



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

# บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือก  
รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 2)





เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	-1-
2. วัตถุประสงค์	-1-
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	-1-
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	-2-
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	-2-
3.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	-2-
3.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	-2-
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ	-2-
5. การกำหนดทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาในอนาคต	-4-
5.1 การกำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการ	-4-
5.2 รูปแบบการพัฒนาเบื้องต้น	-8-
5.3 การกำหนดรูปแบบรูปตัดทางหลวง (Typical Cross Section)	-8-
5.4 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบของโครงการ	-15-
5.5 การสรุปรูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสม	-17-
6. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	-19-
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	-19-
6.2 ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	-29-
7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	-29-
7.1 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	-29-
7.2 การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	-31-
7.2.1 การเตรียมความพร้อมของชุมชน	-31-
7.2.2 การประชุมปฐมุนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	-31-
7.2.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	-33-
7.3 การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์	-40-
8. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	-42-
9. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	-43-



สารบัญญรพ

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่เป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	-3-
5.3-1	<u>รูปแบบที่ 1</u> รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร	-9-
5.3-2	<u>รูปแบบที่ 2</u> รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร	-10-
5.3-3	<u>รูปแบบที่ 3</u> รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.25 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร	-11-
5.3-4	<u>รูปแบบที่ 1</u> รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร	-12-
5.3-5	<u>รูปแบบที่ 2</u> รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier กว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร	-13-
5.3-6	<u>รูปแบบที่ 3</u> รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะสีกว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร	-14-
5.5-1	<u>รูปแบบที่ 1</u> รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร	-17-
5.5-2	รูปแบบที่ 1 รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร	-18-
5.5-3	รูปตัดทางหลวง บริเวณ กม.5+250 - กม.5+450 (บริเวณเจดีย์วัดดอนหวาย)	-19-
5.5-4	รูปตัดทางหลวง บริเวณ กม.6+700 - กม.6+800 (บริเวณบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดป่าสามแสน)	-20-
5.5.5	การออกแบบจุดกลับรถเปิดเกาะ บริเวณ กม.7+225	-20-
6.1-1	ขอบเขตมรดกโลกบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	-22-
6.1-2	แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-26-
6.1-3	พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	-27-
6.1-4	พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-30-
7.1-1	แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	-32-
7.2.1-1	การเตรียมความพร้อมของชุมชนดำเนินการ เมื่อวันที่ 13 - 15 กุมภาพันธ์ 2566	-33-
7.2.2-1	บรรยากาศในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	-34-
7.2.3-1	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ เบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ( <u>กลุ่มที่ 1</u> หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง)	-36-
7.2.3-2	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ เบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ( <u>กลุ่มที่ 2</u> หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัย บริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร)	-40-



### สารบัญญัตินี้

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่เป้าหมายการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	-4-
5.1-1	รูปแบบทางเลือกของโครงการ	-5-
5.4-1	หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 30 เมตร	-16-
5.4-2	หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 60 เมตร	-16-
5.5-1	สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 30 เมตร	-17-
5.5-2	สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 60 เมตร	-18-
6.1-1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-21-
6.1-2	โบราณสถานในเขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-24-
6.1-3	โบราณสถานในเขตกำแพงเมือง-คูเมือง ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-24-
6.1-4	โบราณสถานในเขตอรัญญิกในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-25-
6.1-5	โบราณสถานนอกเขตกำแพงเมืองด้านทิศตะวันออก ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-25-
6.1-6	พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-28-
6.2-1	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับผลกระทบในระดับปานกลาง-สูง	-31-
7.2.3-1	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 1 หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง)	-35-
7.2.3-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร)	-37-
7.3-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	-42-



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง เป็นทางหลวงใน จ.กำแพงเพชร เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 112 เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางภายในตัวเมือง จ.กำแพงเพชร ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ซึ่งได้รับการพิจารณาคัดเลือกจากองค์การศึกษาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2534 และพบแหล่งโบราณสถาน ทั้งหมด 50 แห่ง ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ โดยโบราณสถานบางแห่งตั้งอยู่ประชิดทางหลวงหมายเลข 101 เช่น วัดดงหวาย บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดบ่อสามแสน เป็นต้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2562 ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- 2) ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจร บนโครงข่ายของทางหลวงในพื้นที่ศึกษารวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งปีปัจจุบันและอนาคต
- 3) ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 4) เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการอย่างเหมาะสม



## 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

- 1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

### 3.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เพื่อรองรับปริมาณจราจรของถนนทางหลวงที่เพิ่มขึ้น และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดภายในอำเภอเมืองกำแพงเพชร
- 2) ช่วยให้การเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น
- 3) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและภูมิภาค

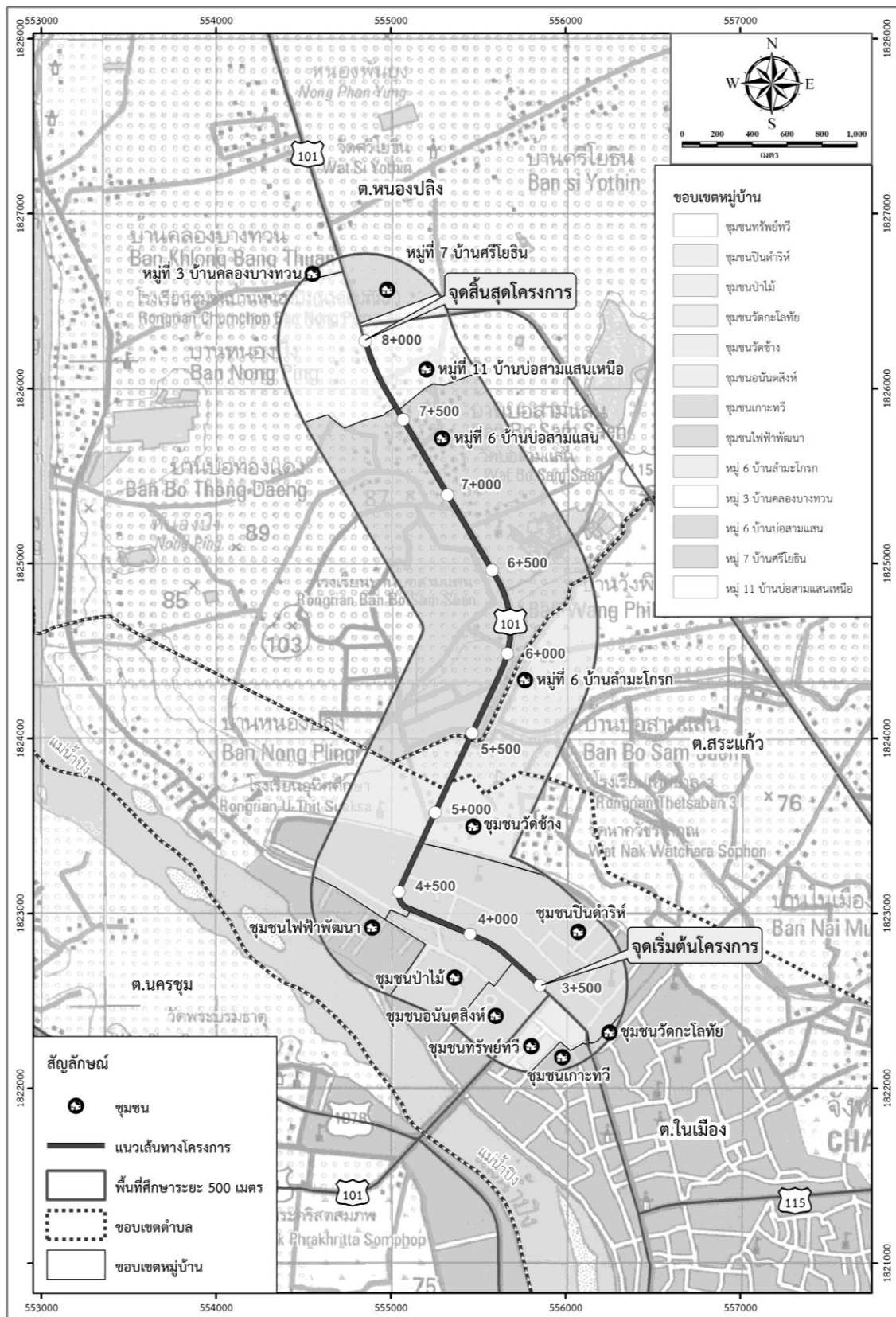
### 3.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

