



กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11
ช่วงเกาะคา - สามัคคี (แยกหลักกิโลย์ักษ์)

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เอกสารประกอบการประชุม

ดาว์นโหลด
เอกสารประกอบการประชุม



เชียงใหม่
92
เชียงราย
225
เชียงใหม่
458
เชียงใหม่
554
เชียงใหม่
(สืบทอดปัญหา)
684

กม.
700
สี่แยกห้าแย่ง
ประตูสู่ล้านนา



สิงหาคม 2569



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เกาะคา - สามัคคี (แยกหลักกิโลยักษ์)

หน้า

สารบัญ	-1-
สารบัญรูป	-2-
สารบัญตาราง	-2-
1. ที่มาและความสำคัญ	3
2. วัตถุประสงค์	4
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	4
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	4
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	4
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	4
5. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ	7
6. การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ	7
7. รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	9
7.1 รูปแบบทางเลือกที่ 1	19
7.2 รูปแบบทางเลือกที่ 2	10
7.3 รูปแบบทางเลือกที่ 3	11
7.4 รูปแบบทางเลือกที่ 4	12
8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	13
8.1 การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม	13
8.2 ขั้นตอนการดำเนินงาน	17
8.3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	19
8.4 การกำหนดจุดเก็บตัวอย่างทางด้านสิ่งแวดล้อม	21
8.5 การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ	24
9. การดำเนินงานด้านความร่วมมือของประชาชน	25
9.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน	25
9.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	27
9.2.1 เข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขอความเห็น	27
9.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	29
10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	33
11. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	34



สารบัญรูป

รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	6
รูปที่ 2 รูปแบบทางแยกหลักกิโลเมตรในปัจจุบัน	8
รูปที่ 3 รูปแบบทางเลือกที่ 1.....	9
รูปที่ 4 รูปแบบทางเลือกที่ 2.....	10
รูปที่ 5 รูปแบบทางเลือกที่ 3.....	11
รูปที่ 6 รูปแบบทางเลือกที่ 4.....	12
รูปที่ 7 ที่ตั้งโครงการบนแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมืองรวม จังหวัดลำปาง พ.ศ. 2558.....	16
รูปที่ 8 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ.....	18
รูปที่ 9 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	20
รูปที่ 10 จุดตรวจวัดทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	23
รูปที่ 11 ตัวอย่างการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม.....	25
รูปที่ 12 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	26
รูปที่ 13 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	29

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ.....	5
ตารางที่ 2 ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.....	13
ตารางที่ 3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ.....	19
ตารางที่ 4 การสำรวจทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	21
ตารางที่ 5 การสำรวจทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	22
ตารางที่ 6 แผนการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	24
ตารางที่ 7 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่.....	27
ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	30



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เกาะคา - สามัคคี (แยกหลักกิโลยักษ์)

1. ที่มาและความสำคัญ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี แยกหลักกิโลยักษ์ เป็นจุดตัดทางแยกที่สำคัญของโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดลำปาง ซึ่งรองรับการเดินทางและการขนส่งระหว่างภาคเหนือและภูมิภาคอื่นของประเทศ ด้วยมีปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเกิดจุดตัดระดับพื้นทำให้เป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าวและเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินการออกแบบปรับปรุงทางแยกดังกล่าวจำเป็นต้องมีการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ควบคู่กับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการพิจารณาออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสม ครบถ้วน และสอดคล้องกับสภาพพื้นที่อย่างแท้จริง

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ออโรส จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี แยกหลักกิโลยักษ์ พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568 ไม่พบว่าพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ และไม่มีโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการจึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) หรือ EIA อย่างไรก็ดี โครงการได้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) หรือ IEE เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines For Preparation Of Environmental Impact Statement Of A Road Scheme) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569 กลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงาน กรมทางหลวง

อย่างไรก็ตาม การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี (แยกหลักกิโลยักษ์) อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูล



โครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้าน และสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในครั้งนี้เป็นการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เพื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบน จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี แยกหลักกิโลฯ
- 2) เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้ อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสีย จากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่างๆ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น รวบรวมปัญหา และข้อจำกัดต่างๆ และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการพิจารณาศึกษารูปแบบของโครงการ
- 3) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกของโครงการและเกณฑ์การคัดเลือก

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย
- 2) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่บริเวณแยกหลักกิโลฯอย่างมีประสิทธิภาพ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี (แยกหลักกิโลฯ) ตั้งอยู่ในพื้นที่ อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง โดยพื้นที่ศึกษาของโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในขอบเขตปกครองของ 2 อบท ได้แก่ เทศบาลเมืองเขลางค์นคร 9 ชุมชน และเทศบาลนครลำปาง 8 ชุมชน แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

