



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

สำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

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

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
สิงหาคม 2568





กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

สำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

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

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
สิงหาคม 2568





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

สารบัญ

1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	1
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ.....	2
เบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ.....	2
5. รูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ.....	4
5.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ.....	4
5.2 การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ.....	10
6. งานด้านสิ่งแวดล้อม.....	25
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	25
6.2 การศึกษาสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน.....	30
6.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	30
6.4 แนวทางการศึกษาและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	33
7. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน	35
7.1 กลุ่มเป้าหมาย.....	35
7.2 แนวทางและการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	36
7.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา	38
8. ระยะเวลาในการดำเนินงาน	51
9. การดำเนินการในขั้นตอนต่อไป	51
9.1 งานศึกษาด้านการจราจร.....	51
9.2 งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	51
9.3 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	51
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	52



**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า – สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101
ตอน คลองโพธิ์ – ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย – ท่าฉนวน**

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 12 เป็นทางหลวงสำคัญสำหรับการเดินทางภายในจังหวัดสุโขทัย เป็นเส้นทางเข้าสู่แหล่งมรดกโลกสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 12 มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหรือตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมโดยผ่านพื้นที่แหล่งโบราณสถาน ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ 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 วิซชากร จำกัด บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า – สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ – ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย – ท่าฉนวน พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ - ท่าช้างและทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย – ท่าฉนวน ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

2) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่



3) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา รูปแบบทางเลือกเบื้องต้น ข้อดี-ข้อด้อย ของแต่ละแนวทางเลือก หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ จากผู้เข้าร่วมประชุมในระดับพื้นที่ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนมากที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

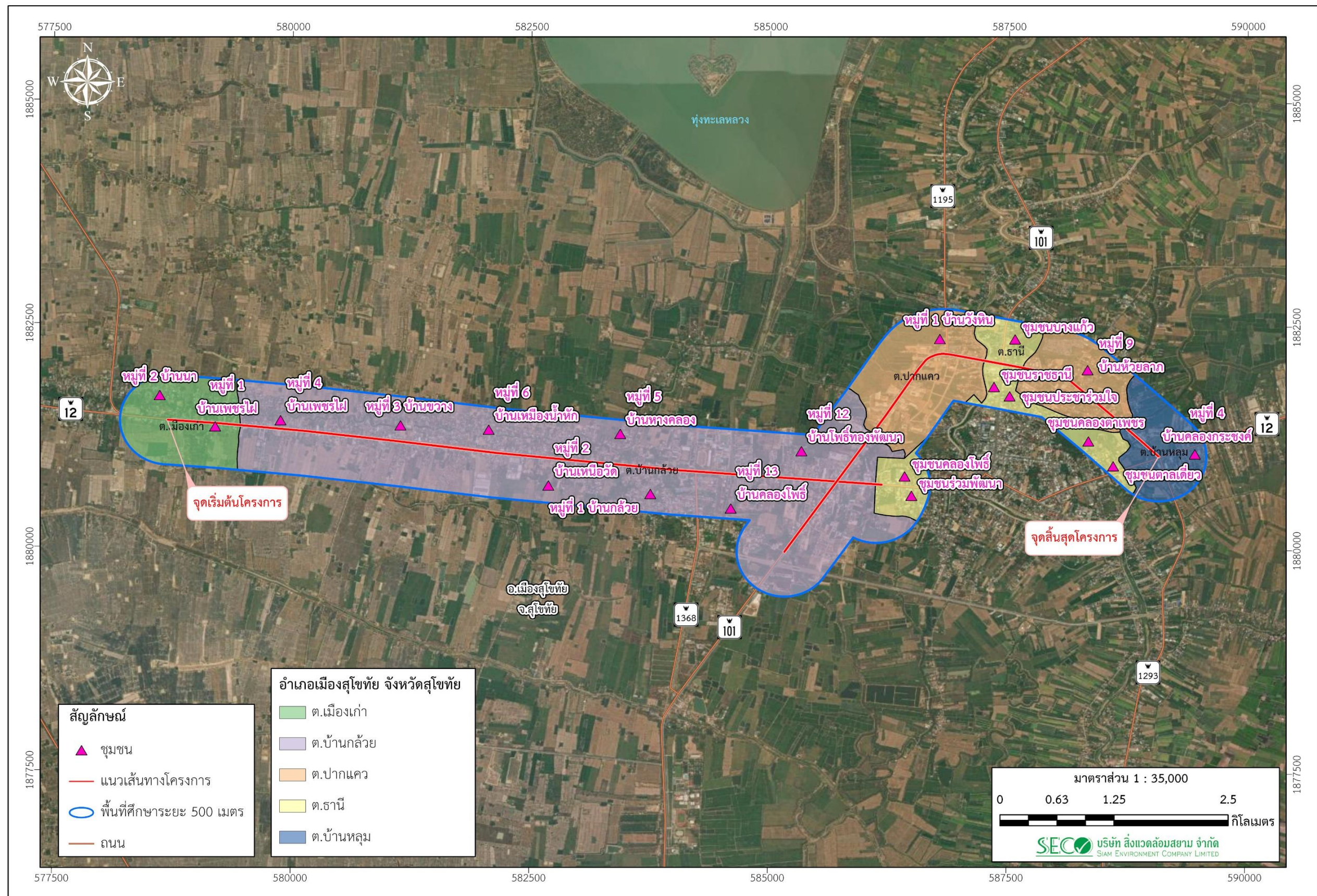
1) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอนคลองโพธิ์ - ท่าช้างและทางหลวงหมายเลข 1293 ตอนสุโขทัย - ท่าฉนวน ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้

2) ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

3) เพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้า และส่งเสริมเศรษฐกิจ รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสังคม

4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เมืองเก่า – สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน คลองโพธิ์ – ท่าช้าง และทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน สุโขทัย – ท่าฉนวน มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 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 ครอบคลุมพื้นที่ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลเมืองเก่า ตำบลบ้านกล้วย ตำบลปากแคว ตำบลธานี และตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย โดยมีหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 20 หมู่บ้าน/ชุมชน แสดงดังรูปที่ 4-1 และตารางที่ 4-1



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ



ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่ปกครองส่วนท้องถิ่น	หมู่บ้าน/ชุมชน
สุโขทัย	เมือง สุโขทัย	เมืองเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลเมืองเก่า	หมู่ที่ 1 บ้านเพชรไผ่ หมู่ที่ 2 บ้านนา
		บ้านกล้วย	เทศบาลตำบลบ้านกล้วย	หมู่ที่ 1 บ้านกล้วย หมู่ที่ 2 บ้านเหนือวัด หมู่ที่ 3 บ้านขวาง หมู่ที่ 4 บ้านเพชรไผ่ หมู่ที่ 5 บ้านทางคลอง หมู่ที่ 6 บ้านเหมืองน้ำหัก หมู่ที่ 12 บ้านโพธิ์ทองพัฒนา หมู่ที่ 13 บ้านคลองโพธิ์
		ปากแคว	องค์การบริหารส่วนตำบลปากแคว	หมู่ที่ 1 บ้านวังหิน หมู่ที่ 9 บ้านห้วยลาก
		ธานี	เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี	ชุมชนคลองตาเพชร ชุมชนคลองโพธิ์ ชุมชนตาลเดี่ยว ชุมชนบางแก้ว ชุมชนประชาร่วมใจ ชุมชนร่วมพัฒนา ชุมชนราชธานี
		บ้านหลุม	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหลุม	หมู่ที่ 4 บ้านคลองกระซังค์
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	5 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	20 หมู่บ้าน/ชุมชน

5. รูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

5.1 สภาพปัจจุบันตามแนวทางของโครงการ

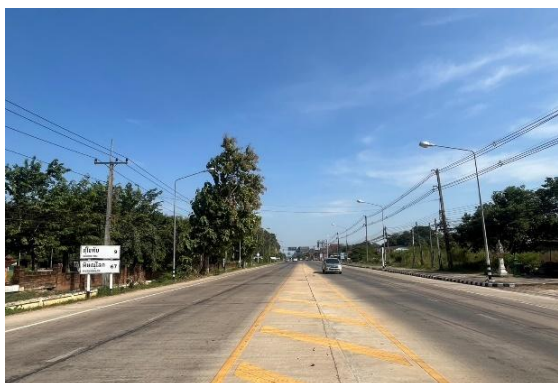
5.1.1 สภาพปัจจุบันทางหลวงโครงการ แนวทางหลวงโครงการแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

- **ตอนที่ 1** ทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงโครงการ มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.ที่ 163+945 เป็นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร บริเวณวัดบ้านนา ตำบลเมืองเก่า พื้นที่สองข้างทางเป็นชุมชนและสถานประกอบการ อยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ตามแนวทางหลวงโครงการมีชุมชนบ้านเรือน โรงเรียน วัด ร้านค้า โรงงาน และพื้นที่เกษตรกรรมตลอดสองข้างทาง แนวทางหลวงโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 101 (คลองโพธิ์ – ท่าช้าง) ที่ประมาณ กม.ที่ 171+175 ไปสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 171+606

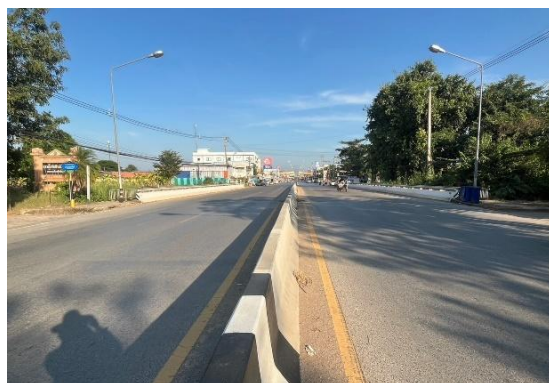
- **ตอนที่ 2** ทางหลวงหมายเลข 101 ทางหลวงโครงการ มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.ที่ 79+000 เป็นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร อยู่ในพื้นที่ตำบลบ้านกล้วย อำเภอเมืองสุโขทัย

แนวทางหลวงโครงการไปสิ้นสุดประมาณ กม.ที่ 82+450 บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 1293 ประมาณ กม.ที่ 0+000

● **ตอนที่ 3** ทางหลวงหมายเลข 1293 ทางหลวงโครงการ มีจุดเริ่มต้นโครงการ ประมาณ กม.ที่ 0+000 เป็นผิวทางคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร ที่บริเวณสี่แยกบางแก้ว อยู่ในพื้นที่ตำบลธานี อำเภอเมืองสุโขทัย ไปสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 2+025 ที่บริเวณสี่แยกกระซัง อยู่ในพื้นที่ตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย โดยแนวเส้นทางของโครงการมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 13.136 กิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 5.1-1 สำหรับสภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวทางหลวงของโครงการแสดงดังรูปที่ 5.1-2 ถึง รูปที่ 5.1-5



กม.163+945 จุดเริ่มต้นโครงการบน ทล.12



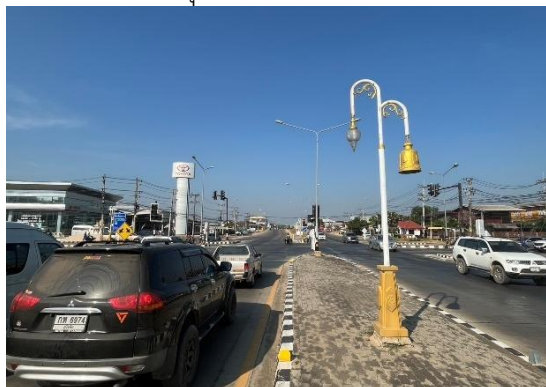
กม. 171+606 จุดสิ้นสุดโครงการบน ทล.12



กม.79+000 จุดเริ่มต้นโครงการบน ทล.101



กม. 82+450 จุดสิ้นสุดโครงการบน ทล.101



กม.0+000 จุดเริ่มต้นโครงการบน ทล.1293



กม. 2+025 จุดสิ้นสุดโครงการบน ทล.1293

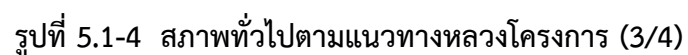
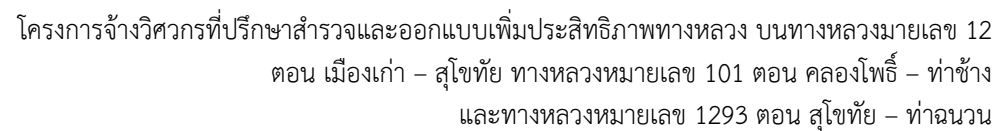
รูปที่ 5.1-1 สภาพปัจจุบันทางหลวงของโครงการ



รูปที่ 5.1-2 สภาพทั่วไปตามแนวทางหลวงโครงการ (1/4)



รูปที่ 5.1-3 สภาพทั่วไปตามแนวทางหลวงโครงการ (2/4)





รูปที่ 5.1-4 สภาพทั่วไปตามแนวทางหลวงโครงการ (4/4)

5.2 การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการในเบื้องต้น มีรายละเอียด ดังนี้