- 1) ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการ และสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
- 2) คณะผู้ศึกษาได้รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อผลการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ทั้งด้านวิศวกรรม ด้านการจราจรและขนส่ง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

## 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง ครอบคลุม 3 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด ได้แก่ ตำบลสระแก้ว ตำบลหนองปลิง และตำบลในเมือง อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร แสดงดังรูปที่ 4-1

ดังนั้น ในการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน จะต้องดำเนินการในขอบเขตพื้นที่การปกครอง แสดงดังตารางที่ 4-1



รูปที่ 4-1 พื้นที่เป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ตารางที่ 4-1 พื้นที่เป้าหมายการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ ดูแลพื้นที่
กำแพงเพชร	เมืองกำแพงเพชร	สระแก้ว	หมู่ที่ 6 บ้านล้ามะโกรก	องค์การบริหารส่วนตำบลสระแก้ว
		หนองปลิง	หมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน	เทศบาลเมืองหนองปลิง
			หมู่ที่ 11 บ้านบ่อสามแสนเหนือ	
			หมู่ที่ 7 บ้านศรีโยธิน	
	หมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทวน			
	ในเมือง	ในเมือง	ชุมชนทรัพย์ทวี	เทศบาลเมืองกำแพงเพชร
			ชุมชนวัดกะโลทัย	
			ชุมชนเกาะทิว	
			ชุมชนปิ่นคำริห์	
			ชุมชนอนันตสิงห์	
	ชุมชนป่าไม้			
	ชุมชนไฟฟ้าพัฒนา			
	ชุมชนวัดช้าง			
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	13 หมู่บ้าน/ชุมชน	3 หน่วยงาน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2566

5. การกำหนดทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาในอนาคต

5.1 การกำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการ

จากการทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง ระยะทาง 4.50 กิโลเมตร โดยอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองกำแพงเพชร 3 ตำบล สภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบ และมีชุมชนหนาแน่นปานกลางตลอดระยะแนวเส้นทาง อีกทั้งมีพื้นที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลก อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร

จากข้อมูลการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นที่โครงการ การตรวจสอบแนวเส้นทางเดิม การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมสามารถสรุปปัจจัยและข้อจำกัด ที่ต้องนำมาพิจารณาในการปรับแนวกึ่งกลางของถนนโครงการ สามารถสรุปได้ 3 ช่วง ดังนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

1) ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ กม.3+500 - กม.4+975 (ในเขตพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์) จะคงแนวถนนเดิมไม่มีการปรับแนวใด ๆ และใช้เขตทางเดิมกว้าง 30 เมตร

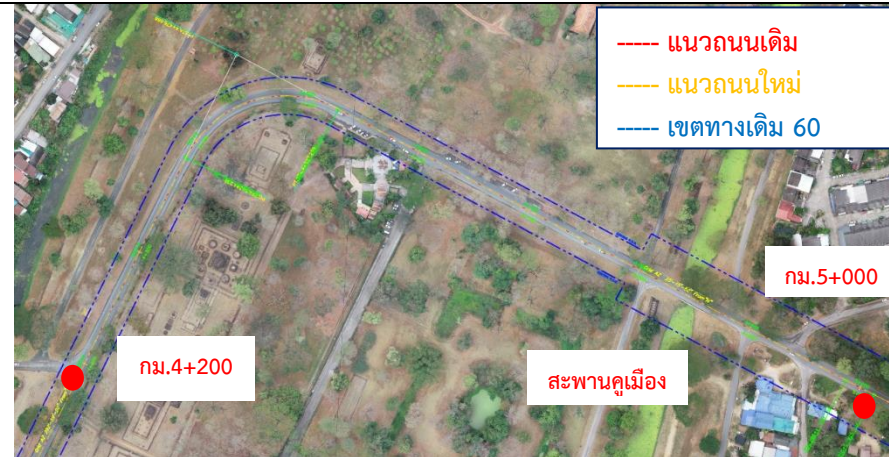
2) ช่วงที่ 2 กม.4+975 - กม.7+000 (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์และมีข้อจำกัดโบราณสถาน) โดยมีการปรับแนวถนนเบื้องต้นซ้ายทางและขวาทาง

3) ช่วงที่ 3 กม.7+000 - กม.8+000 (ช่วงนอกพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ไม่ติดข้อจำกัดโบราณสถาน) โดยทำการปรับแนวถนนใหม่ให้เข้ากับแนวถนนเดิม



### ตารางที่ 5.1-1 รูปแบบทางเลือกของโครงการ

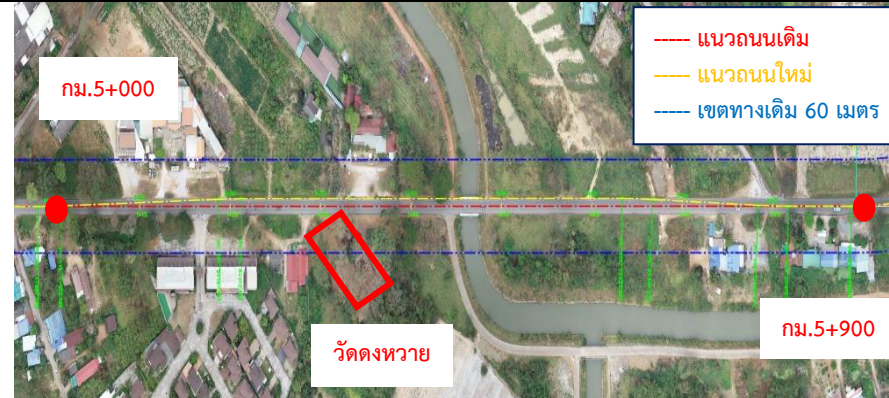
**ช่วงที่ 1** จุดเริ่มต้นโครงการ กม.3+500 - กม.4+975 ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์ จึงจะคงแนวถนนเดิมไม่มีการปรับแนวใด ๆ และใช้เขตทางเดิมกว้าง 30 เมตร ได้คำแนะนำจากหัวหน้าอุทยานว่ามีกำแพงคูเมืองอยู่ที่สะพาน กม.4+835 ทำให้มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจรได้ แต่จะมีการปรับหรือขยายไหล่ทางตามความเหมาะสม





ตารางที่ 5.1-1 รูปแบบทางเลือกของโครงการ (ต่อ)