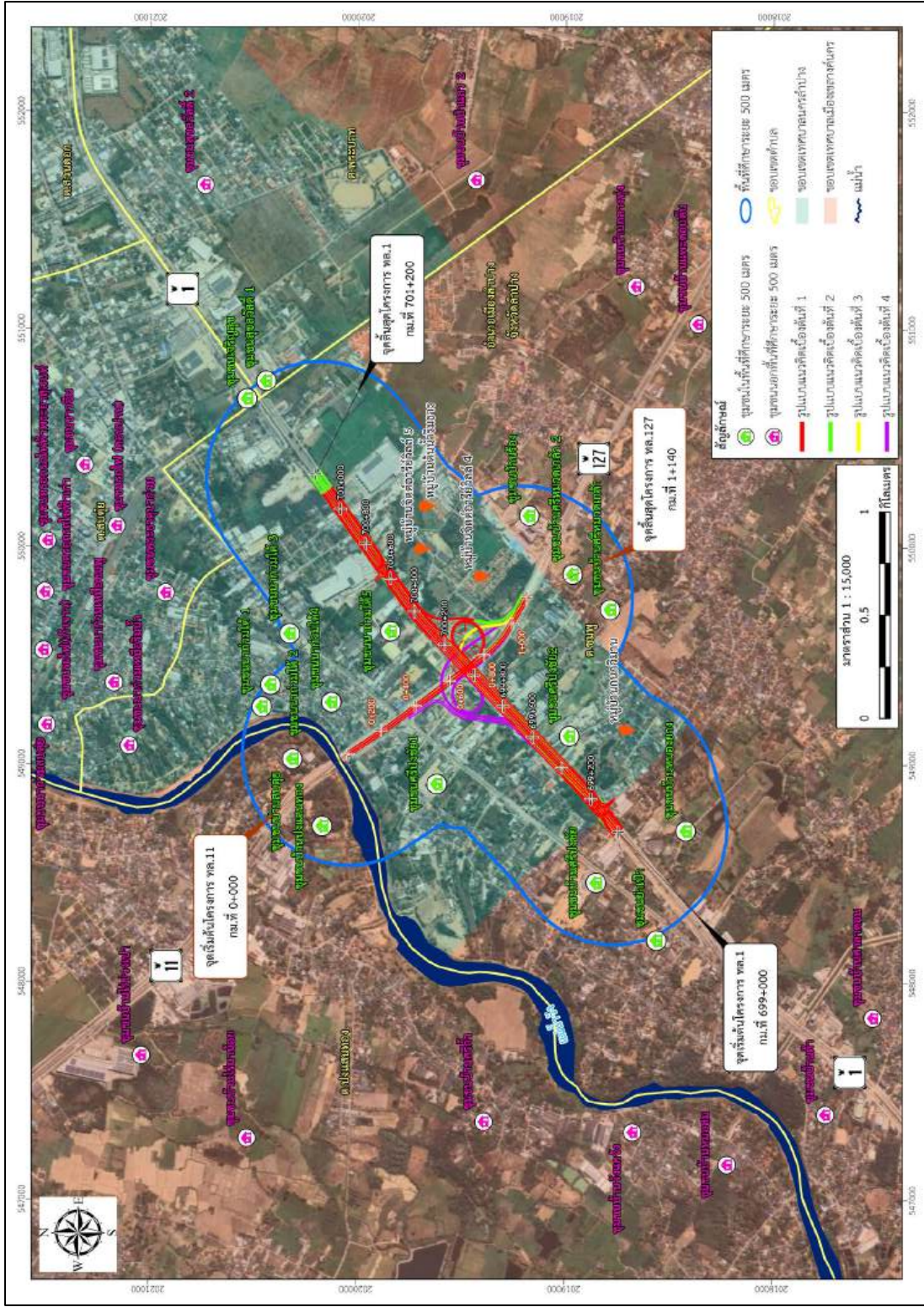


ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ลำปาง	เมืองลำปาง	ปงแสนทอง	ชุมชนบ้านสบต๋อย	เทศบาลเมืองเขลางค์นคร (9 ชุมชน)
			ชุมชนบ้านศรีก้ำ	
		ชมพู	ชุมชนบ้านร้อง	
			ชุมชนบ้านศรีหมวดเกล้า 1	
			ชุมชนบ้านแพะดอนตัน	
			ชุมชนบ้านย่าเป้า	
			ชุมชนบ้านกลางทุ่ง	
			ชุมชนบ้านศรีปงชัย	
			ชุมชนบ้านศรีหมวดเกล้า 2	
			ชุมชนนาก่วมใต้ 1	เทศบาลนครลำปาง (8 ชุมชน)
			ชุมชนนาก่วมใต้ 2	
			ชุมชนนาก่วมใต้ 4	
			ชุมชนนาก่วมใต้ 5	
			ชุมชนบ้านศรีปงชัย 1	
			ชุมชนบ้านศรีปงชัย 2	
		สบต๋อย	ชุมชนเจริญสุข	
		พระบาท	ชุมชนสุขสวัสดิ์	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	17 ชุมชน	2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการป้องกัน (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
งานบริการด้านวิศวกรรมสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกทางระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เกาะตา - ลำไยคึก (แยกหลักกิโลก่าย)



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การนำเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการป้องกัน (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



5. หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ในการกระบวนการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม โครงการได้นำเกณฑ์และปัจจัยการประเมินมาพิจารณาเปรียบเทียบข้อดีและข้อจำกัดของแต่ละรูปแบบทางเลือกรอบด้าน ซึ่งครอบคลุม 3 มิติหลัก โดยมีสัดส่วนการให้คะแนนรวมทั้งสิ้น 100 คะแนน ดังนี้

- ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 25 คะแนน
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน

6. การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ

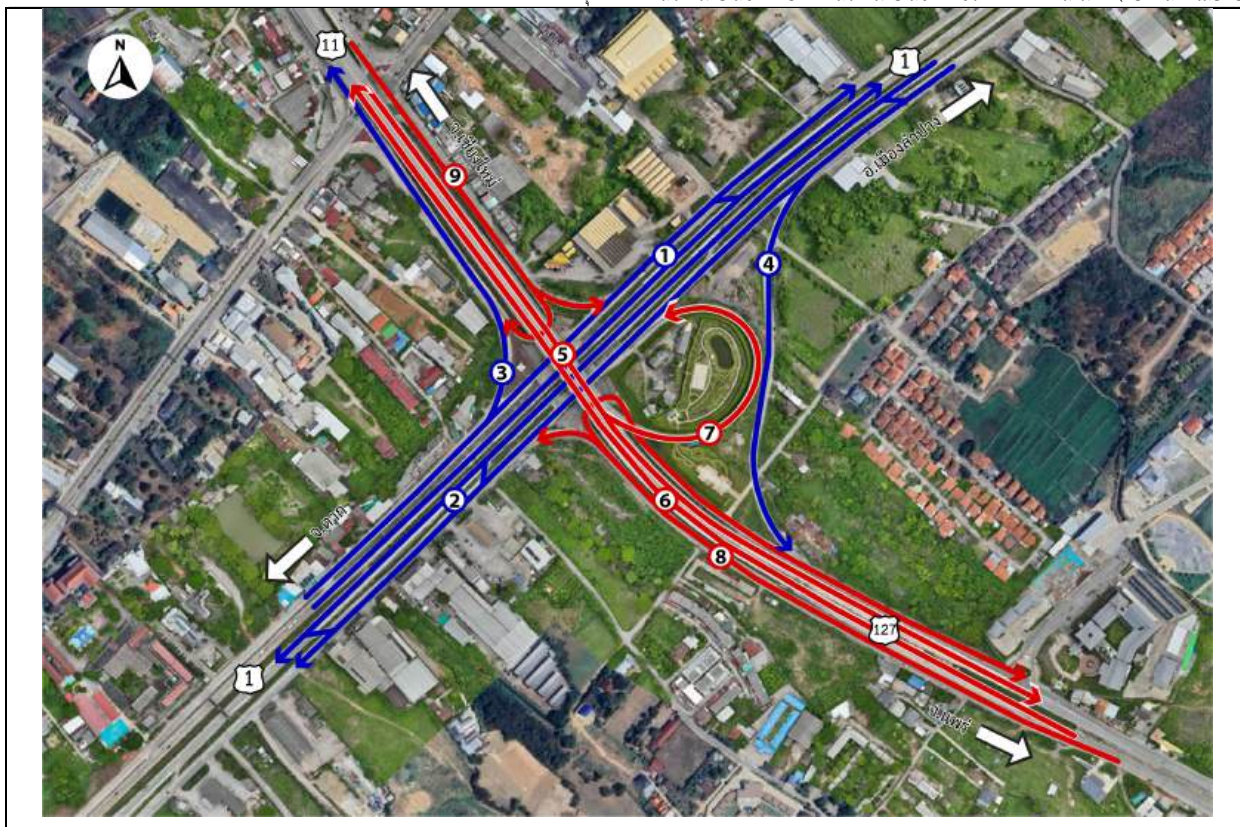
จุดตัดทางแยกของโครงการเป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางหลวงหมายเลข 11 และทางหลวงหมายเลข 127 ปัจจุบันรูปแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 11 และทางหลวงหมายเลข 127 ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 1 และมีทางเลี้ยวแบบวน (Loop Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 11 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ทิศทางจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ.ตาก ทิศทางอื่นเป็นทางเลี้ยวซ้ายเสมอระดับ โดยมีรูปแบบการเลี้ยวในทิศทางต่างๆ (แสดงดังรูปที่ 2) ดังนี้

- 1) ทิศทางจาก จ.ตาก ไป จ.ลำปาง ใช้ 2 ช่องทางจราจรหลักทางซ้าย และ 2 ช่องทางซ้ายคู่ขนานตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 2) ทิศทางจาก จ.ลำปาง ไป จ.ตาก ใช้ 2 ช่องทางจราจรหลักทางขวา และ 2 ช่องทางขวาคู่ขนานตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 3) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.ตาก ไป จ.เชียงใหม่ เป็นทางเลี้ยวระดับพื้นไม่ติดสัญญาณไฟ
- 4) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.ลำปาง ไป จ.แพร่ เป็นทางเลี้ยวระดับพื้นไม่ติดสัญญาณไฟ
- 5) ทิศทางจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ.แพร่ เป็นสะพานข้ามแยกก่อนจะกดระดับลงเข้าสู่เส้นทางหลัก ใช้ 2 ช่องทางจราจรหลักทางขวา ตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 6) ทิศทางจาก จ.แพร่ ไป จ.เชียงใหม่ เป็นสะพานข้ามแยกก่อนจะกดระดับลงเข้าสู่เส้นทางหลัก ใช้ 2 ช่องทางจราจรหลักทางซ้าย ตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 7) ทิศทางจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ.ตาก เป็นสะพานเลี้ยวซ้ายแยกจากสะพานข้ามแยกหลักก่อนจะกดระดับลงเข้าสู่เส้นทางหลัก ใช้ 2 ช่องทางจราจรคู่ขนานทางขวา ตรงได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- 8) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.แพร่ ไป จ.ตาก เป็นทางเลี้ยวระดับพื้นไม่ติดสัญญาณไฟ และสามารถกลับรถได้ที่จุดกลับรถได้สะพาน
- 9) ทิศทางเลี้ยวซ้ายจาก จ.เชียงใหม่ ไป จ.ลำปาง เป็นทางเลี้ยวระดับพื้นไม่ติดสัญญาณไฟ และสามารถกลับรถได้ที่จุดกลับรถได้สะพาน

รูปแบบทางแยกต่างระดับในปัจจุบันไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง โดยไม่มีทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 127 มุ่งไป จ.อุตรดิตถ์ และ จ.แพร่ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 127 เข้าทางหลวงหมายเลข 1 จาก จ.แพร่ มุ่งเข้าเมืองลำปาง และทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 จากเมืองลำปาง มุ่งไป จ.เชียงใหม่ ดังนั้นในการปรับปรุงรูปแบบทางแยกต่างระดับจะต้องพิจารณาความจำเป็นและรูปแบบของทางเลี้ยวในทิศทางดังกล่าว และคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด ทั้งด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุนและด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เกาะคา - สามัคคี (แยกหลักกิโลกษ)