5.2.1 รูปแบบข้อจรรยาบรรณเบื้องต้นของโครงการ

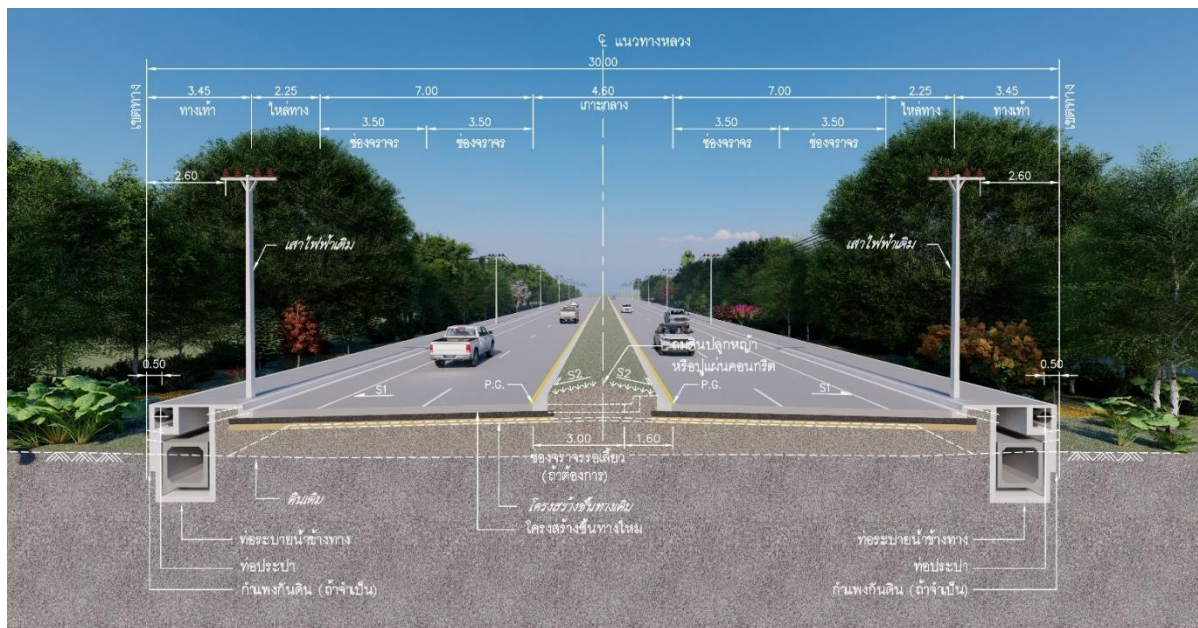
ปัจจุบันแนวทางหลวงของโครงการมีเขตทางกว้าง 30 และ 60 เมตร โดยประมาณ

1) รูปแบบทางหลวงตอนที่ 1 (ทางหลวงหมายเลข 12)

จากจุดเริ่มต้นโครงการทางหลวงหมายเลข 12 กิโลเมตร บริเวณ กม. ที่ 169+945 ไปถึง กม.ที่ 170+100 มีขนาด 4 ช่องจราจร ถึงบริเวณโรงพยาบาลสุโขทัย จาก กม.ที่ 170+100 ไปถึง กม.ที่ 171+400 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 101 มีขนาด 8 ช่องจราจร ที่แยกคลองโพธิ์ และกม. ที่ 171+400 ไปถึง จุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 171+606 มีขนาด 6 ช่องจราจร

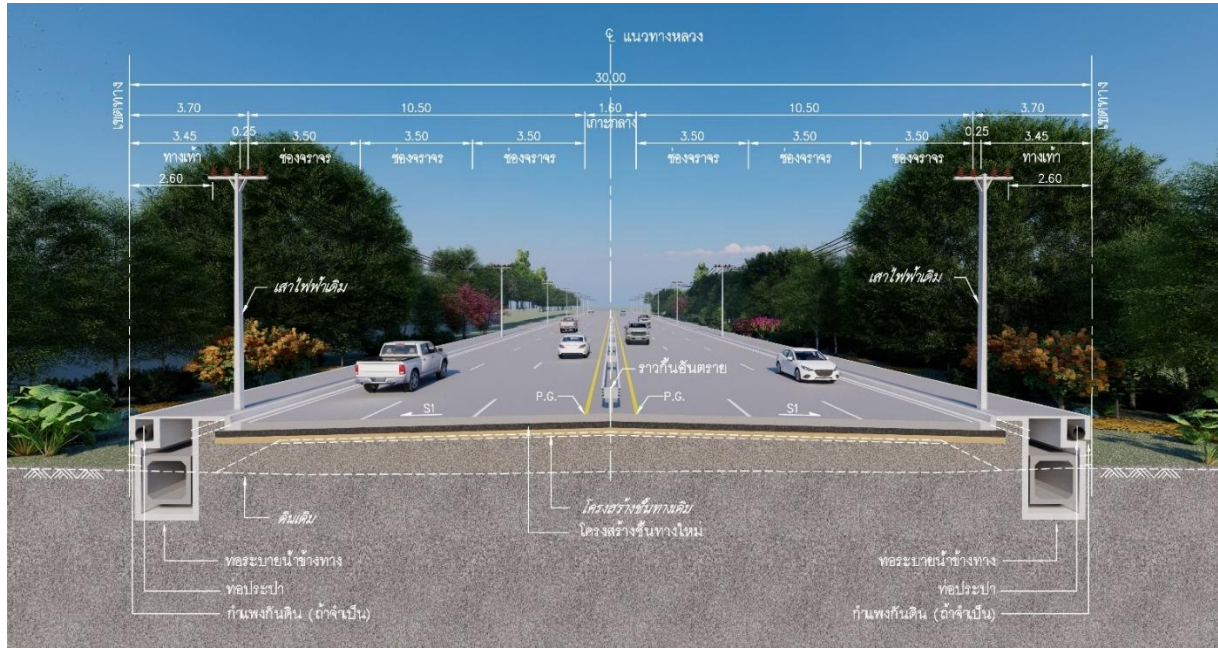
สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นของทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อการปรับปรุง ขยายและเพิ่มช่องจราจรในเส้นทางช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นให้เป็นทางขนาด 4 - 6 ช่องจราจร และ 8 ช่องจราจร ซึ่งมีรายละเอียดรูปแบบเบื้องต้น ดังนี้

(1) รูปแบบที่ 1 ของทางหลวงหมายเลข 12 ขยายเป็น 4 ช่องจราจร บริเวณเขตทาง กว้าง 30 เมตร (ขยายเต็มเขตทาง) โดยมีความกว้างของช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.25 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยก กว้าง 4.60 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.2-1



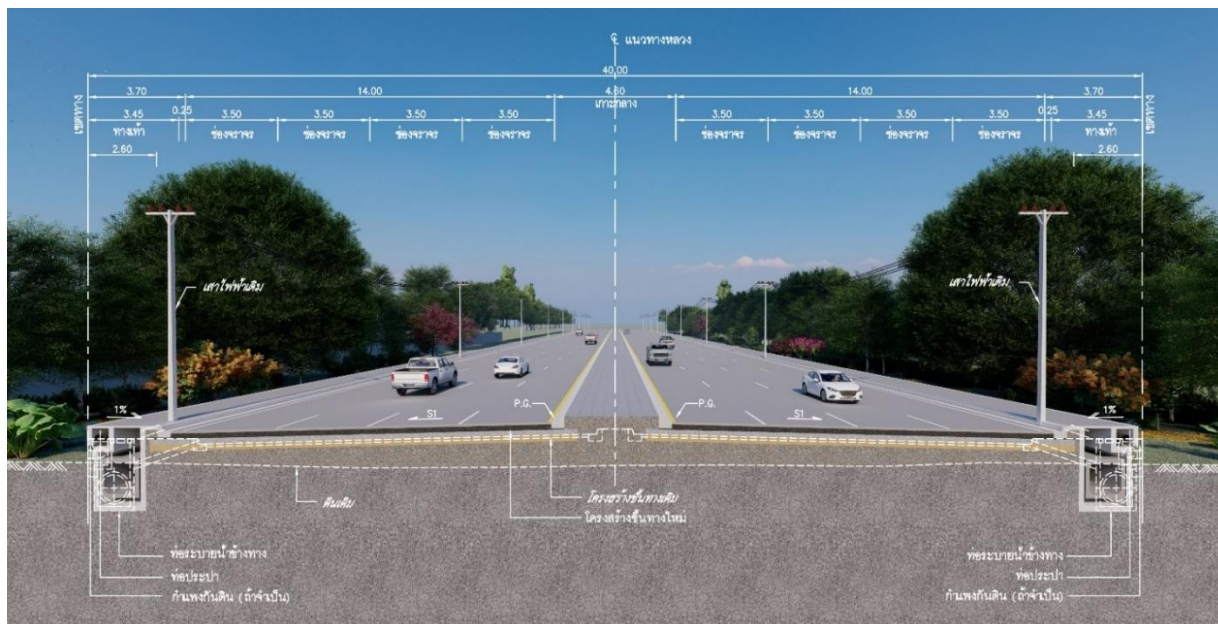
รูปที่ 5.2-1 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 12 ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร (ขยายเต็มเขตทาง)

(2) รูปแบบที่ 2 ของทางหลวงหมายเลข 12 ขยายเป็น 6 ช่องจราจร บริเวณเขตทางกว้าง 30 เมตร โดยมีความกว้างของช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบรวกกัน อันตราย กว้าง 1.60 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.2-2



รูปที่ 5.2-2 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 12 ขนาด 6 ช่องจราจร (บริเวณเขตทางกว้าง 30 เมตร)

(3) รูปแบบที่ 3 ของทางหลวงหมายเลข 12 ขยายเป็น 8 ช่องจราจร บริเวณเขตทางกว้าง 40 เมตร โดยมีความกว้างของช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 4.60 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.2-3



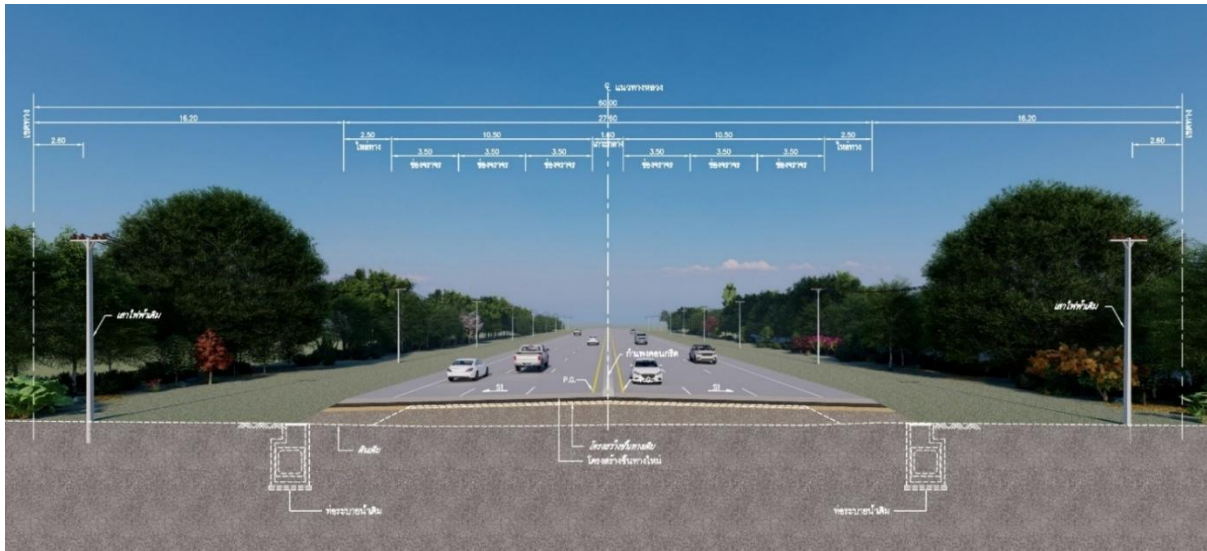
รูปที่ 5.2-3 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 12 ขนาด 8 ช่องจราจร (บริเวณเขตทางกว้าง 40 เมตร)

2) รูปแบบทางหลวงตอนที่ 2 (ทางหลวงหมายเลข 101) และตอนที่ 3 (ทางหลวงหมายเลข 1293)

ตอนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการทางหลวงหมายเลข 101 กม. ที่ 79+000 ไปถึง จุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 82+450 ที่แยกบางแก้ว (แยกโตโยต้า) มีขนาด 4 ช่องจราจร และตอนที่ 3 มีจุดเริ่มต้นโครงการทางหลวงหมายเลข 1293 กม. ที่ 0+000 ไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 2+025 บริเวณแยกกระซังค์ มีขนาด 4 ช่องจราจร

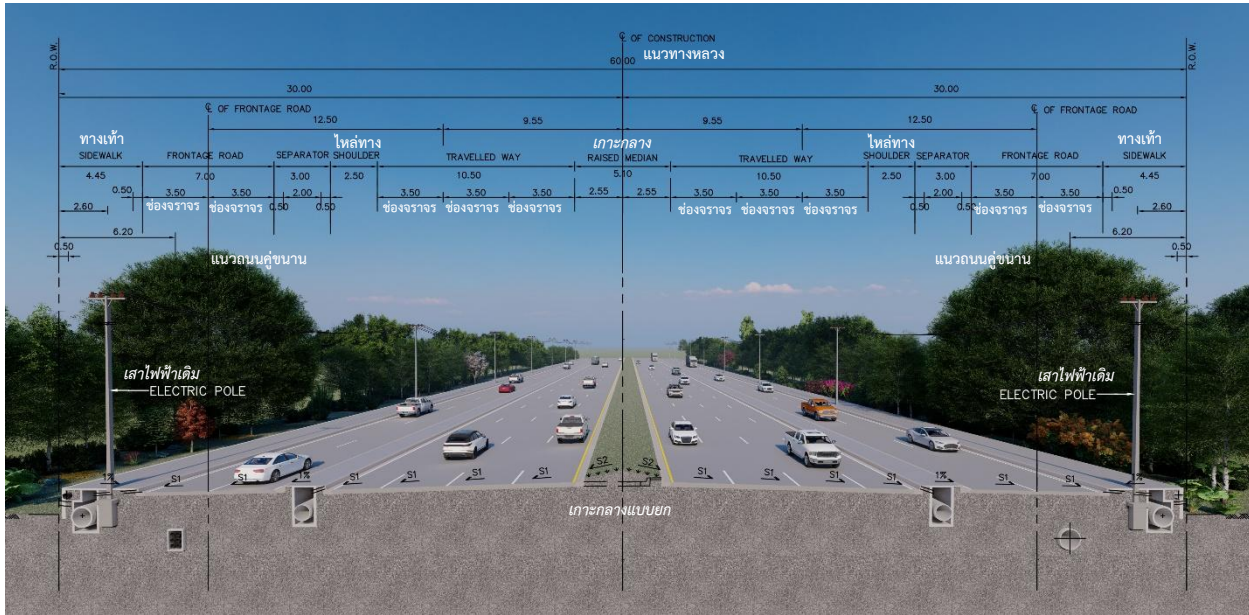
โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นของทางหลวงหมายเลข 101 และหมายเลข 1293 เพื่อการปรับปรุงขยายและเพิ่มช่องจราจรให้เป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ซึ่งมีรายละเอียดรูปแบบเบื้องต้น ดังนี้