ช่วงที่ 2 กม.4+975 – กม.7+000 ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์ และมีข้อจำกัดโบราณสถาน เป็นช่วงที่สามารถขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องได้ แต่จำเป็นต้องปรับแนวเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงโบราณสถาน เนื่องจากในช่วง กม.5+330 มีโบราณสถานทางฝั่งขวาของโครงการ จึงทำให้ปรับแนวเส้นทางมาฝั่งซ้ายจากแนวเส้นทางเดิมเป็นระยะ 5 เมตร และจะปรับแนวเส้นทางเพื่อหลบโบราณสถานบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ บ่อสามแสน มาเป็นฝั่งขวาจากแนวเส้นทางเดิมเป็นระยะ 7.55 เมตร





ตารางที่ 5.1-1 รูปแบบทางเลือกของโครงการ (ต่อ)

	<p>กม.6+500</p> <p>บ่อสามแสน</p> <p>----- แนวถนนเดิม ----- แนวถนนใหม่ ----- เขตทางเดิม 60 เมตร</p> <p>วัดร้างบ่อสามแสน</p> <p>กม.6+900</p>
<p><b>ช่วงที่ 3</b> กม.7+000 - กม.8+000 เนื่องจากเป็นช่วงนอกเขตพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ และไม่ติดข้อจำกัดทางโบราณสถาน จึงสามารถกลับมาใช้แนวเส้นทางเดิมได้จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ</p>	<p>กม.6+900</p> <p>----- แนวถนนเดิม ----- แนวถนนใหม่ ----- เขตทางเดิม 60 เมตร</p> <p>กม.8+000</p>



## 5.2 รูปแบบการพัฒนาเบื้องต้น

แนวคิดการออกแบบรูปตัดทางหลวงโครงการ ที่ปรึกษานำเสนอให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งมีองค์ประกอบของทางหลวงดังนี้

- เขตทางหลวง ที่ปรึกษาพิจารณาใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมเป็นหลัก (เขตทาง 30 เมตร และ 60 เมตร) เพื่อมิให้ต้องทำการเวนคืน
- จำนวนช่องจราจร ตามมาตรฐานกำหนดเป็น 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร กำหนดความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร หรือปรับตามสภาพพื้นที่
- ความกว้างไหล่ทาง ไหล่ทาง กำหนดความกว้าง 2.50 เมตร หรือปรับตามสภาพพื้นที่
- ประเภทผิวจราจรและไหล่ทาง กำหนดเป็นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต
- ความลาดชันคันทาง ทั่วไปกำหนดความลาดชัน 2:1 หรือเปลี่ยนแปลงตามประเภทและความสูงของดินตัดและดินถม
- สะพานเป็นสะพาน 2 ช่องจราจร กำหนดความกว้างและรูปแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบรูปตัดทางหลวง
- องค์ประกอบทางหลวงอื่น ๆ จะต้องเป็นไปตามหลักวิชาการและมาตรฐานกรมทางหลวง หรือมาตรฐานอื่นที่เป็นที่ยอมรับ เช่น AASHTO

## 5.3 การกำหนดรูปแบบรูปตัดทางหลวง (Typical Cross Section)

จากข้อมูลการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นที่โครงการ การตรวจสอบแนวเส้นทางเดิม การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมสามารถสรุปปัจจัยและข้อจำกัด ที่ต้องนำมาพิจารณาในการกำหนดรูปแบบ (Typical Cross Section) เบื้องต้น ดังนี้

- 1) แนวเส้นทางโครงการมีความยาว 4.50 กิโลเมตร
- 2) สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ช่วง 1.40 กิโลเมตรแรก จะมีโบราณสถานตลอดสองข้างทาง โดยเฉพาะกำแพงเมืองเก่าที่คั่นกลางระหว่างคูเมืองกับถนนโครงการ ปัจจุบันของทางหลวง 101 ช่วง กม.3+500 ถึง กม.4+800 มีเขตทางเดิมกว้าง 30 เมตร และช่วง กม.4+800 ถึง กม.8+000 มีเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร
- 3) แนวเส้นทางโครงการด้านเรขาคณิตต่ำกว่ามาตรฐานทางชั้น 1 ควรพิจารณาปรับปรุงให้ได้มาตรฐานทางชั้น 1 หรือมาตรฐานที่ดีขึ้น
- 4) แนวเส้นทางโครงการเป็นถนนเดิมที่อยู่ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และพื้นที่มรดกโลก
- 5) รูปแบบการพัฒนาโครงการจะต้องส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดโดยเฉพาะช่วงที่อยู่ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ซึ่งจากสภาพของสายทางและข้อจำกัดที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เพื่อให้ง่ายต่อการพิจารณาคัดเลือก ที่ปรึกษาได้พิจารณาจำแนกพื้นที่การพิจารณารูปแบบออกเป็น 2 ช่วงหลัก โดยจะเน้นการพิจารณาปรับปรุงเส้นทางในเขตทางเดิมเป็นสำคัญ และในแต่ละช่วง ที่ปรึกษาได้นำเสนอรูปแบบรูปตัดทางหลวงทั่วไป (Typical Cross Section) อย่างน้อยช่วงละ 3 รูปแบบ เพื่อใช้ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางหลวงที่เหมาะสมที่สุดของโครงการ

อนึ่งในช่วงที่มีพื้นที่เฉพาะเจาะจงด้วยข้อจำกัดด้านลักษณะภูมิประเทศ ที่ปรึกษาจะเสนอรูปแบบที่เหมาะสม และใช้วิธีเชิงเหตุผลประกอบในการพิจารณารูปแบบ



ที่ปรึกษาพิจารณาแบ่งช่วงการพิจารณาการคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวงออกเป็น 2 ช่วง ตามความแตกต่างของพื้นที่และข้อจำกัดที่ต้องพิจารณาเป็นพิเศษ คือ

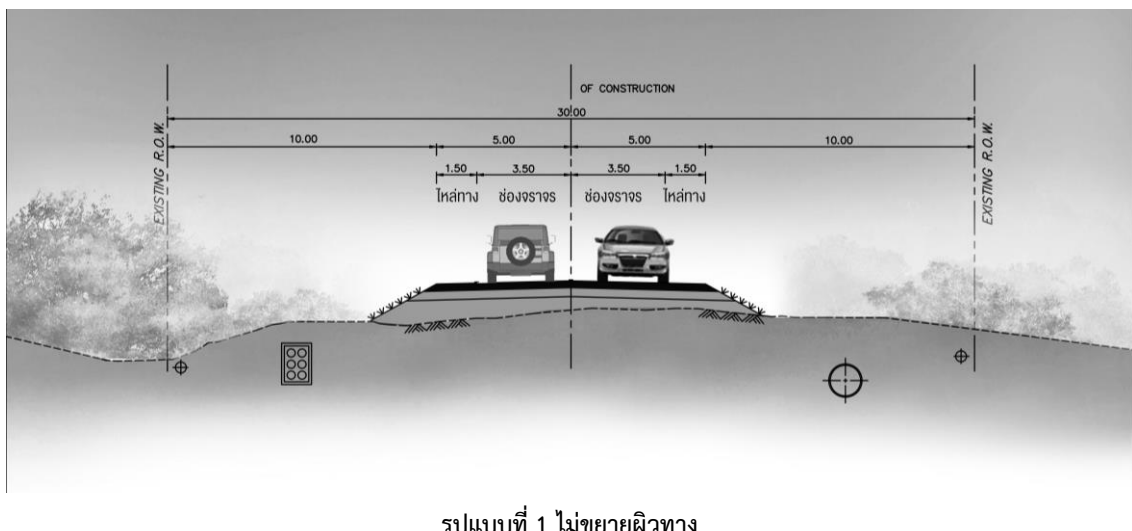
- 1) ช่วงที่ 1 เป็นเขตโบราณสถาน เขตทาง 30 เมตร (จุดเริ่มต้น - สะพานข้ามคลองคูเมือง)
- 2) ช่วงที่ 2 เป็นเขตชุมชน เขตทาง 60 เมตร (สะพานข้ามคลองคูเมือง - จุดสิ้นสุด)