รูปที่ 2 รูปแบบทางแยกหลักกิโลกษในปัจจุบัน



7. รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

7.1 รูปแบบทางเลือกที่ 1

ออกแบบทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) รองรับทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 127 มุ่งไป จ.แพร่ สำหรับทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 127 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 จาก จ.แพร่ มุ่งเข้าเมืองลำปาง เป็นทางเลี้ยวแบบวน (Loop Ramp) รวมถึงออกแบบวงเวียนบนทางคู่ขนานบริเวณ กม.699+690 ของทางหลวงหมายเลข 1 และยกระดับทางหลวงหมายเลข 1 ข้ามวงเวียนเพื่อใช้ในการกลับรถและรองรับรถในทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 จากเมืองลำปาง มุ่งไป จ.เชียงใหม่ แสดงดังรูปที่ 3

(1) ข้อดี

- รูปแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร
- รองรับปริมาณจราจรทุกทิศทางบริเวณทางแยกได้ดีที่สุด
- มีผลกระทบต่อจราจรในระหว่างก่อสร้างปานกลางจากการที่ต้องปิดทางหลักของทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อข้ามวงเวียน

(2) ข้อเสีย

- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด
- มีโครงสร้างสะพานระดับ 3 เนื่องจากต้องยกข้ามสะพานยกระดับเดิม



รูปที่ 3 รูปแบบทางเลือกที่ 1



7.2 รูปแบบทางเลือกที่ 2

ออกแบบทางเลี้ยวแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) รองรับทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 127 มุ่งไป จ.แพร่ รวมถึงออกแบบวงเวียนบนทางคู่ขนานบริเวณ กม. 699+690 และ กม. 701+220 ของทางหลวงหมายเลข 1 และยกระดับทางหลวงหมายเลข 1 ข้ามวงเวียนเพื่อใช้ในการกลับรถและรองรับรถในทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 127 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 จาก จ.แพร่ มุ่งเข้าเมืองลำปาง และทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 จากเมืองลำปาง มุ่งไป จ.เชียงใหม่ แสดงดังรูปที่ 4

(1) ข้อดี

- พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม
- รูปแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร

(2) ข้อเสีย

- มีผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างก่อสร้างปานกลางจากการที่ต้องปิดทางหลักของทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อข้ามวงเวียนทั้ง 2 จุด
- มีโครงสร้างสะพานระดับ 3 เนื่องจากต้องยกข้ามสะพานยกระดับเดิม



รูปที่ 4 รูปแบบทางเลือกที่ 2



7.3 รูปแบบทางเลือกที่ 3

ออกแบบวงเวียนบนทางคู่ขนานบริเวณ กม.699+690 และ กม. 701+220 ของทางหลวงหมายเลข 1 และยกระดับทางหลวงหมายเลข 1 ข้ามวงเวียนเพื่อใช้ในการกักรถและรองรับรถในทิศทางเลี้ยวขวาทั้งหมด ทั้งทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 127 มุ่งไป จ.แพร่ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 127 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 จาก จ.แพร่ มุ่งเข้าเมืองลำปาง และทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 จากเมืองลำปาง มุ่งไป จ.เชียงใหม่ แสดงดังรูปที่ 5

(1) ข้อดี

- พื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมทั้งหมด
- ไม่มีโครงสร้างสะพานระดับ 3
- อำนวยความสะดวกต่อรถในชุมชนมากกว่ารูปแบบอื่น
- มีค่าก่อสร้างน้อย

(2) ข้อเสีย

- มีผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างก่อสร้างปานกลางจากการที่ต้องปิดทางหลักของทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อข้ามวงเวียนทั้ง 2 จุด
- รถเลี้ยวขวาในทุกทิศทางต้องเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ก่อนจะใช้วงเวียนเพื่อกลับรถ



รูปที่ 5 รูปแบบทางเลือกที่ 3



7.4 รูปแบบทางเลือกที่ 4

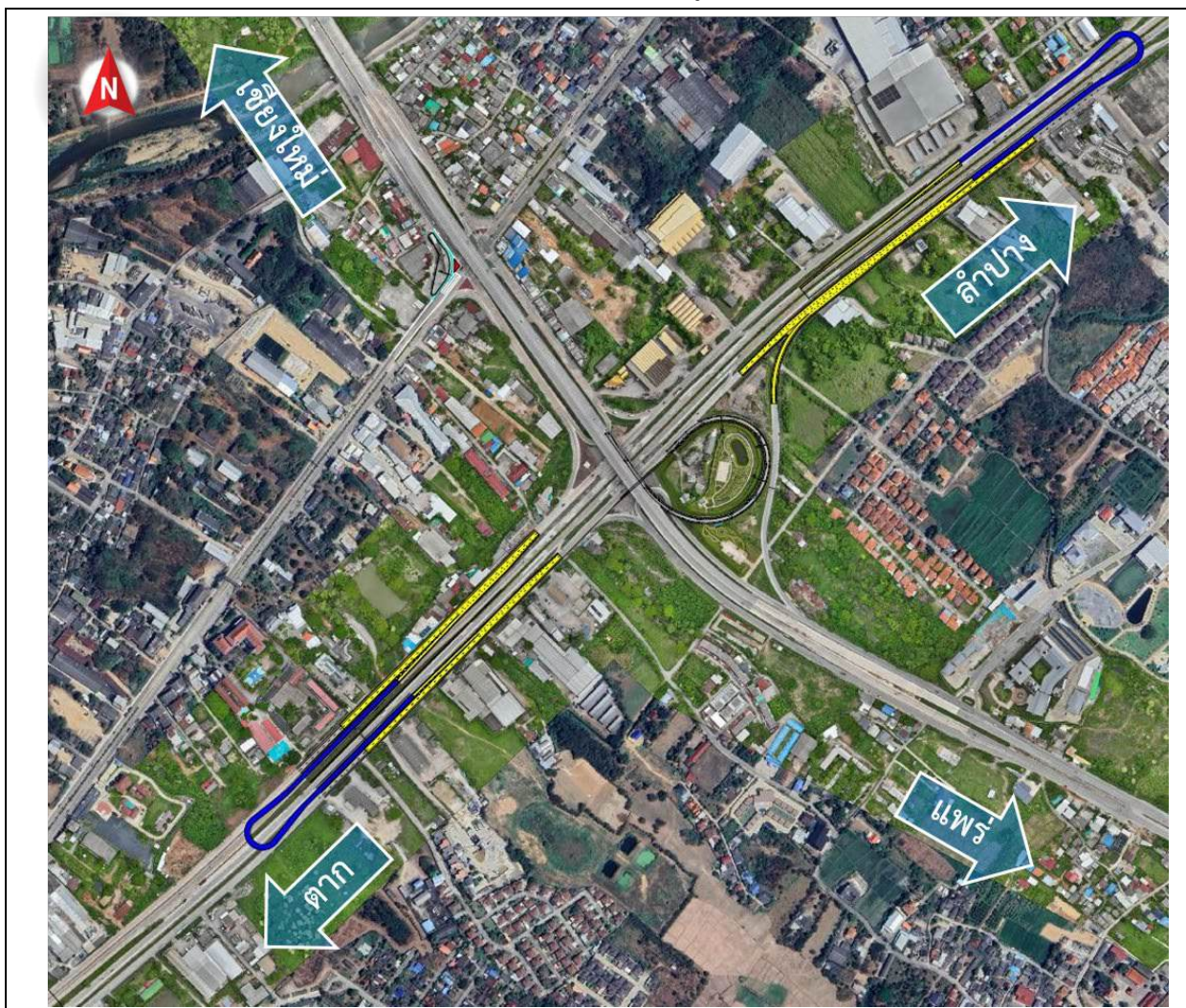
ออกแบบสะพานกลับรถบริเวณ กม.699+690 และ กม. 701+220 ของทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อใช้ในการกลับรถและรองรับรถในทิศทางเลี้ยวขวาทั้งหมด ทั้งทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 127 มุ่งไป จ.แพร่ ทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 127 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 จาก จ.แพร่ มุ่งเข้าเมืองลำปาง และทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 จากเมืองลำปาง มุ่งไป จ.เชียงใหม่ แสดงดังรูปที่ 6

(1) ข้อดี

- พื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมทั้งหมด
- ไม่มีโครงสร้างสะพานระดับ 3
- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- มีผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 1 ในระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด

(2) ข้อเสีย

- รถเลี้ยวขวาในทุกทิศทางต้องเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ก่อนจะใช้สะพานกลับรถ