(1) รูปแบบที่ 1 ของทางหลวงหมายเลข 101 และหมายเลข 1293 ขยายเป็น 6 ช่องจราจร บริเวณเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยมีความกว้างของช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 1.60 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.2-4



รูปที่ 5.2-4 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข 101 และทางหลวงหมายเลข 1293
ขนาด 6 ช่องจราจร (เขตทางกว้าง 60 เมตร)

(2) รูปแบบที่ 2 ของทางหลวงหมายเลข 101 และหมายเลข 1293 ขยายเป็น 6 ช่องจราจร และมีทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร บริเวณเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยมีความกว้างของช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร ทางเท้าข้างละ 3.45 เมตร เกาะกลางแบบยก กว้าง 5.10 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5.2-5



รูปที่ 5.2-5 รูปแบบเบี่ยงต้นทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293 ขนาด 6 ช่องจราจร
และมีทางคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร (เขตทางกว้าง 60 เมตร)

5.2.2 การกำหนดทางเลือกรูปแบบเกาะกลางสำหรับพัฒนาโครงการ

สำหรับรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางสำหรับพัฒนาโครงการ ที่ปรึกษาได้นำรูปแบบทั่วไปจำนวน 4 รูปแบบ ซึ่งครอบคลุมลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการมาพิจารณา คัดเลือกรูปแบบ ที่เหมาะสม ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบเกาะสี (Paint Median)

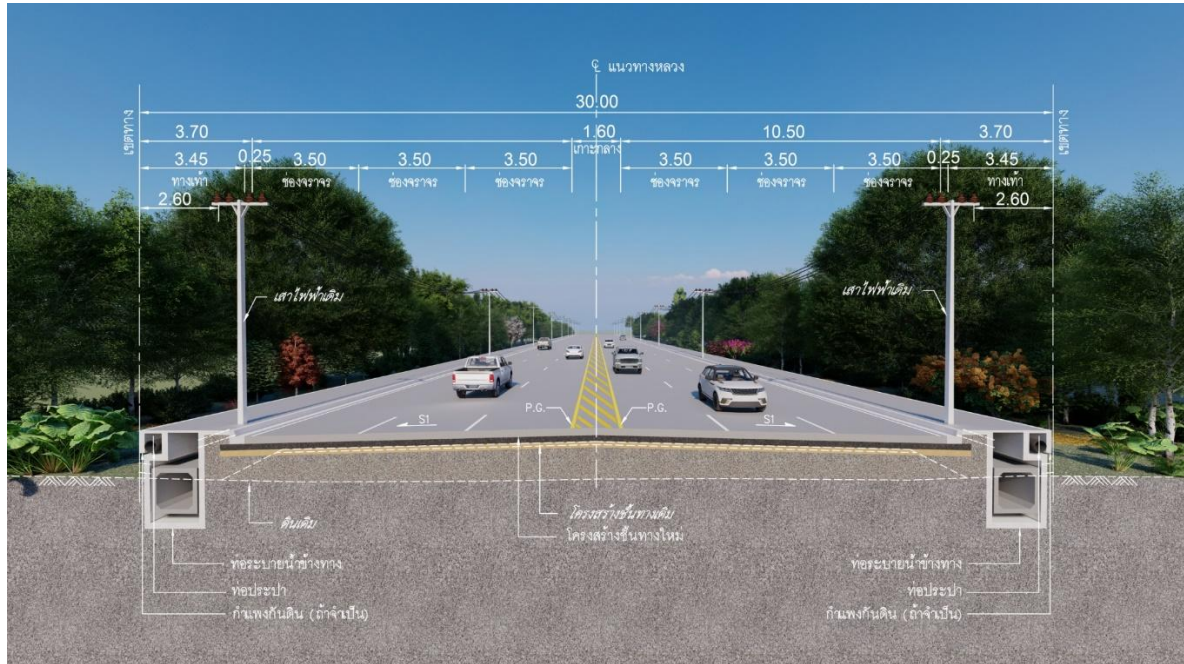
เกาะกลางแบบเกาะสี จะเป็นเกาะกลางที่แบ่งทิศทางการจราจรแบบทาสีตีเส้นบนผิวจราจรความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีทางเท้ากว้าง 3.45 เมตร มีเกาะกลางแบบทาสีตีเส้น (Paint Median) กว้าง 1.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) แสดงดังรูปที่ 5.2-6 และรูปที่ 5.2-7

● ข้อดี

- (1) การสัญจรเข้า-ออกสองข้างทางสามารถสัญจรได้ง่าย
- (2) สามารถมองเห็นได้ไกลในการขับซึ่รถ เนื่องจากไม่มีสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลาง
- (3) ก่อสร้างง่าย ประหยัดค่าก่อสร้าง
- (4) การระบายน้ำระหว่างสองข้างทาง ระบายได้ง่าย

● ข้อด้อย

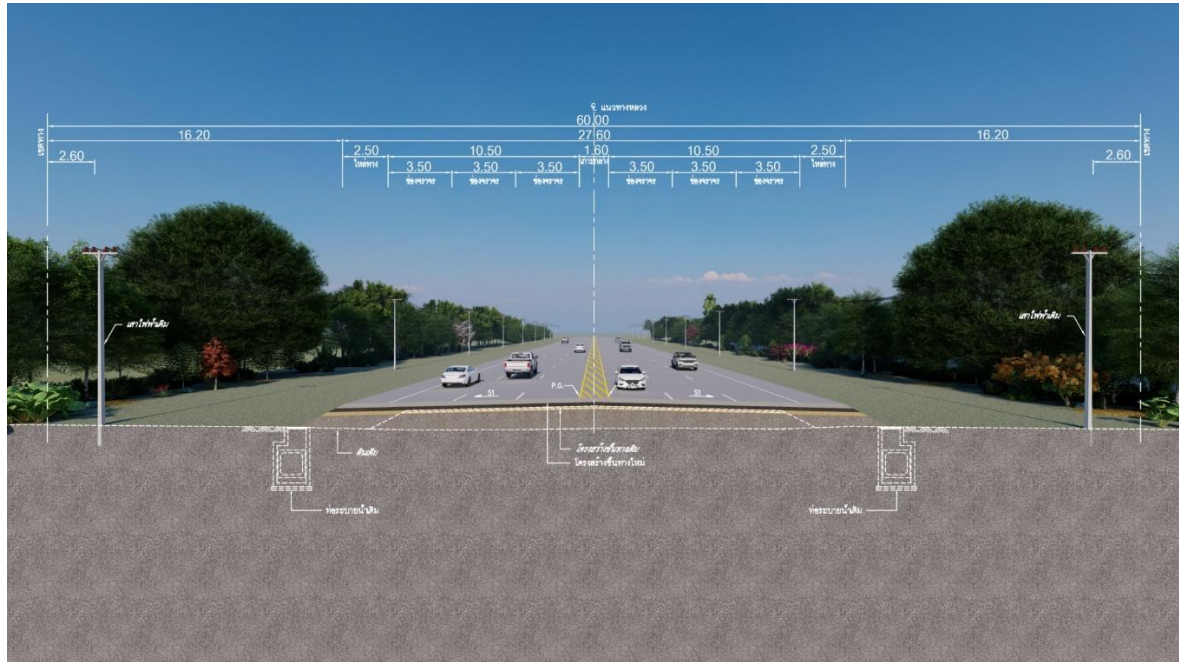
- (1) ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน รถสามารถวิ่งตัดกระแสจราจรได้
- (2) การเลี้ยวเข้าออกของรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
- (3) ไม่มีเกาะกลางพกหลบภัยสำหรับคนข้ามถนน
- (4) ไม่เหมาะกับถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก ใช้ความเร็วสูง และบริเวณที่สองข้างทางเป็นย่านชุมชนหนาแน่น



รูปที่ 5.2-6 เกาะกลางแบบเกาะสี่ สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-6 (ต่อ) เกาะกลางแบบเกาะสี่ สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-7 เกาะกลางแบบเกาะสี่ สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293 ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร



รูปที่ 5.2-7 (ต่อ) เกาะกลางแบบเกาะสี่ สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร

2) รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบราวกันอันตราย (Guard Rail)

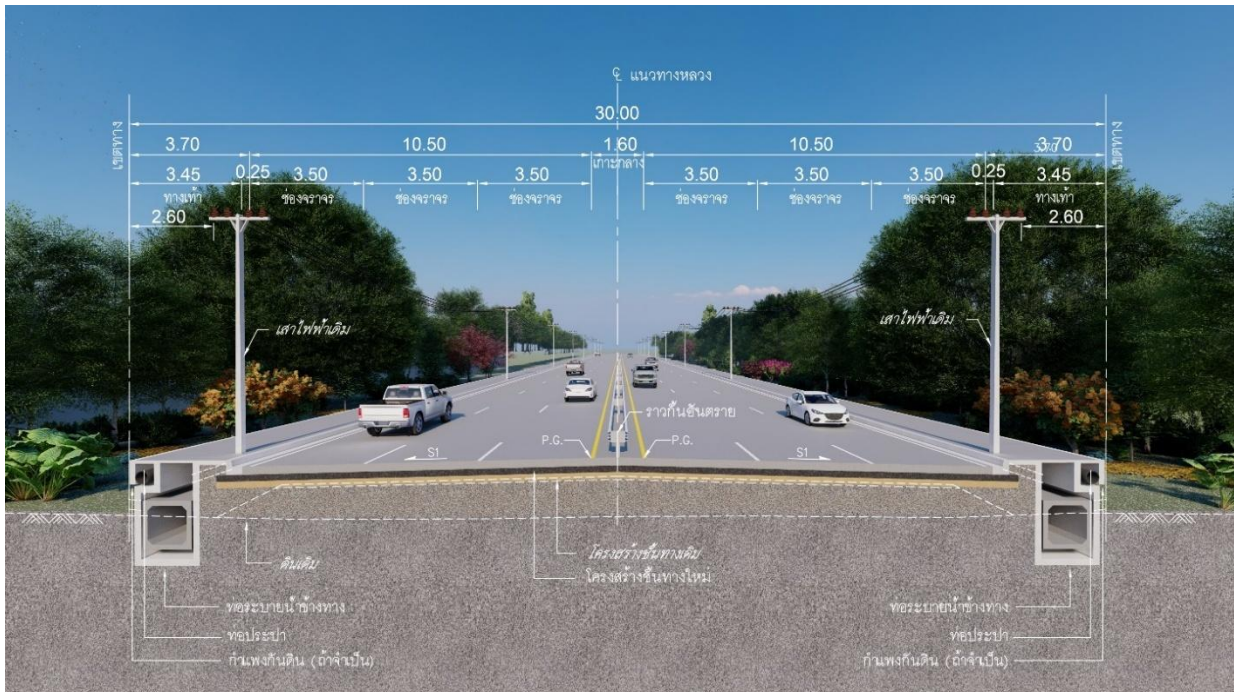
เกาะกลางแบบราวกันอันตราย จะเป็นเกาะกลางแบบราวเหล็กกันอันตราย ติดตั้งที่ผิวจราจรบริเวณ เกาะกลางความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีทางเท้ากว้าง 3.45 เมตรมีเกาะกลางแบบราวเหล็กกันอันตราย กว้าง 1.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) เพื่อป้องกันรถไม่ให้ ข้ามเกาะตัดกระแสดจราจร ซึ่งจะมีการกำหนดจุดดักกลับรถเป็นระยะ แสดงดังรูปที่ 5.2-8 และ รูปที่ 5.2-9

● ข้อดี

- (1) ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็ว
- (2) สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายช่องจราจรในอนาคต
- (3) การระบายน้ำระหว่างสองข้างทาง ระบายได้ง่าย