โดยการกำหนดรูปแบบรูปตัดทางหลวงจะอ้างอิงจากแบบมาตรฐานในช่วงเขตทาง 30 - 60 เมตร ดังแสดงรูปที่ 5.3-1 ถึงรูปที่ 5.3-6

- **บริเวณช่วงที่ 1 ออกแบบเขตทาง 30 เมตร** (จุดเริ่มต้นโครงการ - สะพานข้ามคลองคูเมือง)  
ช่วงที่ 1 กม.3+500 - กม.4+975 (ช่วงในพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร)

● **การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ประเภทของเกาะกลางถนนในเขตทาง 30 เมตร** แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง

**รูปแบบที่ 1** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะไม่มีกั้นขวางผิวทาง โดยจะปรับปรุงคันทางหรือผิวจราจรเดิมและตีเส้นจราจรให้ชัดเจน เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง



รูปแบบที่ 1 ไม่ขยายผิวทาง

รูปที่ 5.3-1 **รูปแบบที่ 1** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร

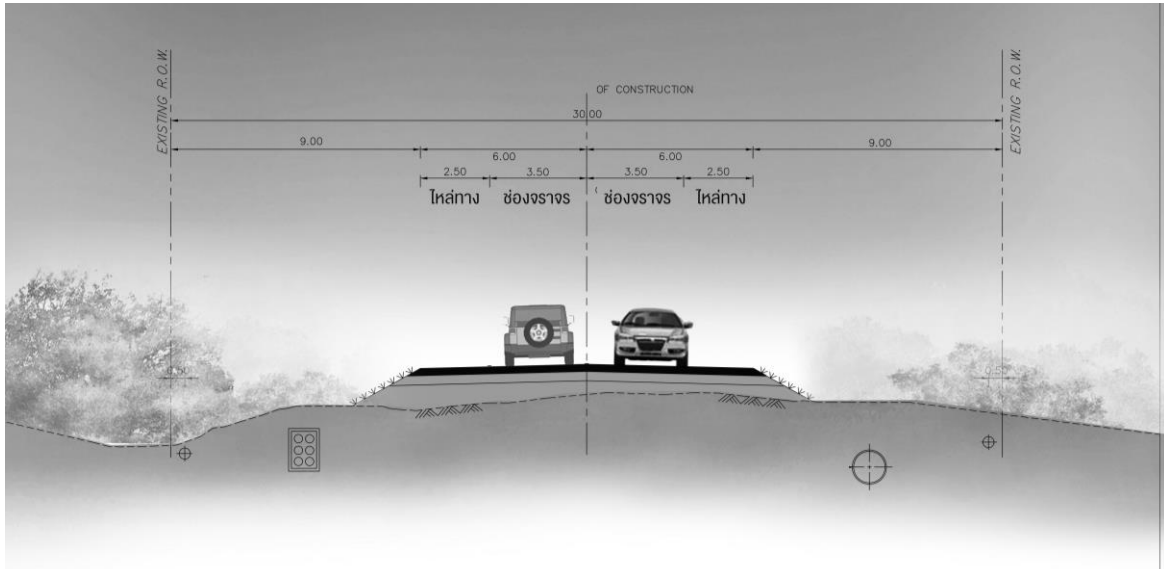
#### ข้อดี

- ใช้พื้นที่น้อย เหมาะกับการมีข้อจำกัดในพื้นที่หรือพื้นที่ที่มีช่องจราจรแคบ
- เป็นการปรับปรุงการตีเส้นให้ชัดเจน ชัดแจ้งใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาไม่สูงมาก
- เข้า-ออกสองข้างทางทิศทางต่าง ๆ ได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง

#### ข้อเสีย

- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
- การเลี้ยวเข้า-ออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การจราจรติดขัด
- เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพกหลบภัยในการข้าม

**รูปแบบที่ 2** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร (จากไหล่ทางเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร) แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 1.00 เมตร จึงมีความจำเป็นในการบดอัดคันทางเดิมและเสริมคันทางใหม่เพื่อรองรับผิวจราจรไหล่ทางด้านนอก



รูปแบบที่ 2 ขยายผิวจราจรออกข้างละ 1 เมตร

รูปที่ 5.3-2 **รูปแบบที่ 2** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร

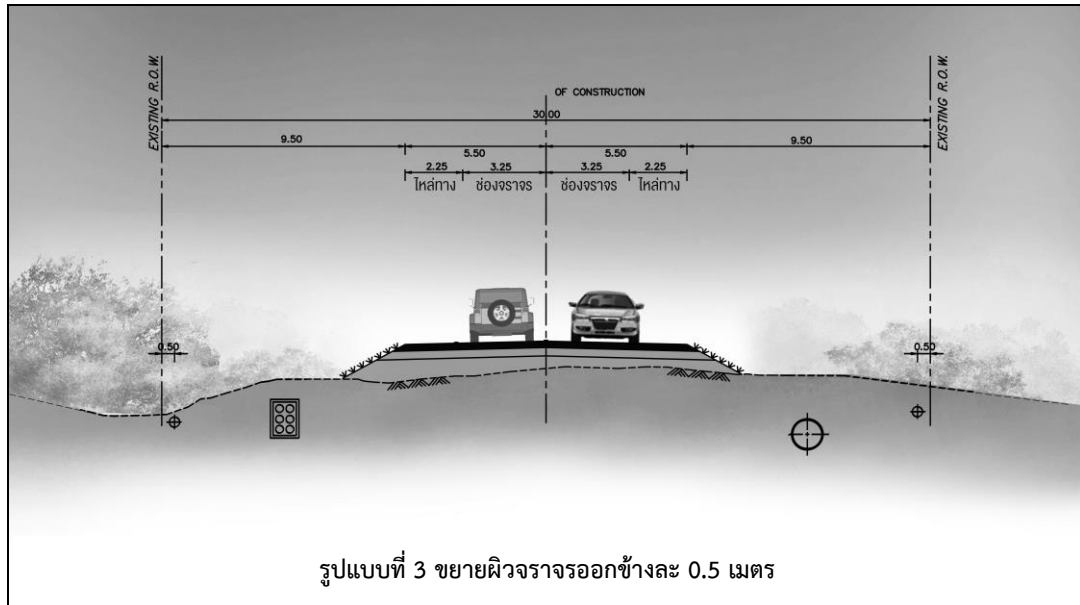
#### ข้อดี

- จะมีพื้นที่ไหล่ทางที่กว้างขึ้นเพื่อเพิ่มเติมความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง
- เป็นการเสริมไหล่ทางออกไปข้างละ 1 เมตร จึงใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่สูงมาก
- การจัดการจราจรจะสะดวกเนื่องจากการก่อสร้างคันทางเพิ่มด้านนอก
- เข้า-ออกสองข้างทางทิศทางต่าง ๆ ได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง

