนาด 8 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 4.60 เมตร

รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 101 และทางหลวงหมายเลข 1293

รูปแบบที่ 1



เขตทางกว้าง 60 เมตร ขยายเป็น 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต กว้าง 1.60 เมตร

รูปแบบที่ 2



เขตทางกว้าง 60 เมตร ขยายเป็น 6 ช่องจราจร และมีทางคู่ขนาน ข้างละ 2 ช่องจราจร มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร



รูปแบบทางเลือกเกาะกลางถนนสำหรับพัฒนาโครงการเบื้องต้น

เกาะกลางแบบทาสี (Paint Median)



ข้อดี

- 1. สองข้างทางสัญจรเข้า-ออก ได้ง่าย
- 2. สามารถมองเห็นได้ไกลในการขับขีรถ เนื่องจากไม่มีสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลาง
- 3. ก่อสร้างง่าย ประหยัดค่าก่อสร้าง
- 4. ระบายน้ำระหว่างสองข้างทางได้ดี

ข้อด้อย

- 1. ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน รถจึงตัดกระแสจราจรได้
- 2. การเลี้ยวเข้า-ออกของรถ ได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย
- 3. ไม่มีเกาะกลางสำหรับคนข้ามถนน
- 4. ไม่เหมาะกับปริมาณการจราจรมาก

เกาะกลางแบบราวกันอันตราย (Guard Rail)



ข้อดี

- 1. ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้
- 2. ขยายช่องจราจรเพิ่มเติมได้ง่าย
- 3. ระบายน้ำระหว่างสองข้างทางได้ดี

ข้อด้อย

- 1. ไม่มีพื้นที่สร้างช่องจราจรรอลีี้ยว
- 2. การข้ามถนนของคนทำได้ยาก
- 3. ต้องมีการซ่อมบำรุงบ่อย

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



ข้อดี

- 1. ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้
- 2. ขยายช่องจราจรเพิ่มเติมได้ง่าย
- 3. การซ่อมบำรุงน้อยที่สุด

ข้อด้อย

- 1. ไม่มีพื้นที่สร้างช่องจราจรรอลีี้ยว
- 2. การข้ามถนนของคนทำได้ยาก
- 3. ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลาง

เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



ข้อดี

- 1. พื้นที่เกาะกลางจัดสวน และปลูกต้นไม้เพิ่มทัศนียภาพได้
- 2. มีพื้นที่สร้างช่องรอลีี้ยวที่เกาะกลาง
- 3. เหมาะกับบริเวณชุมชนที่มีการข้ามถนนใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้

ข้อด้อย

- 1. ไม่เหมาะกับทางหลวงที่การจราจรใช้ความเร็วสูง
- 2. ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลาง
- 3. ใช้พื้นที่มากกว่ารูปแบบอื่น

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม



การดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับน้อยที่สุดและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชน เอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการ กรมทางหลวง จึงให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากทั้งกลาง แนวเส้นทางโครงการ โดยมีองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา 4 ด้าน รวม 29 ปัจจัย ดังนี้

แนวคิดการออกแบบจุดกลับรถ

โครงการจะพิจารณาออกแบบให้เป็นจุดกลับรถระดับพื้นเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของประชาชนในการใช้รถใช้ถนน รวมถึงพิจารณาจุดกลับรถบริเวณที่เป็นสะพานข้ามคลอง (ถ้ามี) หรือกลับรถในบริเวณทางแยกต่างระดับ ส่วนระยะห่างระหว่างจุดกลับรถจะพิจารณาจากสภาพพื้นที่สองข้างทางของชุมชน ความต้องการและปริมาณจราจรจุดกลับรถ



ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้น

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (9 ปัจจัย)

- ภูมิสิริฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- น้ำใต้ดิน
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2 ปัจจัย)

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (7 ปัจจัย)

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (11 ปัจจัย)

- เศรษฐกิจ - สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