● ข้อด้อย

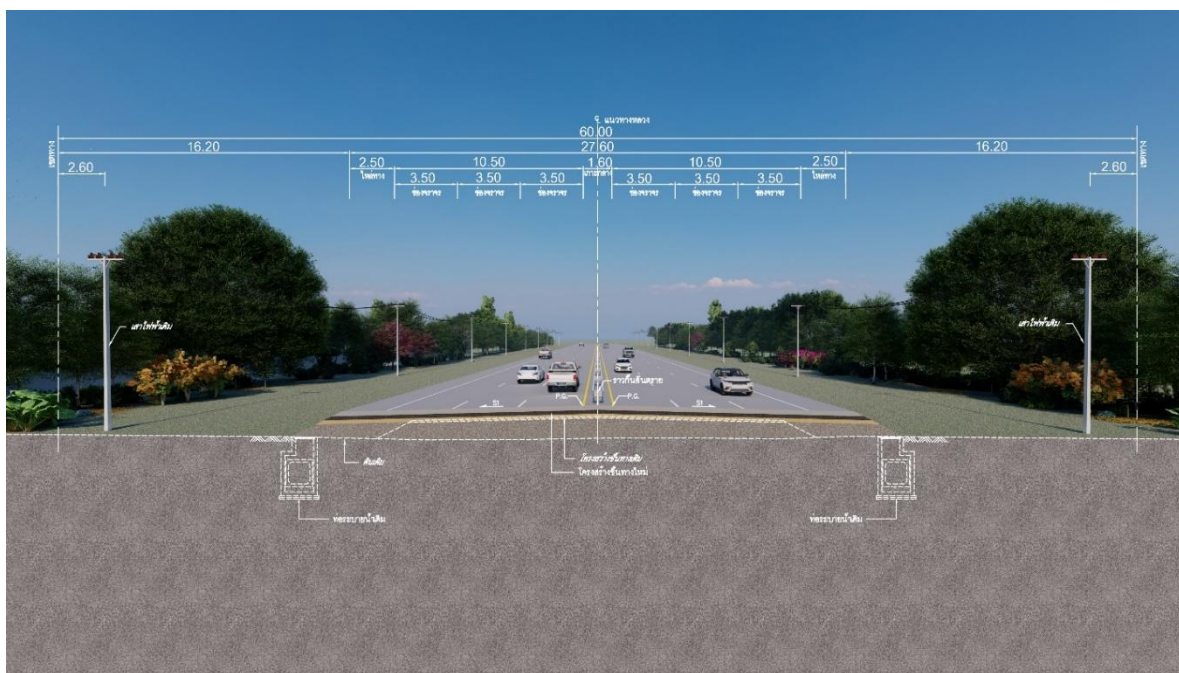
- (1) ที่จุดเปิดเกาะกลางมีพื้นที่ไม่พอในการสร้างช่องจราจรรอเลี้ยว การกลับรถ
- (2) การข้ามถนนของคนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง รวมถึงมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแรมมาก
- (3) ต้องมีการซ่อมบำรุงบ่อยครั้งจากรถที่ชนราวเหล็กทำให้การจราจรติดขัดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้



รูปที่ 5.2-8 เกาะกลางแบบราวกันอันตราย สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-8 (ต่อ) เกาะกลางแบบราวกันอันตราย สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-9 เกาะกลางแบบราวกันอันตราย สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
 ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร



รูปที่ 5.2-9 (ต่อ) เกาะกลางแบบราวกันอันตราย สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร

3) รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

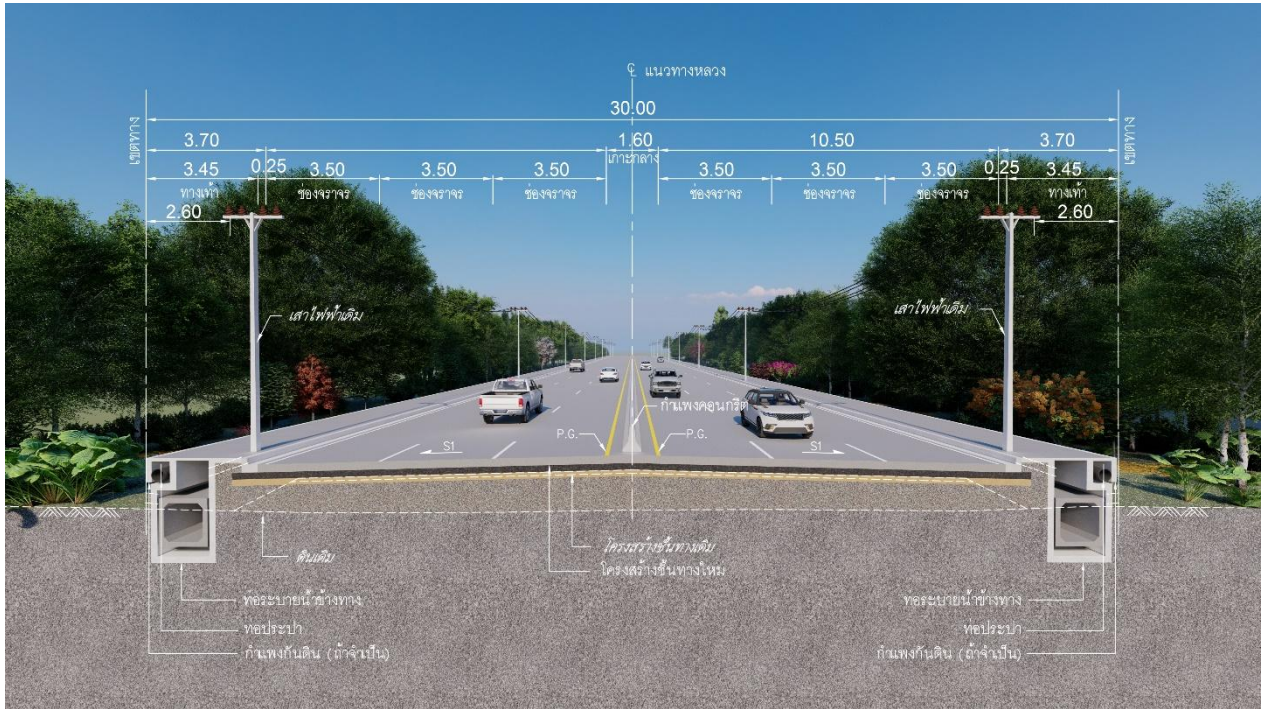
เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) จะเป็นเกาะกลางที่มีกำแพงคอนกรีตติดตั้งบริเวณเกาะแบ่งทิศทางจราจรหรือป้องกันไม่ให้อัตราเร็วข้ามเกาะตัดกระแสระจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรมีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีทางเท้ากว้าง 3.45 เมตร มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 1.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) แสดงตามรูปที่ 5.2-10 และรูปที่ 5.2-11

● ข้อดี

- (1) ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ดีที่สุด เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงหรือในบริเวณทางโค้ง
- (2) สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายช่องจราจรในอนาคต
- (3) การซ่อมบำรุงน้อยที่สุด

● ข้อด้อย

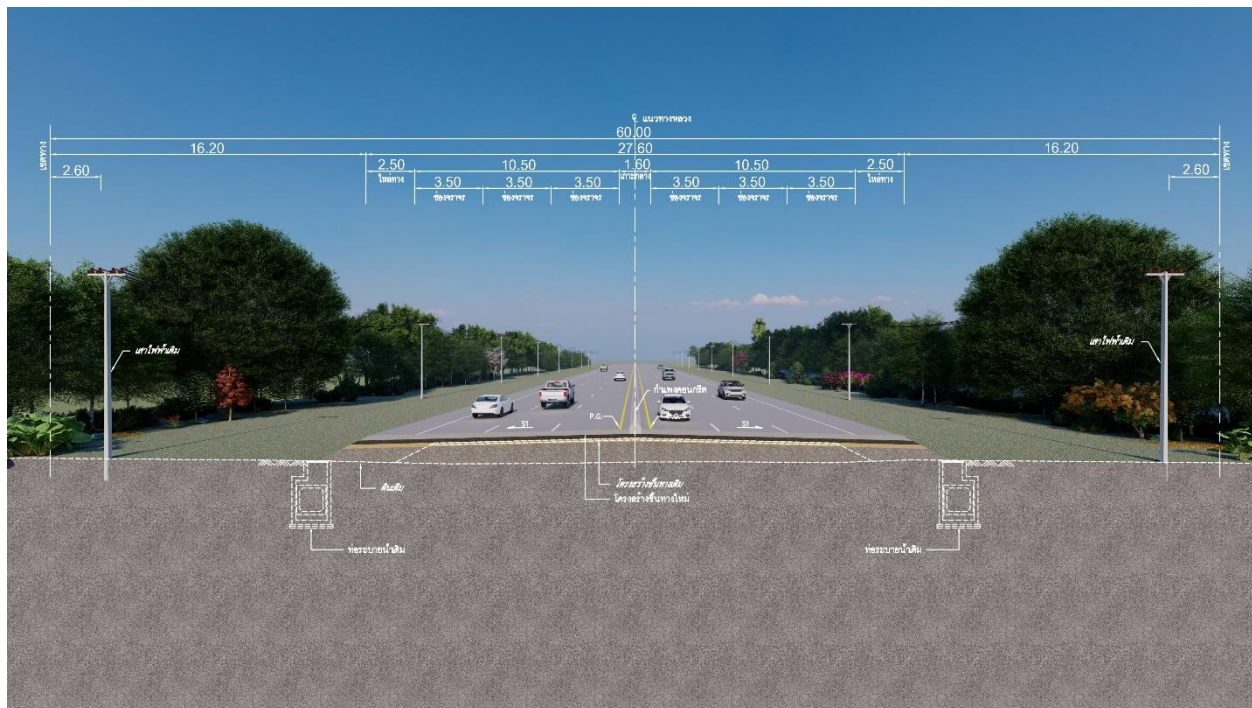
- (1) ที่จุดเปิดเกาะกลางมีพื้นที่ไม่พอในการสร้างช่องจราจรรอบเลี้ยว การกลับรถ
- (2) การข้ามถนนของคนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง รวมถึงมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแคว่มาก
- (3) ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งบริเวณทางโค้ง



รูปที่ 5.2-10 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-10 (ต่อ) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต สำหรับทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-11 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร



รูปที่ 5.2-11 (ต่อ) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร

4) รูปแบบที่ 4 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

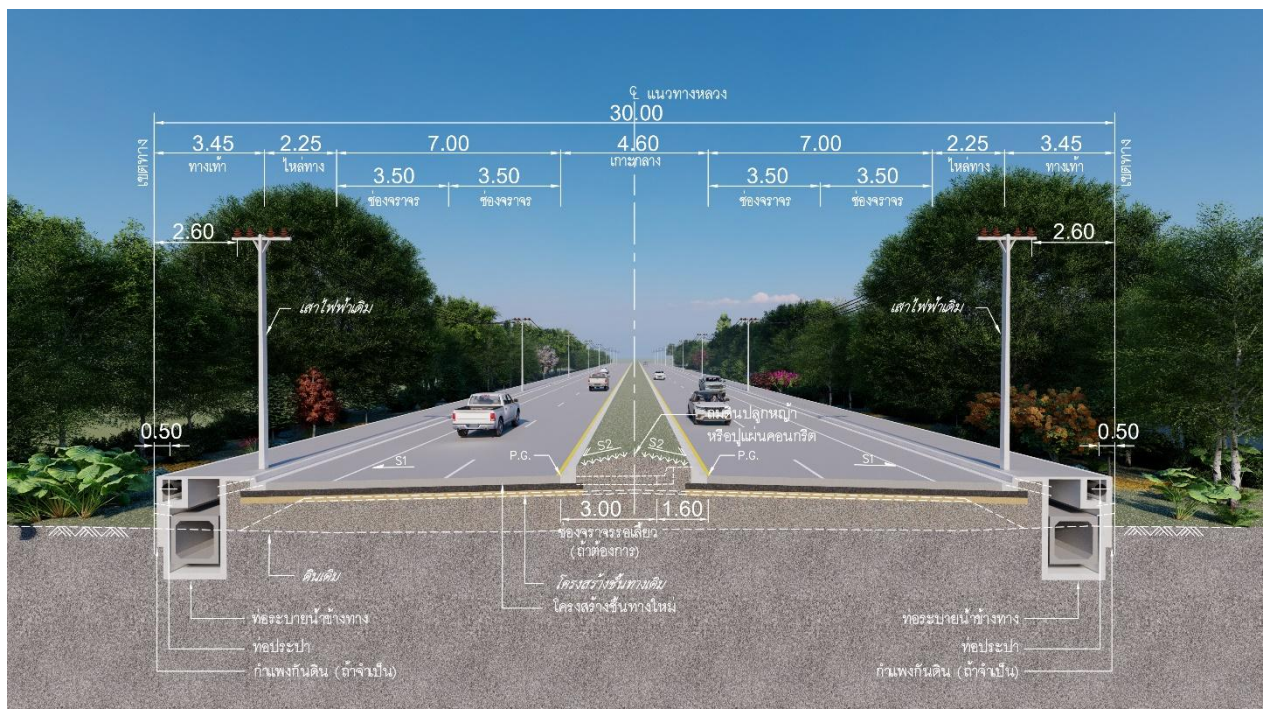
เกาะกลางแบบยก (Raised Median) จะเป็นเกาะกลางแบบถมดินเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อป้องกันไม่ให้รถวิ่งข้ามเกาะ ตัดกระแสระจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอก กว้าง 2.25 และ 2.50 เมตร และทางเท้ากว้าง 3.45 และ 4.45 เมตร มีเกาะกลางแบบยกถมดิน กว้าง 4.60 เมตร และ 5.10 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) โดยความกว้างของเกาะสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยว กลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรของรถทางตรงในบริเวณจุดกลับรถและทางแยกต่าง ๆ แสดง ตามรูปที่ 5.2-12 ถึง รูปที่ 5.2-14

● ข้อดี

- (1) สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้และจัดสวนหย่อมเพื่อเพิ่มทัศนียภาพ ที่สวยงามได้ และเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดเปิดเกาะกลาง
- (2) เหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย

● ข้อด้อย

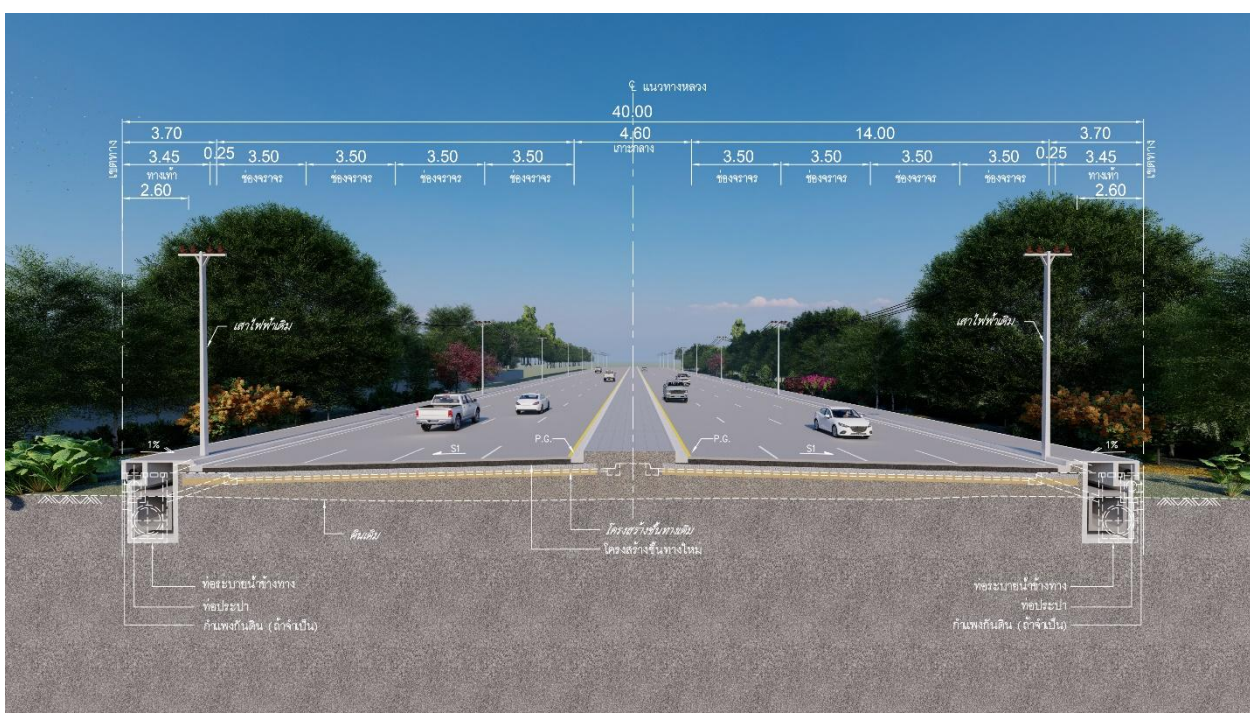
- (1) ไม่เหมาะกับทางหลวงที่การจราจรใช้ความเร็วสูง
- (2) ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งที่ลาดเอียงเข้า เกาะกลาง ในการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ
- (3) ต้องใช้พื้นที่มากกว่ารูปแบบอื่น ๆ



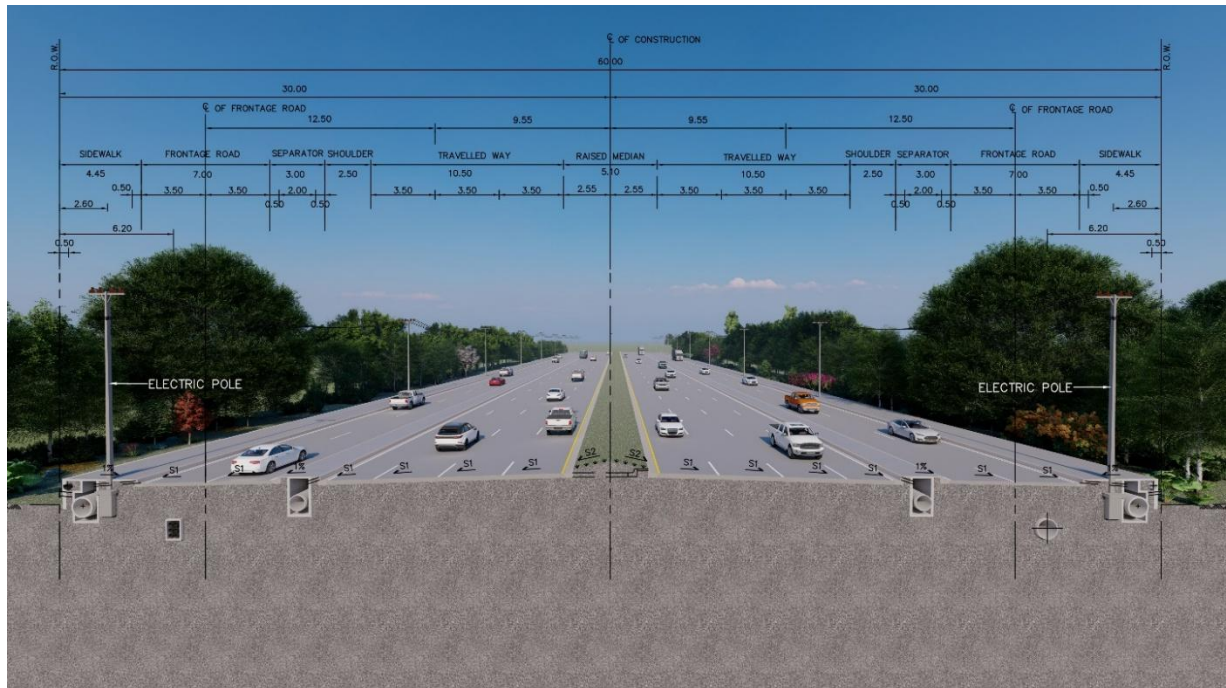
รูปที่ 5.2-12 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) สำหรับทางหลวงหมายเลข 12
ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-12 (ต่อ) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) สำหรับทางหลวงหมายเลข 12
 ช่วงเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 5.2-13 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) สำหรับทางหลวงหมายเลข 12
 ช่วงเขตทางกว้าง 40 เมตร



รูปที่ 5.2-14 เกะกลางแบบยก (Raised Median) สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร



รูปที่ 5.2-14 (ต่อ) เกะกลางแบบยก (Raised Median) สำหรับทางหลวงหมายเลข 101 และ 1293
ช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร

5.2.3 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางของโครงการ

โครงการได้กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเพื่อเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางทางหลวงที่เหมาะสม โดยพิจารณาเกณฑ์ในการคัดเลือกจากปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้

1) **ด้านวิศวกรรมและจราจร** เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการกำหนดรูปแบบเกาะกลางทางหลวงโครงการ เนื่องจากพัฒนาทางหลวงโครงการเป็นการยกระดับมาตรฐานทาง เพิ่มความเร็ว ความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงโครงการ จึงพิจารณาปัจจัยในด้านนี้เป็นสิ่งสำคัญ

2) **ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน** ในการพัฒนาโครงการควรพิจารณาถึงความเหมาะสมในด้านการลงทุน และคำนึงถึงรูปแบบเกาะกลางทางหลวงที่สามารถลดผลกระทบ พัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ และมีความคุ้มค่า จึงจำเป็นคำนึงถึงรูปแบบเกาะกลางทางหลวงที่เหมาะสม

3) **ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน** นอกเหนือจากการออกแบบให้ได้ตามมาตรฐานทาง ให้มีความปลอดภัย และมีความเหมาะสมทางด้านการลงทุนแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และชุมชน อันเนื่องมาจากรูปแบบของการพัฒนาโครงการ นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาถึงความสวยงามและทัศนียภาพโดยรอบด้วย

โดยสรุปคะแนนการเปรียบเทียบเกณฑ์ของปัจจัยหลักได้ ดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	คะแนน
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	คะแนน
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน	35	คะแนน
รวม	100	คะแนน

5.2.4 การออกแบบจุดกลับรถ

โครงการจะพิจารณารูปแบบจุดกลับรถให้มีระยะห่างที่เหมาะสมและความปลอดภัย ดังนั้น โดยจะพิจารณาจุดกลับรถบริเวณที่เป็นสะพานข้ามคลอง (ถ้ามี) หรือกลับรถในบริเวณทางแยกต่างระดับ ส่วนระยะห่างระหว่างจุดกลับรถจะพิจารณาจากสภาพพื้นที่สองข้างทางของชุมชน และความต้องการและปริมาณจราจร ที่กลับรถ



รูปที่ 5.2-15 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้น

6. งานด้านสิ่งแวดล้อม

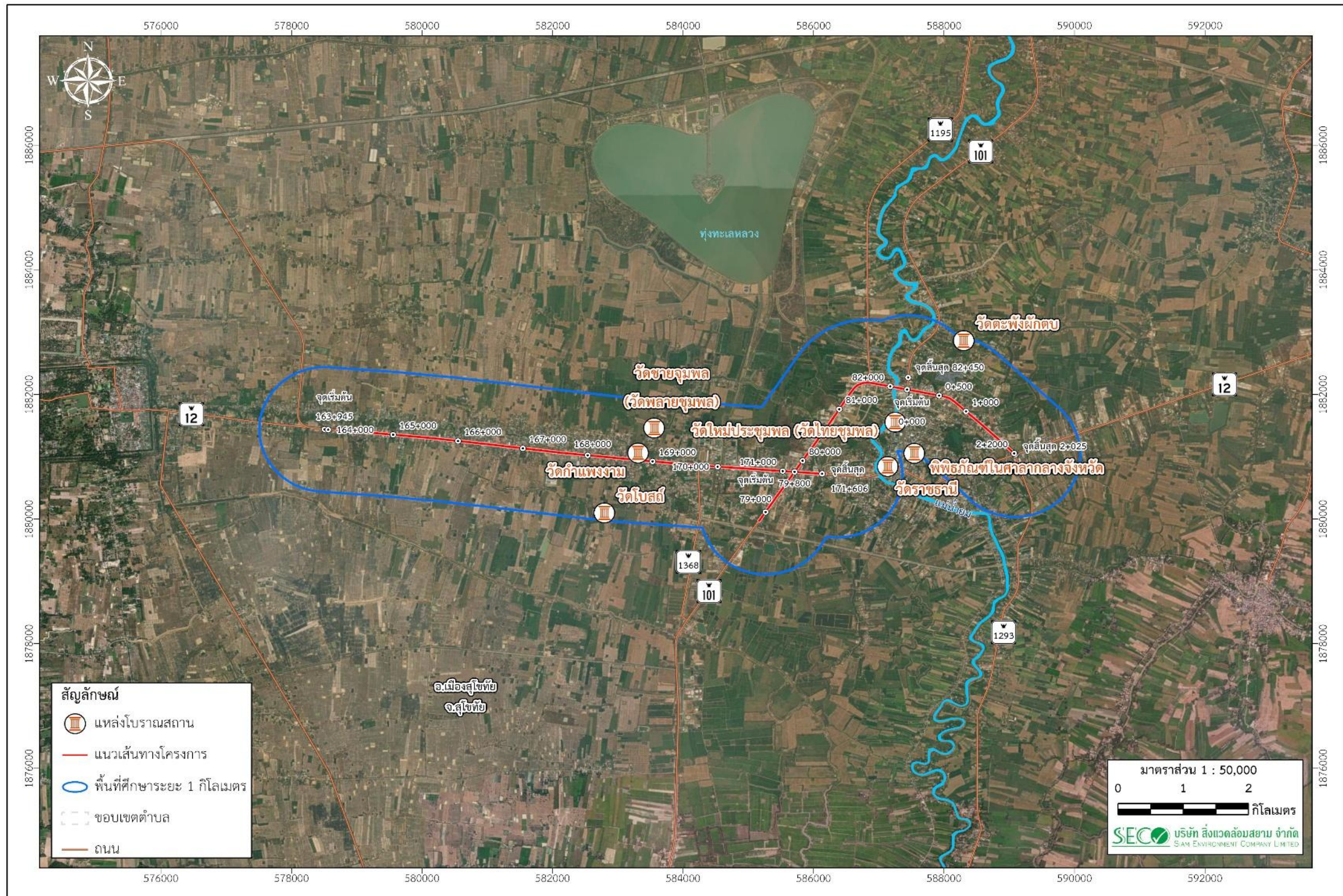
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 ในเอกสารท้ายประกาศ 4 ลำดับที่ 20 กำหนดไว้ว่าทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำและแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่อุทยาน แห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม รวมถึงโบราณสถานทั้งที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่ง โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ ในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลจากฐานระบบ ภูมิสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems : GIS) ร่วมกับที่ปรึกษาได้ดำเนินการทำหนังสือ ตรวจสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

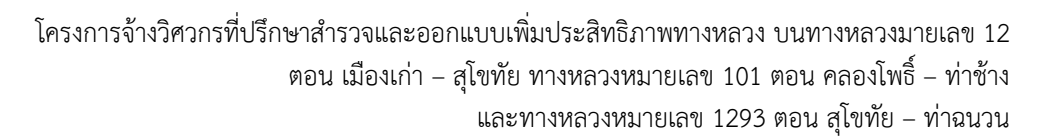
ทั้งนี้ จากผลการตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์ จากระบบภูมิสารสนเทศโครงการสำรวจแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร พบว่า ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งโบราณสถาน จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ วัดกำแพงงาม วัดชายชุมพล (วัดปลายชุมพล) วัดโบสถ์ วัดตะพังผักตบ พิชัยภัณฑ์ในศาลากลางจังหวัด วัดราชธานี และวัด ใหม่ชุมพล (วัดไทยชุมพล) และในระยะ 2 กิโลเมตร จากการตรวจสอบพื้นที่เมืองเก่าตามประกาศคณะกรรมการ อนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า และข้อมูลแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควร อนุรักษ์ จากกองจัดการสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม ของสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า บางส่วนของพื้นที่ศึกษาทับซ้อนกับอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย และเมืองบริวาร ซึ่งต้องเข้าช่วยในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังตารางที่ 6.1-1 และตารางที่ 6.1-2 แสดงดังรูปที่ 6.1-1 และรูปที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด
20.	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครอง สัตว์ป่า	×
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	×
20.4	พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	×
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	×
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชี แหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	✓
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	✓