รูปที่ 6 รูปแบบทางเลือกที่ 4



8. งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

8.1 การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วยข้อจำกัดทางด้านกฎหมายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 และพื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำและแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม รวมถึงโบราณสถานทั้งที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน

สรุปผลการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2568) พบว่าลักษณะและขนาดของโครงการไม่เข้าข่ายประเภทโครงการที่กำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามบัญชีท้ายประกาศดังกล่าว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประเภทโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย และโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติหรือพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดแล้ว พบว่าพื้นที่โครงการไม่อยู่ภายใต้เงื่อนไขหรือข้อกำหนดดังกล่าว จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศข้างต้น โดยสรุปผลการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการกิจการหรือการดำเนินการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
19 ^{2/}	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากโครงการไม่มีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามที่ กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
20 ^{1/}	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากแนว



ตารางที่ 2 ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการกิจการหรือการดำเนินการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
			เส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่นอกแนวเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเล
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ไม่พบโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถาน
33. ^{2/}	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ตามมติคณะรัฐมนตรีฯ โดยไม่อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1



ตารางที่ 2 ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

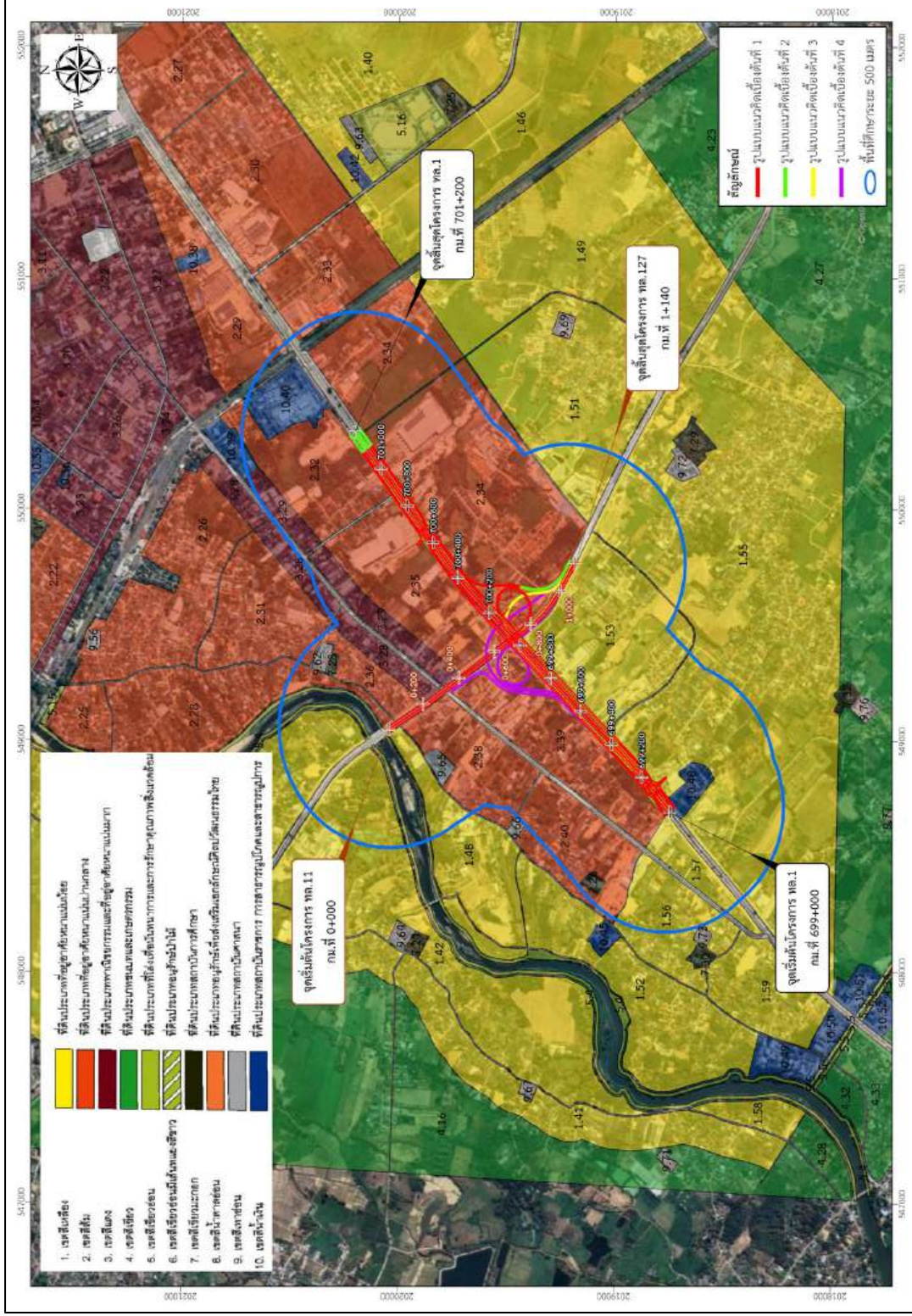
ลำดับ	ประเภทโครงการกิจการหรือการดำเนินการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
	33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		

หมายเหตุ : 1/ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

2/ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

2) การตรวจสอบกฎกระทรวงให้บังคับใช้ผังเมือง

การตรวจสอบที่ตั้งโครงการกับผังเมืองที่มีการประกาศบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน พบว่าพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดลำปาง พ.ศ. 2558 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 117 ก เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 โดยพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ภายในเขตผังเมืองรวมเมืองลำปาง บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภท ทั้งพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่ชนบท และเกษตรกรรม ดังแสดงที่ตั้งโครงการบนแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมืองรวมจังหวัดลำปาง พ.ศ. 2558 ในรูปที่ 7



ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำปาง, 2569

รูปที่ 7 ที่ตั้งโครงการบนแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมืองรวม จังหวัดลำปาง พ.ศ. 2558