#### ข้อเสีย

- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
- การเลี้ยวเข้า-ออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
- เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพักหลบภัยในการข้าม

**รูปแบบที่ 3** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร มีไหล่ทางด้านนอก กว้างข้างละ 2.25 เมตร (จากไหล่ทางเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร) แบ่งทิศทางการจราจรด้วยการตีเส้นจราจร สีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.50 เมตรซึ่งขยายน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 โดยจะทำการปรับความกว้างช่องจราจรจาก 3.50 เมตร ลดเหลือ 3.25 เมตร หากมีกรณีฉุกเฉินจะสามารถช่วยระบายรถขนาดเล็กให้วิ่งบนไหล่ทางได้ และเพื่อให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อโบราณสถานที่มีประชิดเขตทางให้น้อยที่สุด



รูปที่ 5.3-3 **รูปแบบที่ 3** รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.25 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร

#### ข้อดี

- จะมีพื้นที่ไหล่ทางที่กว้างขึ้นเพื่อเพิ่มเติมความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง
- เป็นการเสริมไหล่ทางออกไปข้างละ 0.5 เมตร จึงใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่สูงมาก
- การจัดการจราจรจะสะดวก เนื่องจากเป็นการก่อสร้างคันทางเพิ่มด้านนอก
- เข้า-ออกสองข้างทางทิศทางต่าง ๆ ได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง

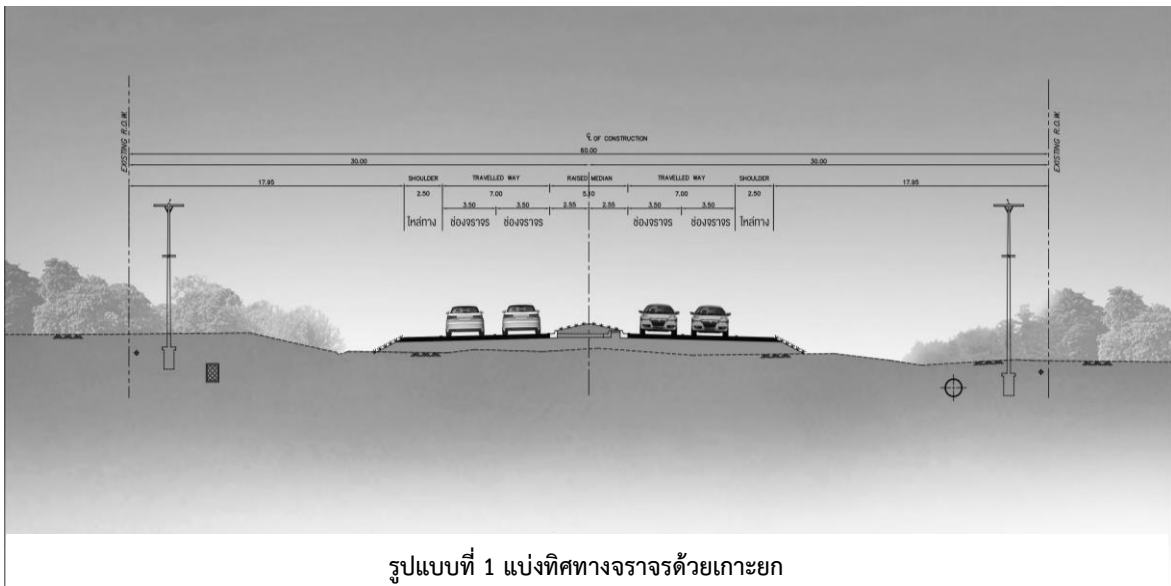
#### ข้อเสีย

- ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
- การเลี้ยวเข้า-ออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
- เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ต้องข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพักหลบภัยในการข้าม
- ความกว้างช่องจราจรลดลงจะทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วได้สูงมาก

- บริเวณช่วงที่ 2 และช่วงที่ 3 (ออกแบบเขตทาง 60 เมตร) (สะพานข้ามคูเมือง - จุดสิ้นสุดโครงการ)  
ช่วงที่ 2 กม.4+975 - กม.7+000 (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์ มีข้อจำกัดด้านโบราณสถาน)  
ช่วงที่ 3 กม.7+000 - กม.8+000 (ช่วงนอกพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ไม่ติดข้อจำกัดด้านโบราณสถาน)

● การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ประเภทของเกาะกลางถนนในเขตทาง 60 เมตร

**รูปแบบที่ 1** แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะยก รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร (รวมคันหินรางน้ำ กว้างข้างละ 0.50 เมตร) ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถอเลี้ยวกลับรถได้ได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ทั้งนี้สามารถช่วยให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้นด้วยความมั่นใจในความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น สำหรับพื้นที่เกาะกลางถนนสามารถปลูกหญ้าหรือต้นไม้หรือจัดสวนหย่อมเพิ่มความสวยงามและสร้างเอกลักษณ์ให้กับเส้นทางได้



รูปที่ 5.3-4 **รูปแบบที่ 1** รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร

**ข้อดี**

- มีความปลอดภัยมาก เหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดิมข้ามถนนได้สะดวก

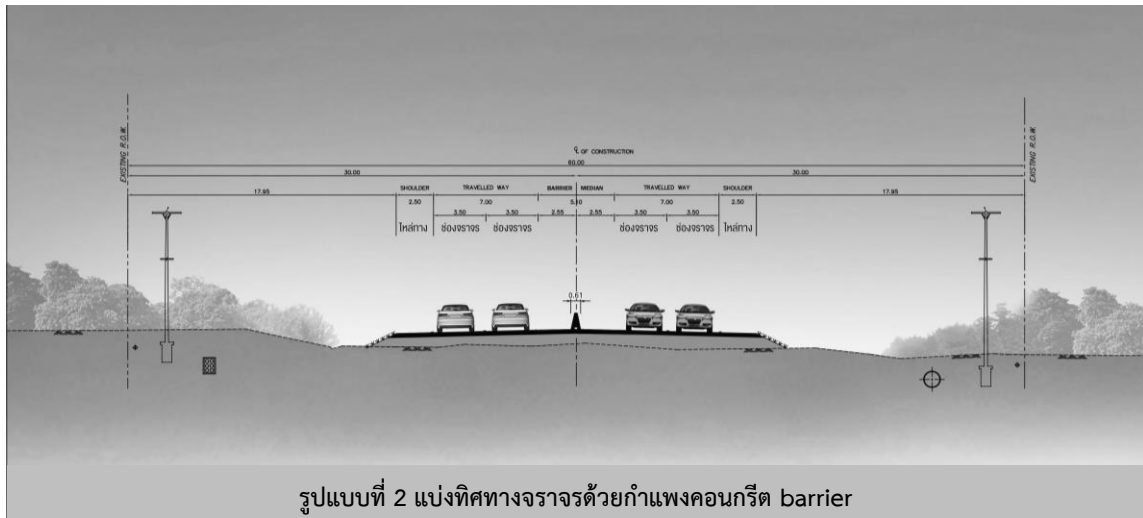
- สามารถแก้ปัญหาสิ่งอุปสรรคต่าง ๆ ภายในเขตทางข้างเดียว เช่น ต้นไม้ที่ต้องอนุรักษ์ อาคารอนุรักษ์ โบราณสถาน คลองระบายน้ำ ร่องเหมืองชลประทาน บ่อขี้มดิน ที่เอียงลาดชัน ฯลฯ