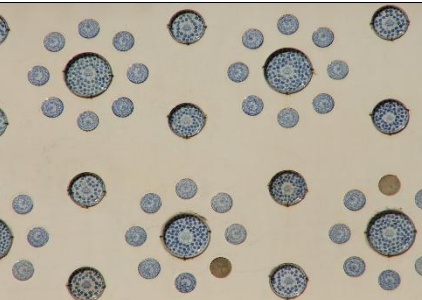
รูปที่ 6.1-1 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร



ตารางที่ 6.1-2 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร

ลำดับ	โบราณสถาน	ภาพประกอบ	ระยะทาง (เมตร)
1	วัดกำแพงงาม		115
2	วัดชายจุมพล		525
3	วัดโบสถ์	 สภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ยังไม่มี การสำรวจด้านโบราณคดีเพิ่มเติม	895
4	วัดตะพังผักตบ	 สภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ยังไม่มี การสำรวจด้านโบราณคดีเพิ่มเติม	950

ตารางที่ 6.1-2 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร (ต่อ)

ลำดับ	โบราณสถาน	ภาพประกอบ	ระยะห่าง (เมตร)
5	พิพิธภัณฑสถานกลาง จังหวัด		990
6	วัดราชธานี		915
7	วัดใหม่ประชุมพล (วัดไทยชุมพล)		555
			
			

6.2 การศึกษาสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

งานศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ ครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งได้ดำเนินการตามแนวทางการจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สิงหาคม 2567 รวมถึงแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ของกรมทางหลวง โดยศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่

- สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment)
- สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (Biological Environment)
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values)
- คุณค่าคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values)

ตลอดจนสภาพปัญหาปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พร้อมทั้งแสดงแผนที่ สภาพแวดล้อมบริเวณโครงการ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบโครงการ ตลอดจนบริเวณที่อาจจะได้รับผลกระทบ จากการดำเนินโครงการ

6.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

สำหรับพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวและสถานที่สำคัญจำนวน 40 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา 12 แห่ง สถานพยาบาล 4 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง และชุมชน 20 ชุมชน แสดงดังตารางที่ 6.3-1 แสดงดังรูปที่ 6.3-1

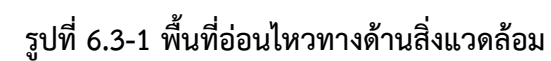
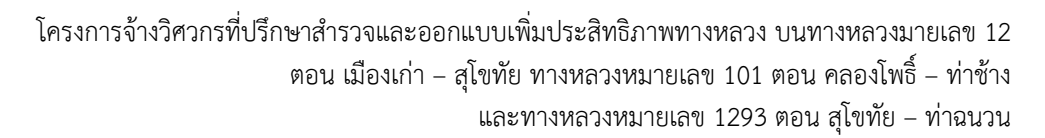
ตารางที่ 6.3-1 พื้นที่อ่อนไหวและสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
1	โรงเรียนอนุบาลเมืองสุโขทัย	สถานศึกษา	390
2	หมู่ที่ 2 บ้านนา	ชุมชน	295
3	วัดบ้านนา	ศาสนสถาน	100
4	หมู่ที่ 1 บ้านเพชรไผ่	ชุมชน	30
5	หมู่ที่ 4 บ้านเพชรไผ่	ชุมชน	100
6	โรงเรียนวัดคูหาสุวรรณ (บ้านเพชรไผ่)	สถานศึกษา	100
7	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเพชรไผ่	สถานพยาบาล	265
8	หมู่ที่ 3 บ้านขวาง	ชุมชน	190
9	วัดบ้านขวาง	ศาสนสถาน	70
10	โรงเรียนบ้านขวาง	สถานศึกษา	85
11	หมู่ 6 บ้านเหมืองน้ำหัก	ชุมชน	260
12	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกล้วย	สถานพยาบาล	40
13	โรงเรียนบ้านกล้วย	สถานศึกษา	135
14	หมู่ที่ 2 บ้านเหนือวัด	ชุมชน	300



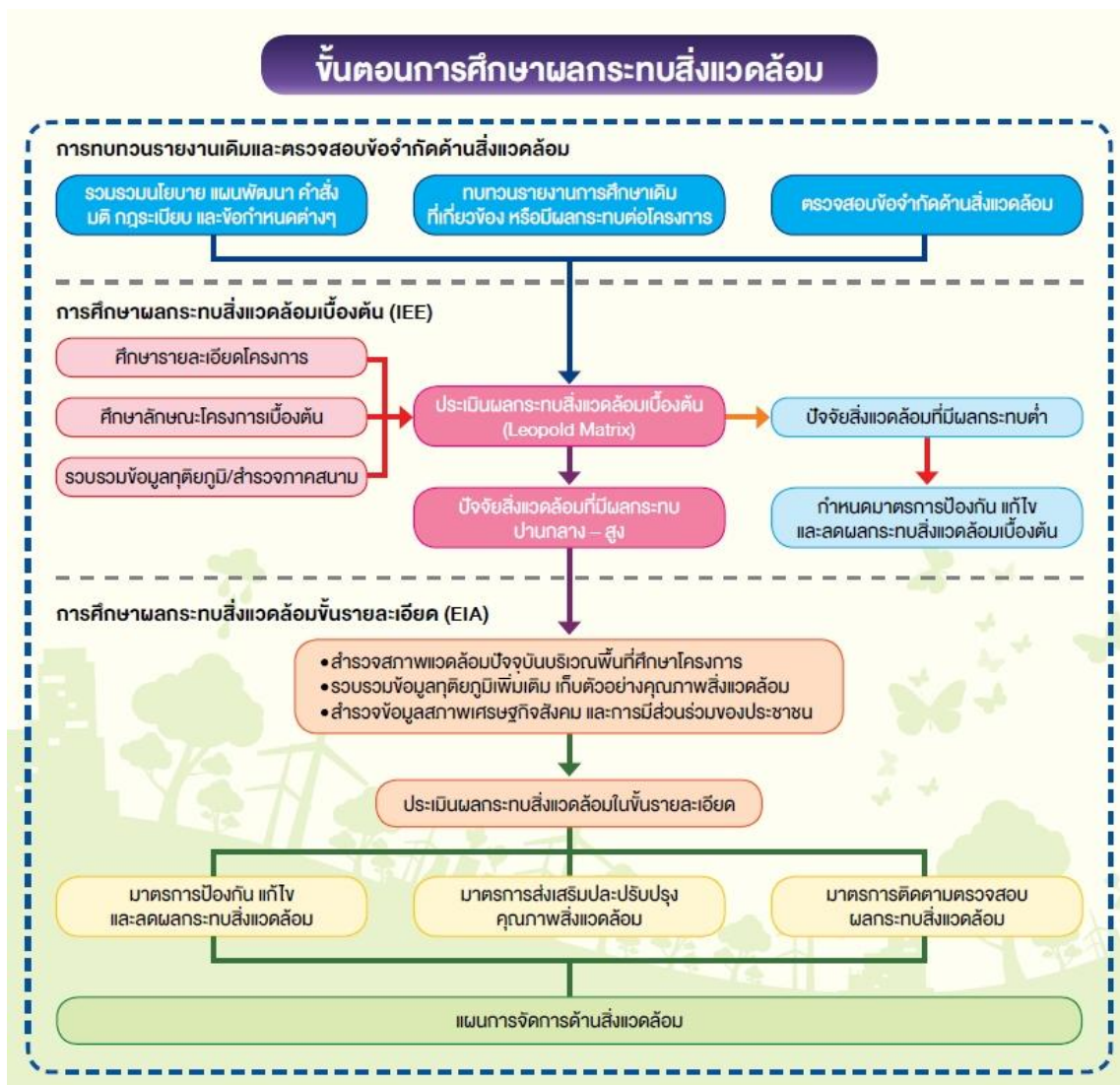
ตารางที่ 6.3-1 พื้นที่อ่อนไหวและสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)
15	หมู่ที่ 5 บ้านทางคลอง	ชุมชน	345
16	วัดกำแพงงาม	ศาสนสถาน	80
17	โรงเรียนศูนย์ศึกษาศิลปวัฒนธรรม	สถานศึกษา	380
18	หมู่ที่ 1 บ้านกล้วย	ชุมชน	285
19	วิทยาลัยเทคนิคสุโขทัย	สถานศึกษา	235
20	โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม	สถานศึกษา	275
21	วิทยาลัยนาฏศิลปสุโขทัย	สถานศึกษา	140
22	โรงเรียนบ้านสนมปิน	สถานศึกษา	145
23	โรงพยาบาลสุโขทัย	สถานพยาบาล	85
24	หมู่ที่ 13 บ้านคลองโพธิ์	ชุมชน	380
25	หมู่ที่ 12 บ้านโพธิ์ทองพัฒนา	ชุมชน	310
26	โรงพยาบาลรวมแพทย์สุโขทัย	สถานพยาบาล	134
27	วิทยาลัยสารพัดช่างสุโขทัย	สถานศึกษา	230
28	คริสตจักรสมานสามัคคีเมืองสุโขทัย	ศาสนสถาน	135
29	ชุมชนร่วมพัฒนา	ชุมชน	165
30	ชุมชนคลองโพธิ์	ชุมชน	255
31	หมู่ที่ 1 บ้านวังหิน	ชุมชน	170
32	กศน.ตำบลปากแคว	สถานศึกษา	160
33	ชุมชนบางแก้ว	ชุมชน	300
34	ชุมชนราชธานี	ชุมชน	265
35	ชุมชนประชาร่วมใจ	ชุมชน	340
36	หมู่ที่ 9 บ้านห้วยลาก	ชุมชน	205
37	โรงเรียนอนุบาลสุโขทัย	สถานศึกษา	160
38	ชุมชนคลองตาเพชร	ชุมชน	375
39	ชุมชนตาลเดี่ยว	ชุมชน	400
40	หมู่ที่ 4 บ้านคลองกระซังค์	ชุมชน	380



6.4 แนวทางการศึกษาและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567 ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง แสดงดังรูปที่ 6.4-1



รูปที่ 6.4-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

สำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษา 2 ส่วน คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยการศึกษาในขั้นตอนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลภูมิจากเอกสารและรายงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับการศึกษารายละเอียดโครงการรวมถึงการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม เพื่อนำไปวิเคราะห์รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เบื้องต้น ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ทรัพยากรหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างน้อยจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความโน้มที่จะเกิดผลกระทบมากกว่านั้น โดยรวบรวมข้อมูลปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 29 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 6.4-2

จากนั้นจะทำการคัดเลือกปัจจัยที่มีนัยสำคัญมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) สำหรับการดำเนินการสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพิ่มเติม และสำรวจข้อมูลภาคสนามเพิ่มเติม โดยปัจจุบันได้ทำการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 (ฤดูฝน) ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ เป็นต้น ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลการตรวจวัดในห้องปฏิบัติการ

ตารางที่ 6.4-2 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านกายภาพ (9 ปัจจัย)	ด้านชีวภาพ (2 ปัจจัย)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ (7 ปัจจัย)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (11 ปัจจัย)
- ภูมิสัณฐาน - ทรัพยากรดิน - ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย - น้ำผิวดิน - น้ำใต้ดิน - น้ำทะเล - อากาศและบรรยากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน	- นิเวศวิทยานบก - นิเวศวิทยาทางน้ำ	- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค - การคมนาคมขนส่ง - สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ - การเกษตรกรรม - นันทนาการ - การใช้ที่ดิน	- เศรษฐกิจ-สังคม - การโยกย้ายและการเวนคืน - การสาธารณสุข - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การแบ่งแยก - อุบัติเหตุและความปลอดภัย - ความปลอดภัยในสังคม - สุขภาพ - ผู้ใช้งาน - โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม - สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567, กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

7. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้ผลการศึกษาโครงการ เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการให้ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง ซึ่งจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและกำหนดเทคนิควิธีการรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสม อันจะทำให้ผู้ศึกษาโครงการได้รับข้อมูลความคิดเห็นอย่างกว้างขวางและครอบคลุมประเด็นสำคัญต่างๆ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการโครงการย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียงโครงการ อาทิ การเกิดฝุ่นละอองจากยานพาหนะขนย้ายวัสดุ การเกิดเสียงดังจากการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และการทำงานของเครื่องจักร อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการมีปริมาณจราจรเข้ามาใช้ถนนในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจ ได้มีส่วนร่วมในโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

7.1 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2566) แสดงดังตารางที่ 7.1-1

ตารางที่ 7.1-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
1) ผู้ได้รับผลกระทบ - พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผู้แทนศาสนสถาน/สถานศึกษา/ สถานพยาบาล ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กลุ่มของประชาชน/สถานประกอบการ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ผู้นำชุมชน/ผู้นำทางความคิด ได้แก่ ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการหมู่บ้าน/ชุมชน กลุ่มทางสังคมในชุมชน เป็นต้น ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กรมทางหลวง/บริษัท วิชาการ จำกัด /บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด/บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตติ้ง จำกัด

ตารางที่ 7.1-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ได้แก่ - หน่วยงานระดับจังหวัด/ภูมิภาค - หน่วยงานระดับอำเภอ - องค์รปกครองส่วนท้องถิ่น - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
5) องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ ได้แก่ - องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม - องค์กรเอกชนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในท้องถิ่น และนักวิชาการอิสระ
6) สื่อมวลชน เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ และสื่อออนไลน์
7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

7.2 แนวทางและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดให้มีกระบวนการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกจนสิ้นสุดการดำเนินงานของโครงการ อย่างต่อเนื่องเป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ได้มีโอกาสมีส่วนร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่างๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา เพื่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของการสื่อสารแบบ 2 ทาง (Two-Way Communication) กล่าวคือ การให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการ แก่ประชาชนและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปพร้อมๆ กัน ในการดำเนินงานทุกๆ ขั้นตอน ซึ่งจะขึ้นประโยชน์ต่อการสำรวจและออกแบบ ตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการตามแนวทางการศึกษา ดังต่อไปนี้

1) แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2566)

2) แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 4 : ตุลาคม พ.ศ. 2563)

โดยการดำเนินการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการจะครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานดังนี้

(1) จัดทำแผนรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

(2) ดำเนินกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้มีโอกาสมีส่วนร่วมรับทราบ

ข้อมูลและแสดงความคิดเห็น และสรุปข้อคิดเห็นต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด โดยกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง

(3) จัดทำสื่อ/เอกสารต่างๆ ได้แก่ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และไลน์โครงการ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของโครงการ ตามแผนดำเนินงานเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่อง

(4) รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น และแสดงรายละเอียดของการนำประเด็นต่างๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาโครงการ

สำหรับแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

1) กิจกรรมการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการ (Public Information) เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ โดยที่ปรึกษามีวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารโดยใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสรุปข้อมูลโครงการ สิ่งพิมพ์ เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ ไลน์โครงการ จดหมาย ป้ายประกาศ การจัดนิทรรศการ การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อสาธารณะ และการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารรายละเอียดโครงการ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นโครงการ

(2) กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น (Public Consultation) เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นเพื่อประกอบการการศึกษาโครงการ โดยกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการจัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการดำเนินการแต่ละครั้งจะต้องครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำเสนอข้อเท็จจริง และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 7.2-1



รูปที่ 7.2-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา

1) การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายในพื้นที่ต่อผู้บริหาร ระดับจังหวัด/อำเภอ เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ แนวคิดการออกแบบถนนโครงการ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะตลอดจนข้อจำกัดต่าง ๆ ในพื้นที่ เพื่อนำพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและกำหนดแนวคิดการออกแบบเบื้องต้น รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.3-1

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดสุโขทัย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 มีนาคม 2568 เวลา 13.00 น. ณ สำนักงานแขวงทางหลวงสุโขทัย ตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย 	- เสนอให้ขยายแนวเส้นทางเพิ่มเติมจากที่สิ้นสุดโครงการบริเวณทางแยกทางหลวง ทล 1293 ตัดกับ ทล.12 (แยกกระซังค์) ต่อกออกไปตามแนวทางหลวง ทล.1293 เพื่อให้สามารถออกแบบระบบระบายน้ำจากโครงการไปสู่คลองข้างเคียงได้ - ควรออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการให้สามารถช่วยแก้ไขปัญหการจราจรสำหรับคนในพื้นที่ และช่วยแก้ไขระบบระบายน้ำในพื้นที่ด้วย - ขอให้ที่ปรึกษาออกแบบทางหลวงของโครงการให้สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาที่แขวงฯ จะดำเนินการต่อไปในอนาคต - ช่วงบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ สะพานหลายแห่งไม่มีลำน้ำตัดผ่าน ควรศึกษาและออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาในพื้นที่ปัจจุบัน - ทล.12 มีสถานศึกษาหลายแห่งอยู่ 2 ข้างทาง และมีสะพานลอยคนข้ามเดิมอยู่ เสนอให้ออกแบบให้มีสะพานลอยมีไว้เช่นเดิม ควรจะประสานรายละเอียดกับสถานศึกษาในการออกแบบด้วย - แนวทางหลวง ทล. 12 มีเขตทางในแต่ละช่วงไม่เท่ากัน เนื่องจากบางช่วงแนวเขตทางอยู่ในคลองระบายน้ำด้านข้าง ควรออกแบบให้ต้องสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน - เสนอให้ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจผังที่ดินของบ้านเรือนประชาชนที่อยู่สองข้างทางด้วย - การออกแบบระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวง ทล. 1293 ขอให้พิจารณาออกแบบให้รองรับการระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำลงสู่แม่น้ำยมได้มากขึ้นด้วย - ทางหลวง ทล. 101 บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำยม การออกแบบสะพานเสนอให้ยกสะพานให้สูงขึ้นเนื่องจากสะพานปัจจุบันมีปัญหาเรื่องสิ่งปฏิกูลที่ลอยมาติดสะพานในช่วงฤดูน้ำหลาก

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุโขทัย เมื่อวันอังคารที่ 8 เมษายน 2568 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุโขทัย ตำบลบ้านกล้วย อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย 	- การพัฒนาโครงการควรออกแบบให้สอดคล้องกับผังเมืองจังหวัดที่กำลังดำเนินการจัดทำด้วย - ปัจจุบันถนนทุกเส้นของโครงการบริเวณจุดกลับรถไม่มีเลนหลบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ควรพิจารณาออกแบบให้มีเลนหลบสำหรับกลับรถด้วย - ปัจจุบันสำนักงานโยธาธิการฯ มีโครงการระบบป้องกันน้ำท่วมบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 จำนวน 2 จุด ขอให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้สอดคล้องกับระบบป้องกันน้ำท่วมของสำนักงานโยธาธิการฯ ด้วย
3	ผู้อำนวยการโครงการชลประทานสุโขทัย เมื่อวันอังคารที่ 8 เมษายน 2568 เวลา 15.00 – 16.30 น. ณ สำนักงานโครงการชลประทานสุโขทัย ตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย 	- ในช่วงฤดูน้ำหลากบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 และหมายเลข 101 จะมีปัญหาน้ำเอ่อล้นท่วมถนนเกือบทุกปี ขอให้พิจารณาออกแบบถนนและระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับการระบายน้ำของพื้นที่ด้วย - การออกแบบรูปแบบถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 เสนอออกแบบโดยเน้นประเด็นการบริหารจัดการน้ำเป็นหลัก โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นลำคลองควรพิจารณาเป็นรูปแบบสะพานเพื่อให้เกิดความคล่องตัวของการระบายน้ำ - ควรพิจารณาออกแบบถนนให้มีอัตลักษณ์ของเมืองสุโขทัย เช่น เสาไฟสว่าง รูปแบบเกาะกลาง เป็นต้น - บริเวณทางหลวงหมายเลข 1293 มีปัญหาการติดช่วงเข้าและช่วงเย็น จาการรับส่งนักเรียนหน้าโรงเรียนอนุบาลสุโขทัย ควรพิจารณาออกแบบขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
4	เทศบาลตำบลเมืองเก่า เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ สำนักงานเทศบาลตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 จากหน้าโรงพยาบาลสุโขทัย ถึงวิทยาลัยเทคนิคสุโขทัยช่องจราจรค่อนข้างแคบและมีปัญหาการติดค่อนข้างยาว ควรพิจารณาออกแบบให้มีช่องจราจรเพียงพอเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร - ช่วงเทศกาลลอยกระทงสุโขทัยจะมีปัญหาการติดสะสมจากเมืองเก่าจนถึงบริเวณวัดบ้านนา (จุดเริ่มต้นโครงการ) เนื่องจากถนนเข้าเมืองเก่าค่อนข้างแคบมีลักษณะเป็นคอคอด - การออกแบบถนนควรพิจารณาออกแบบให้มีอัตลักษณ์ของเมืองเก่าด้วย - เสนอให้กรมทางหลวงจัดทำป้ายส่งเสริม/ป้ายบอกทางสำหรับการท่องเที่ยวของเมืองเก่าเป็นระยะ ๆ ด้วย
5	คณะผู้บริหารเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เวลา 13.30 – 14.30 น. ณ สำนักงานเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี ตำบลธานี อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - ในพื้นที่ของเทศบาลเมืองสุโขทัยธานีมีโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเท้า เสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบถนนให้สอดคล้องกับโครงการของเทศบาลฯ (บริเวณแยกบางแก้ว – ไปทางอำเภอศรีสำโรง) - บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหลวงหมายเลข 12 บริเวณคลองโพธิ์ เสนอให้โครงการออกแบบรูปแบบถนน/ทางเท้าให้เลียดจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้เทศบาลพิจารณำไปดำเนินการต่อจากโครงการของกรมทางหลวงด้วย - เทศบาลฯ ยินดีให้ความร่วมมือกับโครงการฯ
6	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหลุม และคณะผู้บริหาร เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เวลา 15.00 – 16.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหลุม อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - บริเวณสี่แยกกระชังมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำของหมู่บ้านและสถานประกอบการบริเวณดังกล่าว ควรออกแบบให้ช่วยแก้ปัญหาการระบายน้ำบริเวณดังกล่าว - ควรพิจารณาออกแบบให้มีจุดกลับรถที่เหมาะสมและปลอดภัยต่อการใช้รถใช้ถนน - การออกแบบโครงการควรออกแบบให้รองรับกับระบบประปาส่วนภูมิภาคด้วย - เสนอให้โครงการออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถระบายลงแหล่งน้ำธรรมชาติที่อยู่ใกล้เคียงได้ เช่น ระบายลงหนองสองบาท เป็นต้น

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
7	ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลตำบลบ้านกล้วย เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เวลา 10.00 – 11.00 น. ณ เทศบาลตำบลบ้านกล้วย อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - ทางหลวงหมายเลข 12 มีจุดเสี่ยงบริเวณหน้าห้างบิ๊กซี และธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ (ธกส.) เนื่องจากมีประชาชนมาใช้บริการจำนวนมากและเกิดอุบัติเหตุบ่อย - เสนอให้ออกแบบถนนให้มีความปลอดภัยโดยเฉพาะบริเวณจุดอับ หรือจุดเสี่ยงต่างๆ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการ - การออกแบบระดับถนนควรดำเนินการสำรวจเขตทางและระดับน้ำในแนวเส้นทางให้ดี เพื่อการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้ดียิ่งขึ้น - การออกแบบเกาะกลางควรพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน รูปแบบเกาะกลางแบบแบริเออในปัจจุบันไม่เหมาะสมเกิดอุบัติเหตุบ่อย
8	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเมืองเก่า เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน 2568 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - พื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านเพชรไผ่ ตำบลเมืองเก่ามีตึกแถวที่อยู่ใกล้แนวเขตทางจะมีผลกระทบต่อตัวอาคารของประชาชนหรือไม่ - เสนอให้พิจารณาออกแบบเกาะกลางแบบยกเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน - การออกแบบไฟส่องสว่างควรพิจารณาออกแบบให้อยู่กลางเกาะมากกว่าริมทาง - เสนอให้พิจารณาออกแบบจุดพักรถบริเวณวงเวียนแยกบ้านนา - ป้ายบอกทางควรออกแบบและกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพ

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
9	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากแคว และคณะ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน 2568 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลปากแคว อำเภอเมือง สุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - บริเวณหน้าวิทยาลัยเทคนิคสุโขทัย ถนนค่อนข้างแคบและมีจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวด้วย ทำให้ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนรถติดมาก เสนอให้ออกแบบขยายช่องจราจรและจุดกลับรถที่เหมาะสม - บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลสุโขทัย ทล.1293 มีปัญหาการติดช่วงเช้าและช่วงเย็นมาก เนื่องจากรถรับส่งนักเรียน เสนอให้มีการออกแบบเพื่อจัดการจราจรบริเวณดังกล่าวด้วย - องค์การบริหารส่วนตำบลปากแควยินดีให้ความร่วมมือกับการศึกษาโครงการฯ
10	สำนักงานศิลปากรที่ 6 สุโขทัย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน 2568 เวลา 15.00 – 16.00 น. ณ สำนักงานศิลปากรที่ 6 สุโขทัย ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	 - เนื่องจากการพัฒนาโครงการทั้ง 3 ตอนอยู่ในเขตทางเดิมของทางหลวงซึ่งคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อโบราณสถานในพื้นที่แต่อย่างใด ขอให้โครงการดำเนินการตามขั้นตอนของการศึกษาให้ครบถ้วน - สำนักงานศิลปากรที่ 6 สุโขทัย ยินดีให้ความร่วมมือกับโครงการฯ เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่ซึ่งมีการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 7.3-1 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่เข้าพบ/วันเวลา/สถานที่	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
11	ผู้ว่าราชการจังหวัดสุโขทัย, หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสุโขทัย, ประธานสัมพันธ์จังหวัดสุโขทัย, นายอำเภอเมืองสุโขทัย, ผู้แทนอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย, และสำนักงานศิลปกรที่ 6 สุโขทัย เมื่อวันอังคารที่ 13 พฤษภาคม 2568 เวลา 14.00 – 15.30 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดสุโขทัย อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	- โครงการฯ ควรออกแบบระบบการระบายน้ำของทางหลวงในช่วงที่มีสะพานเดิมแต่ไม่มีทางน้ำให้เหมาะสม - ออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับน้ำฝนจากหมู่บ้านหรือชุมชนให้เพียงพอ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในชุมชนหรือหมู่บ้าน - พิจารณาออกแบบเกาะกลางให้เหมาะสมกับพื้นที่และการใช้งานของประชาชนในพื้นที่เพื่อความปลอดภัย - การออกแบบรูปแบบถนนควรพิจารณาระดับความสูงต่ำของคลองแม่รำพันและคลองยางด้วย เพื่อให้สามารถระบายได้สะดวก - การออกแบบรูปแบบถนนและจุดกลับรถอย่าให้โครงการพิจารณารูปแบบที่มีความปลอดภัยต่อการใช้รถใช้ถนนในเขตเมือง - ทางหลวงหมายเลข 12 จะมีอุบัติเหตุบ่อยครั้งบริเวณหน้าสถานศึกษา และหน้าห้างบิ๊ก C - การออกแบบเกาะกลางรูปแบบแบริเออร์ขอให้พิจารณาเป็นทางเลือกสุดท้าย เนื่องจากประชาชนไม่ค่อยชอบเกาะกลางรูปแบบดังกล่าว - ขอให้โครงการตรวจสอบข้อมูลการขึ้นทะเบียนโบราณสถานของวัดกำแพงงามว่าขึ้นทะเบียนทั้งวัดหรือไม่ เนื่องจากกำแพงวัดอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ

2) กิจกรรมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมสุโขทัย เทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา จังหวัดสุโขทัย และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 121 คน (รวมผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบออนไลน์) สำหรับบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 7.3-1 และมีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่อการศึกษาโครงการ โดยสรุปเป็นประเด็นสำคัญดังแสดงในตารางที่ 7.3-2 ดังนี้



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุโขทัย กล่าวเปิดการประชุมฯ



ผู้เข้าร่วมประชุมศึกษาข้อมูลจากเอกสารโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมวิดีโอทัศน์แนะนำโครงการ

รูปที่ 7.3-1 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมสุโขทัย เทอร์เซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา

ตำบลบ้านกล้วย อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย และการประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting



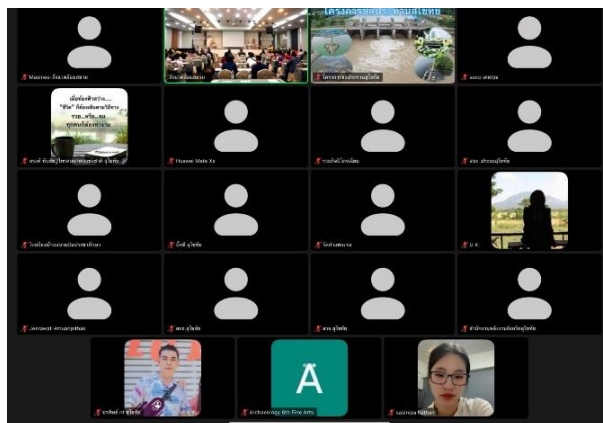
คณะที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยายข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting

รูปที่ 7.3-1 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

วันอังคารที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมสุโขทัย เทอร์เซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา

ตำบลบ้านกล้วย อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย และการประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting



ตารางที่ 7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1. ด้านวิศวกรรม		
1.1	บริเวณหน้าวัดบ้านนาบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 มีปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วมขังไม่สามารถระบายได้ เนื่องจากท่อระบายน้ำอุดตันจากการถมดินและการสร้างฐานป้ายบอกทาง ทำให้กีดขวางทางน้ำ ขอให้โครงการออกแบบเพื่อการแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
1.2	เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ เนื่องจากปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 12 จากแยกคลองโพธิ์ - วงเวียนบ้านนา มีนักท่องเที่ยวยุคใหม่ใช้เส้นทางดังกล่าวและเกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก การพัฒนาโครงการนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ และสำหรับทางหลวงหมายเลข 101 บริเวณแยกบางแก้ว เสนอให้ออกแบบเป็นสะพานข้ามแยกไปเลยเพื่อลดการติดสัญญาณไฟจราจร	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
1.3	การออกแบบเกาะกลางบางพื้นที่ออกแบบเป็นเกาะกลางแบบปลูกหญ้าซึ่งเมื่อหญ้าขึ้นยาวทำให้รถและไม่สวยงาม ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลมากขึ้น เสนอให้ออกแบบเกาะกลางให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
1.4	บริเวณหน้าวัดกำแพงงามทางหลวงหมายเลข 12 มักเกิดอุบัติเหตุบ่อย การออกแบบรูปแบบถนนและจุดกลับรถควรให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
1.5	ในช่วงฤดูฝน หากฝนตกเยาะน้ำจากคลองแม่รำพันจะล้นและไหลมาท่วมวัด เนื่องจากถนนบริเวณหน้าวัดสูงน้ำไม่สามารถระบายผ่านไปได้จะมีการแก้ไขปัญหายังไง	โครงการฯ จะต้องดำเนินการศึกษาและสำรวจข้อมูลทิศทางการไหลของน้ำและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
1.6	ควรพิจารณาออกแบบบริเวณที่เป็นสะพานข้ามคลองหรือบริเวณที่เป็นทางระบายน้ำ ให้สามารถระบายน้ำจากฝั่งคลองแม่รำพันไปยังอีกฝั่งได้สะดวก เนื่องจากปัจจุบันช่วงฤดูน้ำหลากจะมีน้ำเอ่อล้นท่วมถนน โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 12	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป

ตารางที่ 7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1.7	การออกแบบช่องจราจรควรออกแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ของถนน 2 ข้างทาง เช่น การออกแบบให้มีช่องทางสำหรับจักรยาน ช่องทางสำหรับการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
1.8	ทางหลวงหมายเลข 12 (เมืองเก่า - สุโขทัย) เป็นเส้นทางเข้าสู่อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ควรพิจารณาออกแบบให้เป็น Land Mark ของเมืองสุโขทัย เช่น การปลูกต้นไม้ที่เป็นเอกลักษณ์ประเภทเดียวกันตามแนวริมฟุตบาทตลอดแนว เพื่อช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.9	ทางหลวงหมายเลข 1293 บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลสุโขทัยเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำในช่วงฤดูฝนไม่สามารถระบายน้ำได้ทันทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังขอให้ออกแบบถนนให้สามารถระบายน้ำได้เพียงพอ	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.10	จากแยกบางแก้ว – แยกกระซังค์มีปริมาณรถค่อนข้างเยอะมีรถติดสะสม และเกิดอุบัติเหตุบ่อย บริเวณหน้าโรงเรียน เนื่องจากมีจุดจอดรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งอยู่ใกล้กับจุดกลับรถ ขอให้ออกแบบเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.11	เสนอให้โครงการออกแบบเกี่ยวกับระบบท่อร้อยสายตลอดถนน บริเวณแยกใหญ่ ๆ ให้เพียงพอ เนื่องจากปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่เพียงพอและมีปัญหาท่อตัน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อประชาชนในพื้นที่	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.12	การออกแบบทางหลวงหมายเลข 12 ตอนเมืองเก่า - สุโขทัย ควรพิจารณาออกแบบให้มีช่องทางสำหรับจักรยาน เนื่องจากปัจจุบันมีการจัดทิวทัศน์จักรยานและมีเส้นทางปั่นจากเมืองสุโขทัย - เมืองเก่า ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.13	การออกแบบทางหลวงเสนอให้พิจารณาออกแบบให้มีจุดจอดรถยนต์สาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ลดการจอดบริเวณริมถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนต่อประชาชนด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป



ตารางที่ 7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1.14	เนื่องจากบริเวณบึงศาลเท็กซ์ บนทางหลวงหมายเลข 12 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากการรื้อแล้วเข้าหรือเลี้ยวออกจากบึง เสนอแนะให้พิจารณาออกแบบเป็นเกาะกลางและเป็นจุดกลับรถให้สามารถเป็นทางเข้า-ออกทางเดียวเหมือนกับทางเข้าโรงพยาบาลสุโขทัย เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.15	สนามไตรฟอล์ฟติดกับบริเวณแยกกระชังค์ ทางหลวงหมายเลข 1293 เป็นพื้นที่ต่ำทำให้เกิดน้ำท่วมประจำ ขอเสนอให้โครงการฯ ออกแบบร่องระบายน้ำของถนนให้สามารถรองรับน้ำจากถนนและระบายน้ำได้เพียงพอ เพื่อลดผลกระทบกับสนามกอล์ฟให้น้อยที่สุด	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.16	พื้นที่จากแยกกระชังค์ ถึง แยกบางแก้ว (โตโยต้า) (ทล. 1293) บริเวณไหล่ทาง 2 ฝั่งจะมีวัชพืชค่อนข้างเยอะและรกมากทำให้ระบายน้ำไม่ได้ จึงเกิดปัญหาน้ำท่วมในช่วงฤดูฝนเป็นประจำ	โครงการฯ รับทราบประเด็นและจะนำไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.17	บริเวณทางเข้า รพ.สต. บ้านเพชรไฟ และบริเวณสหกรณ์บ้านขวาง หมู่ที่ 3 และหมู่ที่ 4 ตำบลบ้านกล้วย บนทางหลวงหมายเลข 12 เสนอให้ออกแบบเป็นเกาะกลางแบบยกและจุดกลับรถที่เหมาะสม เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างบ่อย ประกอบกับมีประชาชนจากหมู่ที่ 11 มาร่วมใช้เส้นทางนี้เพิ่มขึ้น	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.18	โครงการควรพิจารณาออกแบบเรื่องไฟส่องสว่าง บริเวณทางแยก จุดตัดต่างๆ ให้ความสว่างเพียงพอ โดยเฉพาะบริเวณแยกบางแก้วและแยกกระชังค์ ซึ่งเป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนจรดวิถีถ่องของเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
1.19	การออกแบบถนน ควรพิจารณาออกแบบสถาปัตยกรรมให้มีรูปแบบหรืออัตลักษณ์ของเมืองสุโขทัยในพื้นที่ที่ว่างหรือตามแยกต่าง ๆ ด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป



ตารางที่ 7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
2. ด้านรายละเอียดโครงการ		
2.1	ต้องการแผนงานการดำเนินโครงการ ตั้งแต่เริ่มต้น จนถึงเปิดใช้โครงการจะแล้วเสร็จในปีไหน	โครงการฯ นี้มีแผนงานศึกษาโครงการ 15 เดือน โดยปัจจุบันอยู่ในช่วงเริ่มต้นของโครงการ ซึ่งจะศึกษาแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2569 หลังจากนั้นจะต้องเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาอีกประมาณ 1 – 2 ปี คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้ ประมาณปี พ.ศ. 2575 (กรณีไม่มีการเวนคืนที่ดิน) ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของงบประมาณด้วย
3. ด้านสิ่งแวดล้อม		
3.1	การระบายน้ำของโครงการฯ บริเวณทางหลวง 1293 จะพิจารณาระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติบริเวณจุดใด เช่น คลองน้ำแรง และอยากให้พิจารณาผลกระทบที่มีต่อแหล่งน้ำธรรมชาติด้วย	โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาศึกษาและออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน		
4.1	ในขั้นตอนการประชุมกลุ่มย่อย เสนอแนะให้โครงการฯ นำเสนอรูปแบบที่ชัดเจนมากขึ้น และเชิญประชาชนผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมประชุมให้มากที่สุด เพื่อการรับทราบข้อมูลและร่วมพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการไปพร้อม ๆ กัน เพื่อลดความขัดแย้งและการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่	การประชุมในครั้งนี้ เป็นการนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ และจะมีรายละเอียดเพิ่มขึ้นโดยลำดับ ซึ่งในการประชุมครั้งต่อไป (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) จะมีการนำเสนอข้อมูลรูปแบบการพัฒนาโครงการเพิ่มเติมต่อไป สำหรับการเชิญประชาชนผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมประชุม โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการดำเนินการต่อไป
5. ด้านอื่น ๆ		
5.1	ปัจจุบันบริเวณทางออกหน้าห้างบิ๊กซี สภาพถนนชำรุดเป็นหลุมอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้	โครงการฯ รับทราบประเด็นและจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ทราบต่อไป



8. ระยะเวลาในการดำเนินงาน

เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2568 ถึงวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 รวมระยะเวลาดำเนินการ 450 (สี่ร้อยห้าสิบ) วัน

9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

9.1 งานศึกษาด้านการจราจร

นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อใช้ประกอบการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ และเพื่อนำมาประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

9.2 งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ และสำรวจภาคสนามเพิ่มเติมทางด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าในด้านต่าง ๆ ของแนวเส้นทาง และการคัดเลือกรูปแบบโครงการ เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

9.3 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ, ไลน์โครงการ และตีพิมพ์เอกสารที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น

2) ดำเนินการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อรูปแบบโครงการที่รับการคัดเลือก โดยเฉพาะความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด

3) ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ, ไลน์โครงการ รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

แขวงทางหลวงสุโขทัย

ตำบลบ้านหลุม อำเภอเมือง
จังหวัดสุโขทัย 64000
โทรศัพท์ : 055 611 258

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท วิชากอร์ จำกัด
เลขที่ 7/38-40 ถนนพหลโยธิน
แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน
กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย)
2972 8882
โทรสาร 0 2986 9192



บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์
จำกัด
เลขที่ 77 ซอยลาดพร้าววังหิน 76 ถนน
ลาดพร้าววังหิน
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว
กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2101 8979



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด
เลขที่ 68/9 ซอยพัฒนาการ 20 แขวง 4
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง
เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2101-6501



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
เลขที่ 77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของ
ประชาชน : นายฉนวนกร เมาเสมอ
โทรศัพท์ 089-473-0404

ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม

Website:

www.HW12-HW101-HW1293.com

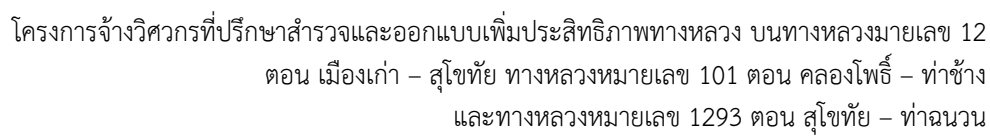
Facebook :

[www.facebook.com/โครงการเพิ่ม
ประสิทธิภาพทางหลวง ทล12 ทล101 ทล1293](https://www.facebook.com/โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง_ทล12_ทล101_ทล1293)

Line Openchat : โครงการ

ปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวง
ทล.12-ทล.101-ทล.1293





This image shows a full page of a handwriting practice worksheet. It consists of numerous horizontal rows, each defined by two parallel dotted lines. The rows are evenly spaced and extend across the entire width of the page, providing a guide for letter height and placement. There is no text or other markings on the page.



กรมทางหลวง DEPARTMENT OF HIGHWAYS

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท วิชชากร จำกัด



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
SIAM ENVIRONMENT COMPANY LIMITED

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตติ้ง จำกัด