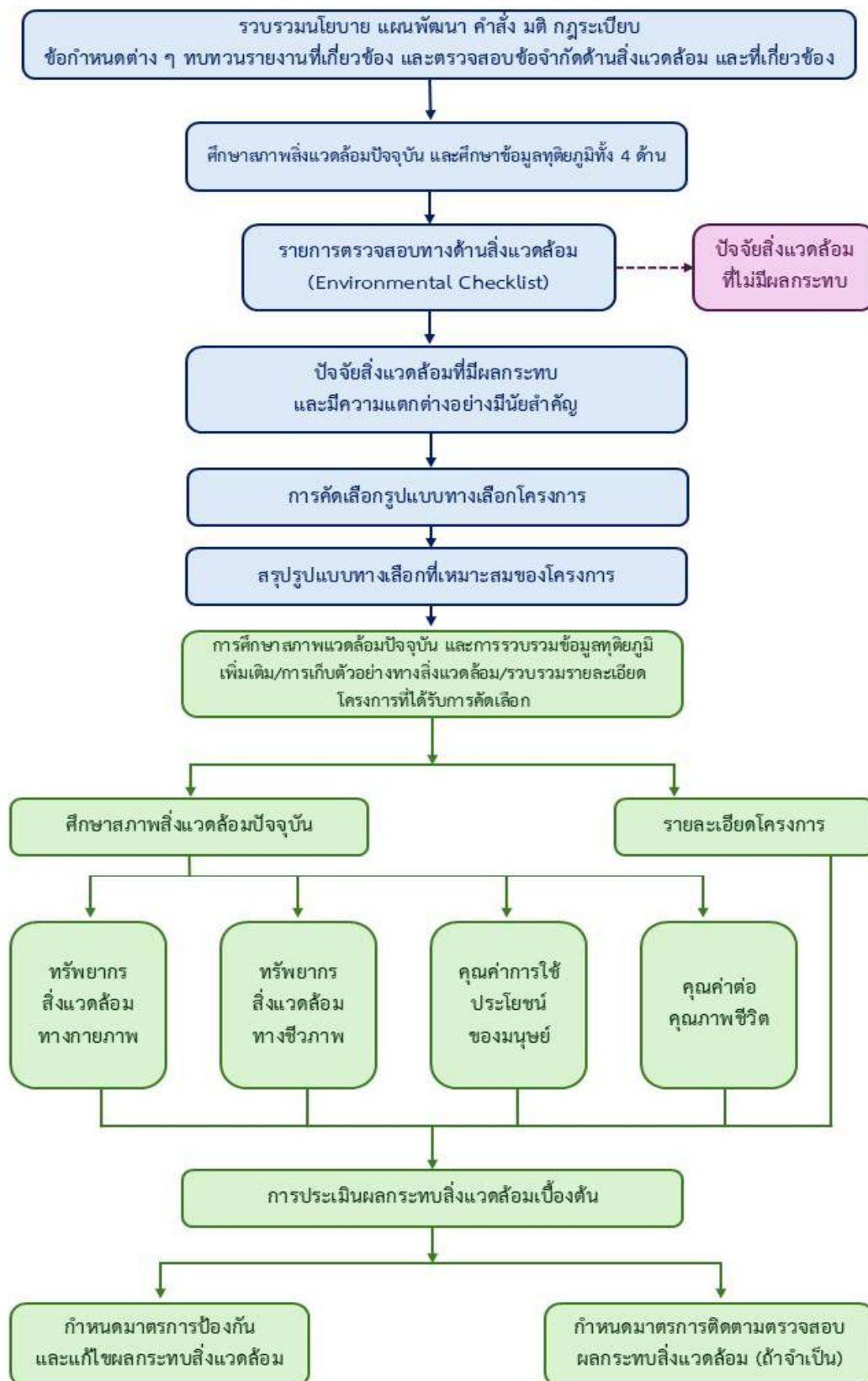
8.2 ขั้นตอนการดำเนินงาน

การศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ จะดำเนินการให้สอดคล้องตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569 โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ประกอบกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนหรือถนน และระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนสิงหาคม 2567 ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (Biological Environment) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values) และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values) รวมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย มาประเมินผลกระทบด้วยวิธี Matrix ซึ่งเป็นการจัดความสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินการโครงการและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยการประเมินทั้งความรุนแรงของผลกระทบ (Magnitude) และน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม (Importance) ครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงและมีแนวโน้มในการพัฒนาในอนาคต ทั้งด้านบวกและด้านลบ เพื่อนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญไปศึกษาเพิ่มเติมในชั้นรายละเอียดเพื่อกำหนดมาตรการเฉพาะด้านที่เข้มงวดรองรับ โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการศึกษาดังนี้

- 1) การศึกษา รวบรวม ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
 - 2) การศึกษารายละเอียดรูปแบบทางเลือกโครงการที่เหมาะสม
 - 3) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน (Existing Environment)
 - 4) การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
 - 5) การเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- แนวทางและขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม แสดงดังรูปที่ 8



ขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



รูปที่ 8 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ



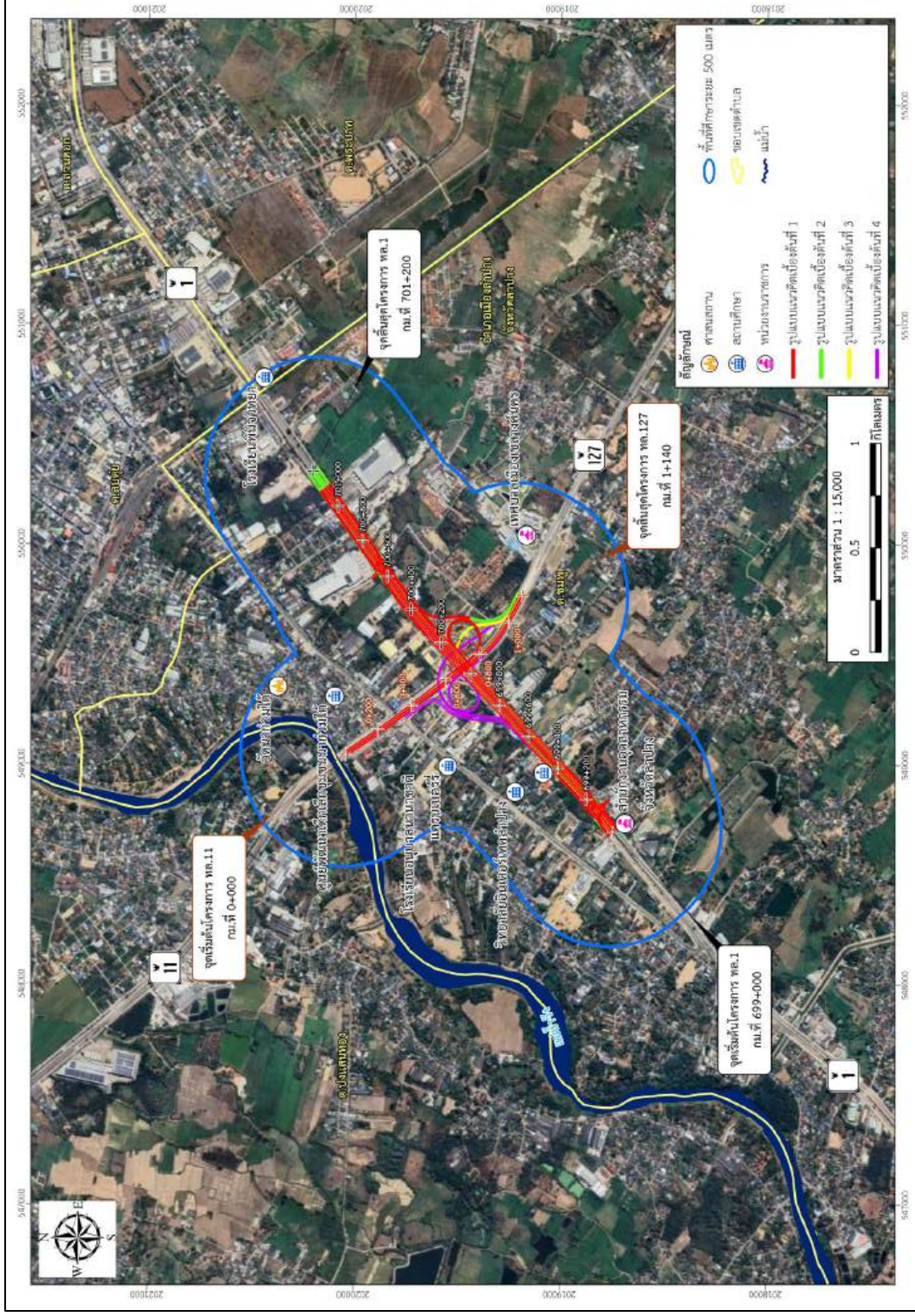
8.3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่โครงการตั้งอยู่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา-สามัคคี (แยกหลักกิโลยักซ์) โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละประเด็นจะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ ตำบลชมพู และตำบลปงแสนทอง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 8 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 1 แห่ง สถานศึกษา 5 แห่ง และหน่วยงานราชการ 2 แห่ง แสดงดังตารางที่ 3 และแสดงดังรูปที่ 9

ตารางที่ 3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ระยะห่าง (เมตร)
1.	วิทยาลัยอินเตอร์เทคลำปาง	สถานศึกษา	220
2.	วิทยาลัยอาชีวศึกษาลำปางพาณิชยกรรมและเทคโนโลยี	สถานศึกษา	87
3.	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กชุมชนนาแก้วมไ้	สถานศึกษา	217
4.	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ แครนเบอร์รี่	สถานศึกษา	317
5.	โรงเรียนพินิจวิทยา	สถานศึกษา	196
6.	วัดนาแก้วมไ้	ศาสนสถาน	407
7.	สำนักงานอุตสาหกรรม จังหวัดลำปาง	หน่วยงานราชการ	71
8.	เทศบาลเมืองเขลางค์นคร	หน่วยงานราชการ	87

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2569



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 9 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.4 การกำหนดจุดเก็บตัวอย่างทางด้านสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ เพื่อกำหนดตำแหน่งเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาสภาพแวดล้อมและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดังนี้

1) คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและลักษณะทางอุทกวิทยาของแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อคัดเลือกตำแหน่งเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินให้เป็นตัวแทนของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยพิจารณาจากตำแหน่งแหล่งน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ และความเหมาะสมตามหลักวิชาการด้านการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน การเก็บตัวอย่างดำเนินการ 1 ครั้ง จำนวน 2 สถานี แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4 และรูปที่ 9 ดังนี้

สถานีจุดที่ 1 : ห้วยแม่ปูน ซึ่งเป็นลำน้ำผิวดินในพื้นที่โครงการ ใช้เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำขนาดเล็กที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ

สถานีจุดที่ 2 : แม่น้ำวัง ซึ่งเป็นลำน้ำสายหลักของพื้นที่ศึกษา ใช้เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำผิวดินที่รองรับการไหลรวมจากแม่น้ำสาขาและใช้ประกอบการประเมินสภาพคุณภาพน้ำโดยรวมของพื้นที่