**ข้อเสีย**

- มีปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง

- มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษามาก

**รูปแบบที่ 2** แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต กว้าง 0.61 เมตร รวมทั้งทาสีตีเส้นด้านใน กว้างข้างละ 2.55 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 3 ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ แต่จะมีปัญหาการข้ามถนนไป-มาระหว่างประชาชนที่อยู่สองข้างทางและความสุนทรีย์ภาพของประชาชนที่มีต่อถนนโครงการ



รูปที่ 5.3-5 **รูปแบบที่ 2** รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier กว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร

#### ข้อดี

- ใช้พื้นที่ในการขยายปรับปรุงน้อย เหมาะกับเขตทางแคบหรือพื้นที่ช่องจราจรแคบ
- ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ดี เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงหรือในบริเวณโค้งราบที่มีรัศมีโค้งสั้น

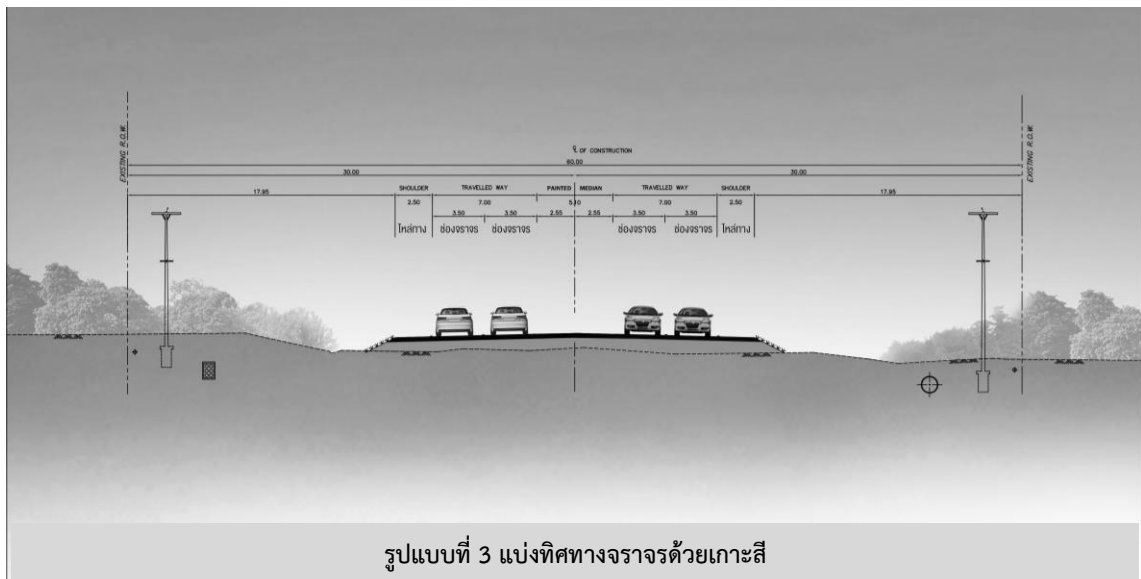
- ก่อสร้างได้เร็ว ติดตั้งได้ง่าย

#### ข้อเสีย

- การข้ามถนนของคนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง ยกเว้นจะเปิดช่องเฉพาะจุด แต่จะมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแรมมาก
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางก่อสร้างเสาโครงสร้างข้ามถนนต่าง ๆ ได้ดีพอ เช่น เสาตอม่อ สะพานลอยคนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงข่ายจราจร ฯลฯ
- มีปัญหาเรื่องแสงไฟหน้ารถที่สวนทางกันของช่องจราจรที่ชิดเกาะกลาง
- ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ

### รูปแบบที่ 3 แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะสี่

รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไม่มีเกาะกลางแต่แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยการทาสีเป็นเกาะกลาง กว้าง 5.10 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยวกลับรถได้ หรือเป็น Storage Lane ได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 แต่จะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหลักพุ่งข้ามไปชนกับรถที่สวนทางมาได้ง่ายกว่าและมีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และข้อดีสำหรับประชาชนสองข้างทาง คือ สามารถข้ามไป-มาได้สะดวกสอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชนกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีสถานศึกษาและศาสนสถานจำนวนมาก



รูปที่ 5.3-6 รูปแบบที่ 3 รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะสี่กว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร

#### ข้อดี

- ประหยัดค่าก่อสร้าง
- เข้า-ออกสองข้างทางทิศทางต่าง ๆ ได้ง่าย เพราะไม่มีเกาะกลาง

#### ข้อเสีย

- เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพราะไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน
- การเลี้ยวเข้า-ออกและกลับรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
- เป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยต่อคนข้ามถนน เพราะไม่มีเกาะกลางพกหลบภัยในการข้าม
- เป็นปัญหาต่อการกำหนดตำแหน่งเสาโครงสร้างต่าง ๆ ตรงกลาง เช่น เสาสะพานลอยคนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงสร้างป้ายจราจร เสาไฟฟ้าแสงสว่าง
- ต้องคอยดูแลสีตีเส้นที่เกาะกลางเมื่อสีจางตลอดเวลา



## 5.4 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบของโครงการ

ในการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาวิเคราะห์ ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน โดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ซึ่งได้พิจารณาจัดสรรให้ คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญไว้ในเบื้องต้นดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร 35 คะแนน
  - ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 25 คะแนน
  - ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 40 คะแนน
- รวม 100 คะแนน**

โดยมีรายละเอียดการเปรียบเทียบแต่ละด้าน ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน

โดยที่ปรึกษาเห็นว่าแนวเส้นทางนี้จำเป็นที่จะต้องทำการปรับแนวถนนใหม่ในบางช่วงของโครงการ เพื่อให้ไม่มีผลกระทบหรือมีผลกระทบต่อโบราณสถาน อีกทั้งยังเป็นโครงการก่อสร้างทางหลวง เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ผ่านเส้นทางมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยจำเป็นต้องมีการขยายทางหรือปรับปรุงมาตรฐานชั้นทางให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้นเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นสำคัญส่วนค่าน้ำหนักคะแนน

### 2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 25 คะแนน

เนื่องจากราคาค่าก่อสร้างและการดูแลรักษาของแต่ละรูปแบบต่างกันไม่มากนัก สำหรับรูปแบบ ทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าจะมีความได้เปรียบกว่ารูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างสูง โดยราคาค่าก่อสร้าง เป็นราคาประมาณการจากการออกแบบเบื้องต้นจากโครงการข้างเคียงในพื้นที่โครงการ และจากราคาค่าก่อสร้าง ต่อหน่วยความยาวของถนน โดยในปัจจุบันหลักแต่ละด้านนั้นจะสามารถแจกแจงเป็นปัจจัยย่อยอื่น ๆ ประกอบ ในการพิจารณาคัดเลือก

### 3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 40 คะแนน

เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ในเขตอุทยานประวัติศาสตร์และขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก (UNESCO) ประกอบกับบริเวณพื้นที่โครงการในช่วงที่ 1 มีเขตทาง 30 เมตร ช่วงที่ 2 และ 3 มีเขตทาง 60 เมตร แต่ทั้งนี้ ตลอดแนวเส้นทางของโครงการมีโบราณสถานประชิดเขตทางทั้งซ้ายและขวาทาง การก่อสร้างโดยการขยายความ กว้างคันทาง แม้ว่า จะดำเนินการภายในเขตทางเดิมที่มีอยู่นั้น อย่างไรก็ตาม ยังจะมีผลกระทบต่อโบราณสถาน โดยรอบอีกทั้งรูปแบบก่อสร้างในบางรูปแบบอาจเป็นการเปลี่ยนวิถี ในการดำรงชีวิตของคนในชุมชนไป จึงให้ คะแนนในส่วนนี้มากที่สุด

จากการพิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนทั้ง 3 ประเด็นหลัก สำหรับการคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง ที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางโครงการ จึงจำเป็นต้องจำแนกเกณฑ์ย่อยของเขตทาง 30 เมตร และ 60 เมตร แตกต่างกันเนื่องจากองค์ประกอบและข้อจำกัดด้านต่าง ๆ ที่ไม่สามารถนำมาพิจารณาให้ คะแนนร่วมกันได้ จึงมีรายละเอียดหลักเกณฑ์ ดังตารางที่ 5.4-1 และตารางที่ 5.4-2



ตารางที่ 5.4-1 หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 30 เมตร

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม
<b>1. ด้านวิศวกรรมและจราจร</b>	
1.1 ความสอดคล้องกับมาตรฐานอัตราความเร็วที่ใช้ออกแบบ	15.00
1.2 ความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	20.00
<b>รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร</b>	<b>35.00</b>
<b>2. ด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>	
2.1 ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (บาท)	15.00
2.2 ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง (บาท/ปี)	10.00
<b>รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>	<b>25.00</b>
<b>3. ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
3.1 การแบ่งแยกวิถีชีวิตชุมชน	10.00
3.2 สุนทรียภาพ	15.00
3.3 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	15.00
<b>รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม</b>	<b>40.00</b>

ตารางที่ 5.4-2 หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวง เขตทาง 60 เมตร

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม
<b>1. ด้านวิศวกรรมและจราจร</b>	
1.1 ความเหมาะสมในการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถท้องถิ่นและรถทางไกล	6.00
1.2 ความเหมาะสมของรูปตัดถนนในการรองรับความเร็วมาตรฐานทางหลวง 4 ช่องจราจร	6.00
1.3 ความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ	6.00
1.4 ความปลอดภัยกรณีรถเสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลาง	6.00
1.5 ความสะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้าและใช้จักรยาน	6.00
1.6 ประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกจากผิวจราจร	5.00
<b>รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร</b>	<b>35.00</b>
<b>2. ด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>	
2.1 ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (บาท)	15.00
2.2 ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง (บาท/ปี)	10.00
<b>รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>	<b>25.00</b>
<b>3. ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
3.1 สุนทรียภาพ	15.00
3.2 การแบ่งแยกวิถีชีวิตชุมชน	10.00
3.3 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	15.00
<b>รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม</b>	<b>40.00</b>

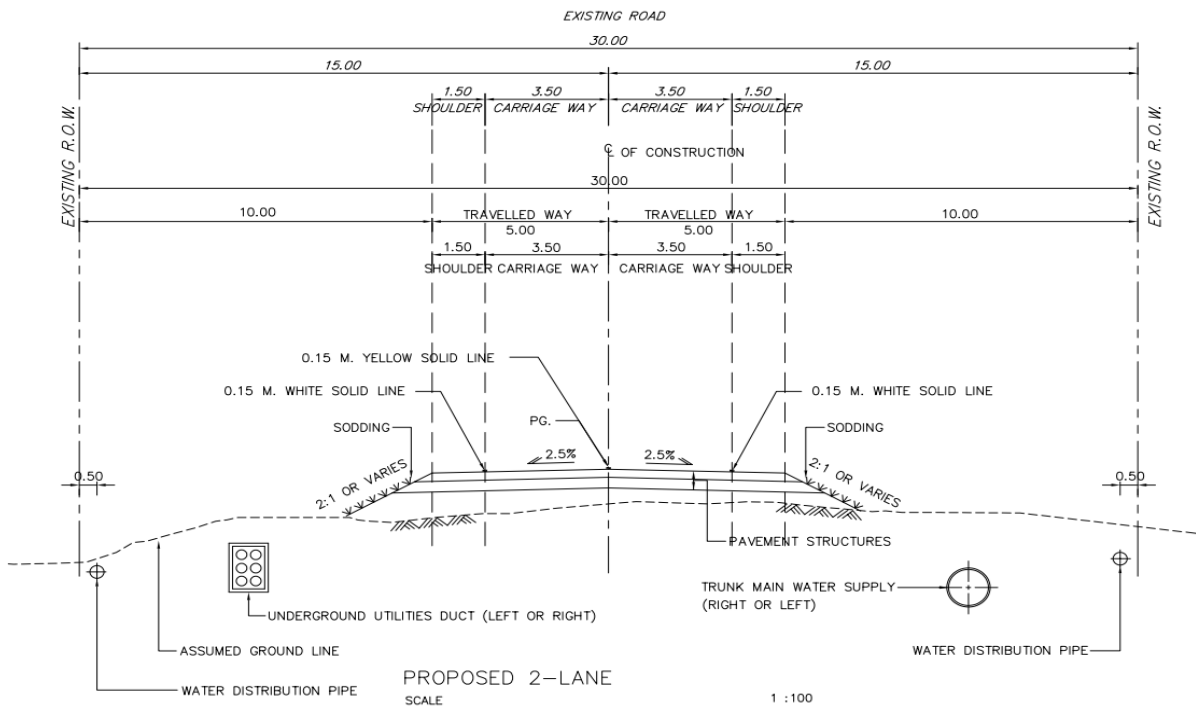


### 5.5 การสรุปรูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสม

ผลการพิจารณาการเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวงทั่วไปมาตรฐาน เขตทาง 30 เมตร ในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้รูปแบบที่มีคะแนนรวม สูงที่สุด คือ รูปแบบที่ 1 มีคะแนนรวมที่ 76.00 คะแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 ได้คะแนน 75.90 และ 72.30 ตามลำดับ ดังตารางที่ 5.5-1 โดยรูปแบบที่ 1 รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะ ไม่มีการขยายผิวทาง โดยจะปรับปรุงคันทางหรือผิวจราจรเดิมและตีเส้นจราจรให้ชัดเจน เพื่อให้ได้ตามมาตรฐาน กรมทางหลวง ดังรูปที่ 5.5-1

ตารางที่ 5.5-1 สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 30 เมตร

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	17.00	31.00	24.00
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	25.00	12.90	17.30
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	34.00	32.00	31.00
รวมคะแนน		100	76.00	75.90	72.30