ตารางที่ 4 การสำรวจทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

สถานี	พื้นที่สำรวจ	พิกัด	
		X	Y
สถานีจุดที่ 1 ห้วยแม่ปูน		549352	2019488
สถานีจุดที่ 2 แม่น้ำวัง		548977	2020065



2) คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

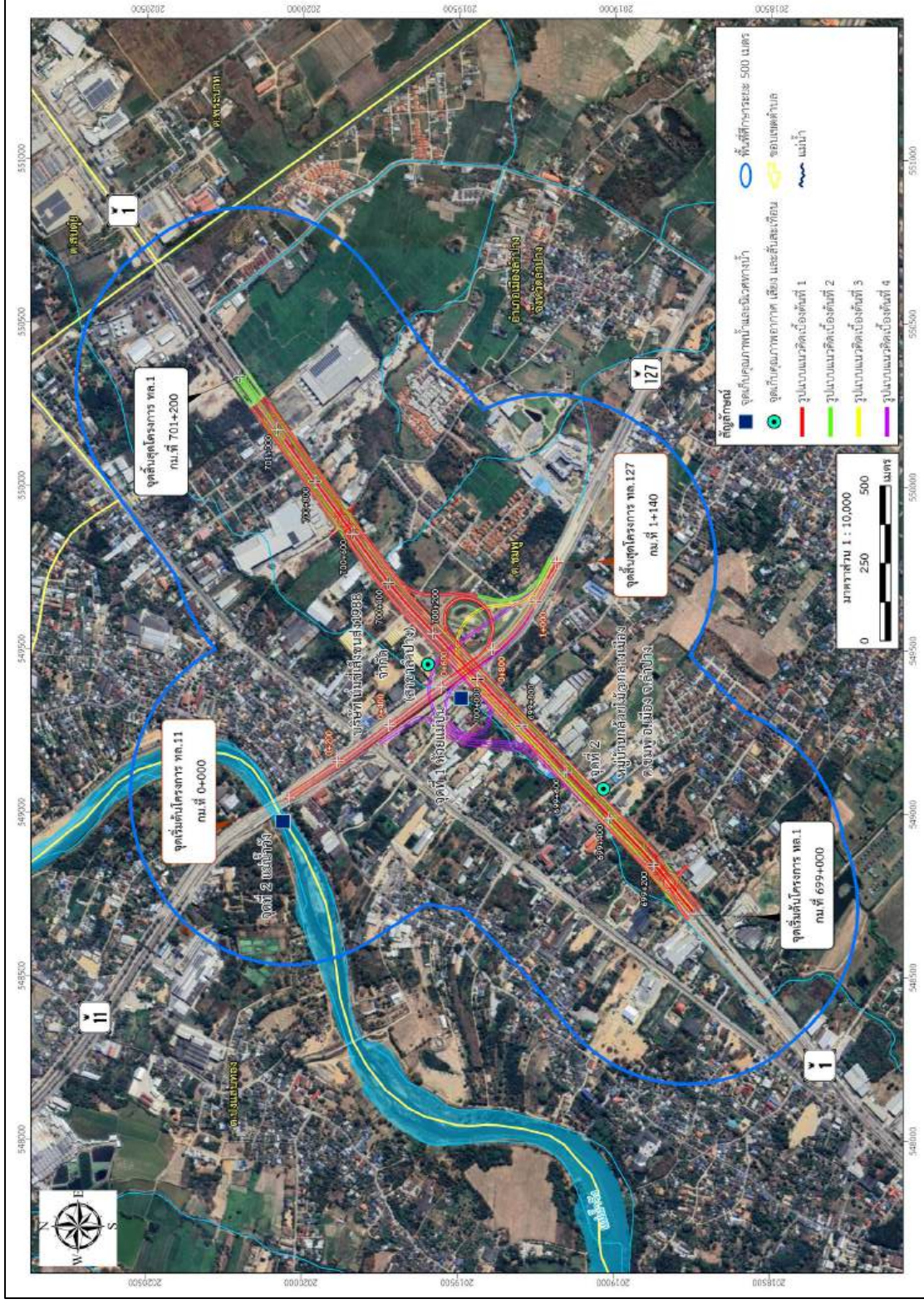
ที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่สำรวจทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยพิจารณาพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการโดยดำเนินการตรวจวัดตลอด 24 ชั่วโมง จำนวนเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตรวจวัด 2 สถานี แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5 และรูปที่ 10 ดังนี้

สถานีที่ 1 : บริษัท นิมซ์เสิ่งขนส่ง 1988 จำกัด (สาขาลำปาง) คัดเลือกเป็นตัวแทนของพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้แนวโครงการและบริเวณจุดตัดทางหลวง และตามแนวทิศทางลมซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากโครงการ

สถานีที่ 2 : หมู่บ้านกล้วยไม้ อกกลางเมือง ตำบลชมพู อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง คัดเลือกเป็นตัวแทนของพื้นที่อยู่อาศัยตามแนวทิศทางลม ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากโครงการ

ตารางที่ 5 การสำรวจทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

สถานี	พื้นที่สำรวจ	พิกัด	
		X	Y
สถานีที่ 1 บริษัท นิมซ์เสิ่ง ขนส่ง 1988 จำกัด (สาขาลำปาง)		549457.54	2019629.60
สถานีที่ 2 หมู่บ้านกล้วยไม้ อกกลางเมือง ตำบลชมพู อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง		549073.93	2019059.79



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 10 จุดตรวจวัดทางกายภาพเพื่อเตรียมการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



8.5 การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

เพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบ สำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ที่ปรึกษาได้กำหนดแผนการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยครอบคลุมทั้งทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ทั้งนี้ แผนการดำเนินการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างในช่วงวันที่ 27 – 29 สิงหาคม พ.ศ. 2569 โดยรายละเอียดการตรวจวัด และรูปตัวอย่างเครื่องมือตรวจวัด แสดงดังตารางที่ 6 และรูปที่ 11

ตารางที่ 6 แผนการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	พารามิเตอร์	จำนวน (ครั้ง)	ความถี่ (วัน)
1. ตรวจวัดคุณภาพอากาศ			
1.1	ฝุ่นละอองขนาด 100 ไมครอน (TSP)	1	3
1.2	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀)		
1.3	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 25 ไมครอน (PM _{2.5})		
1.4	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)		
1.5	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)		
1.6	ความเร็วและทิศทางลม		
2. ระดับเสียง			
2.1	ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr)	1	3
2.2	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)		
2.3	ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)		
2.4	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀)		
2.5	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)		
3. ความสั่นสะเทือน			
3.1	อนุภาคของความเร็ว (Velocity)	1	3
3.2	ความถี่ (Frequency)		
4. คุณภาพน้ำผิวดิน			
4.1	อุณหภูมิ (Temperature)	1	1
4.2	ความโปร่งแสง		
4.3	ความขุ่น (Turbidity)		
4.4	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solid : TSS)		
4.5	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids : TDS)		
4.6	การนำไฟฟ้า (Electrical Conductivity)		
4.7	ความเป็นกรด-ด่าง (pH)		
4.8	ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen Demand : DO)		
4. คุณภาพน้ำผิวดิน			
4.9	บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand : BOD)	1	1
4.10	ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen : NO ₃ -N)		
4.11	ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphorus : (PO ₄ -P)		
4.12	แอมโมเนีย-ไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen : NH ₃ - N)		
4.13	น้ำมันและไขมัน (Fat Oil&Grease)		
4.14	แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria : TCB)		



ตารางที่ 6 แผนการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	พารามิเตอร์	จำนวน (ครั้ง)	ความถี่ (วัน)
4.15	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria : FCB)		
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
5.1	แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton)	1	1
5.2	แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton)		
5.3	สัตว์หน้าดิน (Benthos)		
5.4	สัตว์น้ำวัยอ่อน (Juvenile)		
5.5	พรรณไม้น้ำ (Aquatic Plant)		
5.6	ปลา		



การติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

รูปที่ 11 ตัวอย่างการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ แนวคิดในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงดังรูปที่ 12



รูปที่ 12 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

9.2.1 เข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

ที่ปรึกษาได้เข้าพบผู้แทนหน่วยงานในพื้นที่ ประกอบด้วย อำเภอเมืองลำปาง เทศบาลนครลำปาง เทศบาลเมืองเขลางค์นคร และหอการค้าจังหวัดลำปาง ในวันที่ 17-18 มิถุนายน พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการ โดยชี้แจงรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

หน่วยงานที่เข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
 วันที่ 22 เมษายน พ.ศ 2569 เวลา 13:30-14:30น หน่วยงาน : สำนักงานจังหวัดลำปาง ผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง	1) ขอให้ออกแบบแนวทางการดำเนินงานที่ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนอย่างเป็นรูปธรรม 2) ขอให้ออกแบบโดยคำนึงถึงความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2569 เวลา 13:30-14:30น หน่วยงาน : อำเภอเมืองลำปาง ปลัดอำเภอเมืองลำปาง หัวหน้าส่วนราชการ	1) ขอให้ลำดับความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจร ทิศทางดังนี้ (1) ตาก-แพร่ (2) เมืองลำปาง-เชียงใหม่ (3) แพร่-เมืองลำปาง 2) ปัญหาจราจรหลักของพื้นที่ คือ จุดกลับรถไกลชุมชนและคอขวดช่วงพื้นที่ติดเขตทาง รพท.
 วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2569 เวลา 15:00-16:00น	ปัญหาจราจรหลักของพื้นที่ คือ จุดกลับรถไกลจากชุมชน ขอเสนอให้แก้ไข ดังนี้ 1) ทำแกือกม้าบน ทล.1 ช่วงหน้าหมู่บ้านกนกวิมาน และช่วงหลังคลองชลประทาน เพื่อให้ชาวบ้านในเขตเทศบาลเดินทางได้สะดวก 2) ข้อดีของการทำแกือกม้า คือ ประหยัดงบประมาณและไม่ต้องกังวลปัญหาเรื่องการเวนคืนพื้นที่



ตารางที่ 7 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

หน่วยงานที่เข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
หน่วยงาน : เทศบาลนครลำปาง ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีนครลำปาง เลขานุการนายกเทศมนตรีนครลำปาง	3) ปัจจุบันชาวบ้านมีปัญหาเรื่องการใช้เส้นทางหลักและทางคู่ขนาน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 4) ถนนท้องถิ่น (พหลโยธินเก่า) ควรเสนอโยกย้ายกำหนดช่วงเวลาในการเดินรถบรรทุก (เส้นนี้รถบรรทุกใช้เยอะ)
 วันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ.2569 เวลา 10:00-11:00น หน่วยงาน : เทศบาลเมืองเขลางค์นคร ผู้อำนวยการกองช่าง	1) แก้ไขปัญหาแยกหลักกิโลเมตรด้วยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร (หากดำเนินการได้) 2) ทิศทาง ดาก - แพร่ ให้ทำ Directional Ramp โดยไต่ระดับทางลงก่อนถึงสำนักงานเทศบาลเขลางค์นคร จากนั้นปิดจุดกลับรถ (U-turn) ปัจจุบันทั้ง 2 จุดแล้วทำจุดกลับรถ (U-turn) ใหม่เพียง 1 จุด 3) ทิศทาง แพร่-ดาก (1) ช่วงเข้าโค้งทางแยกมีอุบัติเหตุบ่อย ควรขยายโค้งแก้ปัญหาคู่ขนาน (2) ช่วงทางหลักและทางคู่ขนาน มีปัญหาอุบัติเหตุ 4) เสนอทำแก้มก้นบน ทล.1 ช่วงหน้าหมู่บ้านกนกวิมาน
 วันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ.2569 เวลา 15:00-16:00น หน่วยงาน : หอการค้าจังหวัดลำปาง รองประธานหอการค้าจังหวัดลำปาง และตัวแทนผู้ประกอบการ	1) เสนอให้ทำ Cloverleaf ทั้งหมด 4 ด้าน (หากดำเนินการได้) 2) ขอให้ลำดับความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจร ทิศทางดังนี้ (1) ดาก - แพร่ (2) เชียงใหม่ - ลำปาง 3) ทิศทาง ดาก - แพร่ ให้ทำ Directional Ramp เพื่อเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกใช้งาน 4) ทิศทาง เชียงใหม่ - ลำปาง ให้ทำ Cloverleaf เพื่อเป็นเส้นทางให้ประชาชนใช้งาน 5) ทิศทาง เชียงใหม่ - กทม. ให้ปรับปรุง Cloverleaf เนื่องจากมีอุบัติเหตุบ่อย 6) เสนอให้ทำทางคู่ขนานตั้งแต่ห้างแม็คโครยาวเข้าสู่เมือง 7) เสนอให้ทำแนวถนนเชื่อมกันระหว่างทางรถไฟ (บริเวณปั้มน้ำมัน ปตท.) และเพิ่มระดับได้สะพานจาก 4 เมตร เป็น 5.50 เมตร เพื่อให้รถบรรทุกกลับรถได้

9.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท ออโรส จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ได้จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงเกาะคา - สามัคคี (แยกหลักกิโลฯ) เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30-12.00น. ณ ห้องประชุมจันผา โรงแรมเวียงลคอร อำเภอลำปาง จังหวัดลำปาง เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วยความเป็นมาของโครงการวัตถุประสงค์ ของการศึกษาพื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

โดยได้รับเกียรติจากนายวันเฉลิม เจตนะบุตร รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงลำปางที่ 1 เป็นประธานในการประชุมฯ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 65 คน และผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom Meeting จำนวน 14 คน รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งสิ้น 75 คน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการ สำหรับนำไปประกอบการศึกษาให้เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ ซึ่งกรมทางหลวงจะได้นำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษา และใช้เป็นข้อมูลสำหรับดำเนินการต่อไป แสดงดังตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



รูปที่ 13 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
• กรณีที่ต้องมีการเวนคืนพื้นที่ จะมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร	• รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นที่นำเสนอเป็นแนวคิดเบื้องต้นแต่หากการดำเนินโครงการมีข้อสรุปว่าต้องเวนคืนพื้นที่ ที่ปรึกษาจะคำนึงถึงการลดผลกระทบกับชุมชนให้มากที่สุด
• การออกแบบรูปแบบโครงการควรคำนึงถึงประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด และควรสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่	• ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
• รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นที่ 1 ทางยกระดับมีระยะความสูงจากพื้นที่เท่าไร	• ทางยกระดับมีระยะความสูงสะพานระดับ 3 ประมาณ 16 เมตร
• รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นที่ 2 เหตุใดถึงออกแบบเป็นสะพานระดับ 3	• เพื่อรองรับการจราจรจรทิศทางเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง และรูปแบบดังกล่าวไม่ต้องเวนคืนพื้นที่
• รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นที่ 3 เป็นรูปแบบที่ต้องมีการเวนคืนพื้นที่ ทางยกระดับมีระยะความสูงจากพื้นที่เท่าไร	• ทางยกระดับมีระยะความสูงสะพานระดับ 2 ประมาณ 8 เมตร
• ที่ปรึกษาควรจัดลำดับความสำคัญของทิศทางที่มีปริมาณจราจรมากที่สุด เพื่อนำไปวางแผนออกแบบแก้ไขปัญหาจราจร และควรคำนึงเรื่องความคุ้มค่าด้วย	• ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
• ข้อเสนอให้ก่อสร้างจุดกลับรถชนิดเกือกม้าบริเวณโรงแรมทริธารา เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางเข้า-ออกชุมชน และให้ชาวชุมชนเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น	• ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
• ชุมชนที่ได้รับผลกระทบ อาทิ ชุมชนกนกวิมาน ชุมชนหนองยาง ชุมชนศาลาดอน และชุมชนหนองเจริญ ซึ่งอยู่ด้านใต้ของ ทล.1 และชุมชนศรีปงชัย ชุมชนยาเป้า ซึ่งอยู่ด้านเหนือของ ทล.1 ปัจจุบันชาวชุมชนใช้ชีวิตยากลำบากเนื่องจากจุดกลับรถสำหรับใช้เพื่อเดินทางเข้า/ออก ไปยังชุมชนอยู่ไกล ขอเสนอให้ก่อสร้างจุดกลับรถชนิดเกือกม้าบริเวณโรงแรมทริธารา หรือช่วงร้านอาหารหนองชีฟ้า เพื่อให้ชาวชุมชนเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น	• ประเด็นปัญหาจราจรทิศทางจากตาก - แพร่ (เลี้ยวขวา) และปัญหาจุดกลับรถที่อยู่ไกลจากชุมชนนั้น กรมทางหลวง วางแผนจะดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมของพื้นที่และแก้ไขปัญหาจราจรให้ชุมชน โดยแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมของพื้นที่ จะออกแบบให้มีการก่อสร้าง Directional Ramp ส่วนการแก้ไขปัญหาจราจรให้ชุมชนจะก่อสร้างสะพานบกแทนการก่อสร้างจุดกลับรถชนิดเกือกม้าเพื่อตอบโจทย์ประเด็นการเดินทางเข้า-ออกชุมชนให้สะดวกยิ่งขึ้นทั้งนี้ จะคำนึงถึงความปลอดภัยร่วมด้วยหากพบว่ามีอันตราย
• ชุมชนบ้านศาลาดอนต้องการจุดกลับรถที่สามารถเดินทางเข้าสู่ชุมชนได้สะดวกยิ่งขึ้น 1 จุด ที่	• ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป



ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
บริเวณทางแยกยาเป้า (ปัจจุบันใช้จุดกลับรถที่บริเวณบ้านหนองยาง ซึ่งไกลมากชาวชุมชนเดินทางยากลำบาก)	
ขอเสนอให้แก้ไขปัญหาคอขวดในพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลักและทางคู่ขนานบริเวณสถานี NGV ปตท. เพราะปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร (ต่อ)	
การแก้ไขปัญหาคอขวดในพื้นที่เคยมีโครงการที่ได้ศึกษาร่วมหาทางออกกันระหว่างเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงฯ กับชุมชนเมื่อประมาณ 2-3 ปีที่ผ่านมา แต่ปัจจุบันยังไม่มีให้นำมาปฏิบัติใช้จริงอย่างเป็นรูปธรรม จึงอยากติดตามและผลักดันให้เกิดขึ้นจริง โดยโครงการดังกล่าวมีนโยบายการใช้ทางร่วมกันได้อย่างปลอดภัย (ทางเข้า - ทางออกและถนนหลัก - ถนนชุมชน)	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
อยากทราบแนวทางการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดเส้นทางไป - กลับ ชุมชนบ้านนาแก้วมใต้ - ศาลากลาง เพราะเขาไปต้องใช้จุดกลับรถที่คลังน้ำมัน ปตท. ส่วนขากลับต้องใช้จุดกลับรถที่บริษัท ศิลปนคร จำกัด ซึ่งระยะทางกลับรถเพื่อเดินทางเข้า - ออกชุมชนไกลมาก	เบื้องต้นที่ปรึกษามีแนวคิดออกแบบสะพานบก 1 จุดบริเวณโรงแรมทริธารา เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดของชุมชน
อยากทราบรูปแบบการก่อสร้างสะพานบก	สะพานบกเป็นสะพานยกระดับตามแนวถนนสายหลัก ซึ่งด้านใต้สะพานจะใช้เป็นจุดกลับรถ ทั้งนี้ความสูงของช่องลอดจะพิจารณาตามความเหมาะสมของพื้นที่และปริมาณการจราจร
หมู่บ้านอลีน 2 หมู่บ้านจิตต์อารี หมู่บ้านศรีหมวดเกล้า หมู่บ้านต้นน้ำริมธาร และหมู่บ้านอาลัม รางค์ที่จะต้องเดินทางออกสู่ถนนสายหลักปัจจุบันต้องใช้จุดกลับรถที่อยู่ไกลชุมชนจึงขอเสนอให้ก่อสร้างจุดกลับรถที่อยู่ใกล้ชุมชนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
ปัจจุบันเส้นทางที่พบปัญหาการจราจรของพื้นที่มี 2 เส้นทาง คือ (1) เส้นทางตาก - ศาลากลาง (2) เส้นทางเมืองลำปาง - เชียงใหม่ ดังนั้น ขอเสนอให้แก้ไขปัญหาคอขวด 2 เส้นทางนี้ ส่วนทางเข้า - ออกหมู่บ้านหรือชุมชนควรจัดทำจุด	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป



ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
กลับรถใกล้ๆ ให้ชุมชนเพื่อความสะดวกในการเดินทาง	
การออกแบบทางหลวงทั้งทางหลักและทางสำหรับเข้า – ออกชุมชน ควรคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ขอเสนอให้จัดทำจุดกลับรถชนิดเกือกม้าฝั่งขาเข้าเมืองและฝั่งไปศาลากลาง เนื่องจากการก่อสร้างจุดกลับรถชนิดเกือกม้ามีต้นทุนต่ำและไม่กระทบการเวนคืนพื้นที่ ทั้งนี้ให้คำนึงถึงตำแหน่งที่เหมาะสม โดยชุมชนจะต้องสามารถเดินทางเข้าสู่ทางขนานไปยังจุดกลับรถชนิดเกือกม้าได้	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
การออกแบบก่อสร้างควรให้ความสำคัญกับชุมชนมากขึ้น อย่างดำเนินเพียงแค่อบเจตนาการเดินทางระหว่างจังหวัดเท่านั้น แต่อยากขอให้พิจารณาผลกระทบของคนในพื้นที่ด้วย	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป
2. ด้านการการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	
ขอบเขตรัศมีการศึกษาตามแนวทาง สผ.คือ ระยะรัศมี 500 เมตร ซึ่งจะไม่ครอบคลุมพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบ ขอเสนอให้พิจารณาทบทวนขอบเขตพื้นที่การศึกษาให้ครอบคลุม	แนวทางการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาตาม สผ. คือ ระยะรัศมี 500 เมตร แต่อย่างไรแล้วที่ปรึกษาจะรับประเด็นนี้ไปพิจารณา เพื่อให้การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบมากที่สุด
ระยะดำเนินโครงการต่อจากนี้ ขอเสนอให้ที่ปรึกษาลงพื้นที่ช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ – อาทิตย์) เพื่อให้ชาวชุมชนในพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูลข่าวสารของการดำเนินการศึกษาที่ถูกต้องและตรงกัน โดยขอให้ให้ความสำคัญกับชาวชุมชนทุกกลุ่ม	เบื้องต้นที่ปรึกษาได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางระบบออนไลน์เพื่อให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร สถานะการดำเนินงาน ผลการดำเนินงาน ฯลฯ ผ่านช่องทาง อาทิ Line Face Book และ Website เป็นต้น
ขอเสนอให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อ 2 ประเภท คือ รถแห่ และสถานีวิทยุ เพราะเป็นแหล่งที่ชาวชุมชนสามารถเข้าถึงได้ทุกกลุ่มวัย	ที่ปรึกษารับทราบและรับไปดำเนินการวิเคราะห์พิจารณาต่อไป



10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการศึกษาพิจารณาแนวทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการสรุปได้ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร

นำข้อคิดเห็นไปประกอบสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ เพื่อออกแบบรายละเอียดต่อไป

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ และสำรวจภาคสนามเพิ่มเติม เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) หลังจากการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ ให้ประชาชนหรือหน่วยงานรับรู้ รับทราบ

2) จะดำเนินการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เป็นการชี้แจงผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางเว็บไซต์โครงการ www.hw1-11-lakkiloyak.com



11. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-1027
โทรสาร : 0-2354-1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com
แขวงลำปางที่ 1
16/97 ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง รหัสไปรษณีย์ 52100
โทรศัพท์ : 0-5422-8246, 0-5423-1206
มือถือ : 08-1796-4206
Email : doh0141@doh.go.th



บริษัทที่ปรึกษา
บริษัท ออโรส จำกัด
23/85 ซอยลาดพร้าว 23 ถนนลาดพร้าว แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 02-938-3874
Email : kkskauros@gmail.com



ด้านสิ่งแวดล้อม
บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จ.นนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 098-261-5199
Email : usa.sukprasert63@gmail.com



เว็บไซต์โครงการ
www.hw1-11-lakkiloyak.com



ดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมฯ

ช่องทางการติดต่อ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทร. 02-3541027 Email : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงลำปางที่ 1 กรมทางหลวง

16/97 ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง 52100
โทร. 054-228246, 054-231206 Email : doh0141@doh.go.th



บริษัท ออโรส จำกัด (สำนักงานใหญ่)

23/85 อาคารออโรส กรู๊ป ซอยลาดพร้าว 23 แขวงจันทรเกษม เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทร. 02-938-3874-5 แฟกซ์ 02-967-7009 <http://www.auros.co.th>



บริษัท สี่แควดล้อมสยาม จำกัด

เลขที่ 77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทร. 02-0600-101 info@siamenvi.co.th

ติดต่อสอบถามและติดตามความก้าวหน้าโครงการ
คุณสิราวรรณ โทร 096-717-9057



Line official Account
โครงการ



Facebook Page
โครงการ



Website โครงการ