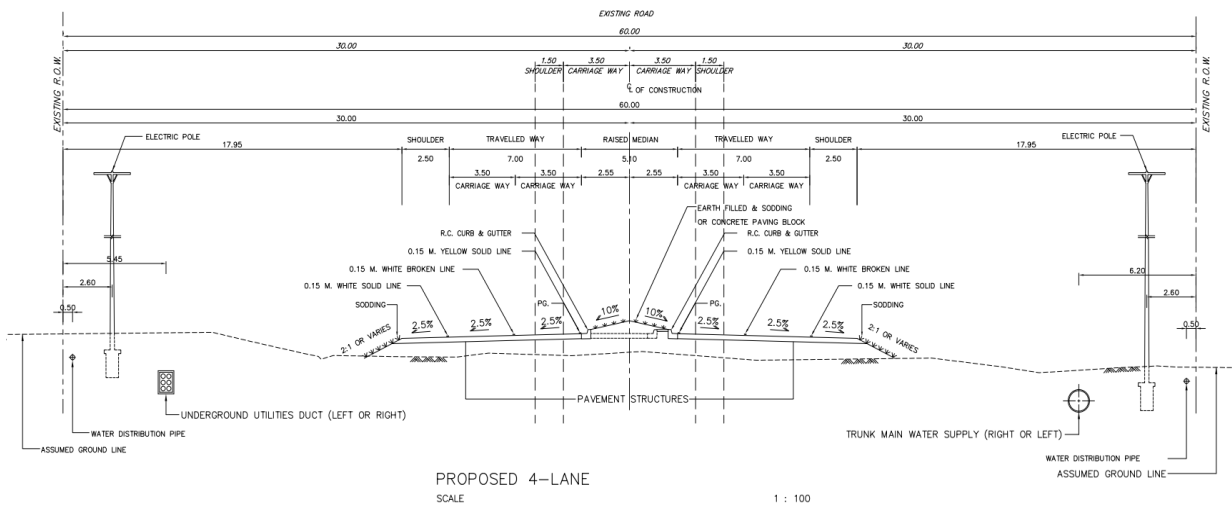
รูปที่ 5.5-1 รูปแบบที่ 1 รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร  
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง เขตทาง 30 เมตร



จากการพิจารณาการเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวงทั่วไปมาตรฐานเขตทาง 60 เมตร ในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้รูปแบบที่มีคะแนนรวมสูงที่สุด คือ รูปแบบที่ 1 มีคะแนนรวมที่ 88.25 คะแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 ได้คะแนน 73.75 และ 70.00 ตามลำดับ ดังตารางที่ 5.5-2 โดยรูปแบบที่ 1 เป็นรูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร (รวมคันหินรางน้ำ กว้างข้างละ 0.50 เมตร) ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ทั้งนี้สามารถช่วยให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง สำหรับพื้นที่เกาะกลางถนน สามารถปลูกหญ้าหรือต้นไม้หรือจัดสวนหย่อมเพิ่มความสวยงามและสร้างเอกลักษณ์ให้กับเส้นทางได้ ดังรูปที่ 5.5-2

ตารางที่ 5.5-2 สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 60 เมตร

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	29.40	24.80	16.00
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	20.85	21.95	25.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	38.00	27.00	29.00
รวมคะแนน		100	88.25	73.75	70.00



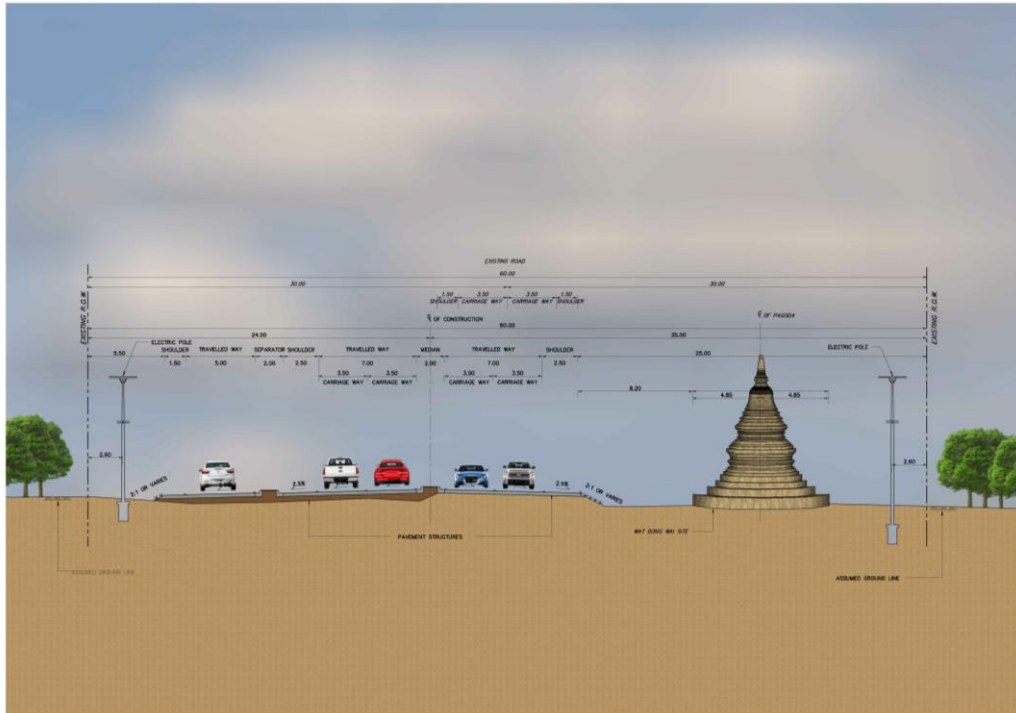
รูปที่ 5.5-2 รูปแบบที่ 1 รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร  
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร เขตทาง 60 เมตร



## รูปแบบทางหลวง บริเวณโบราณสถานตั้งประชิดเขตทาง

### 1) บริเวณเจดีย์วัดดอนหวาย

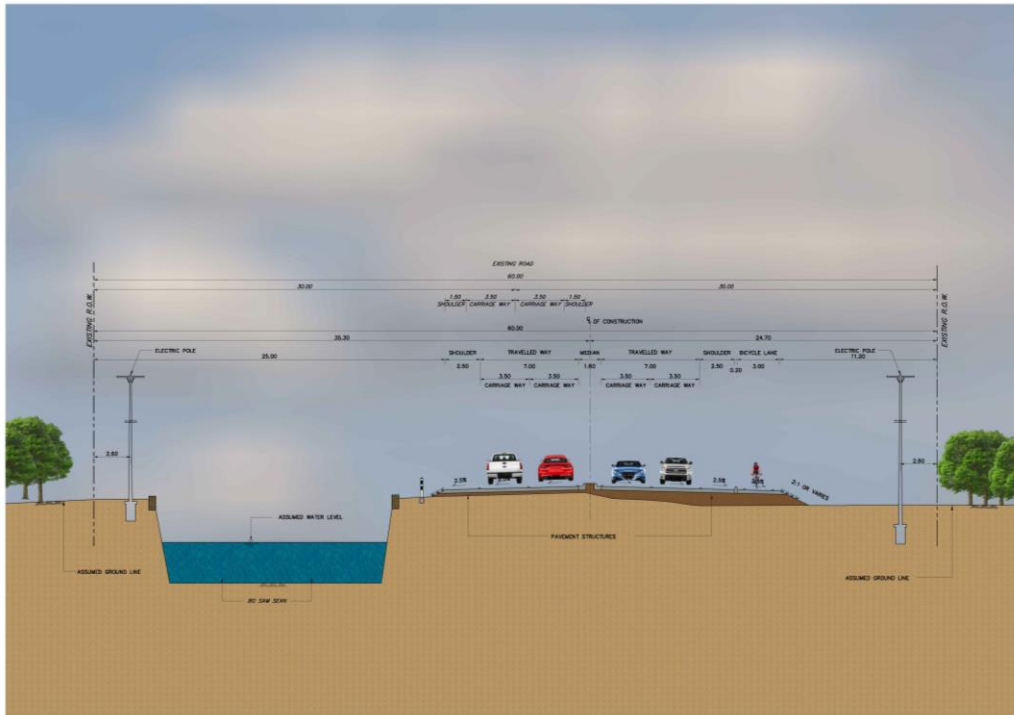
บริเวณ กม.5+250 - กม.5+450 เขตทางกว้าง 60 เมตร ออกแบบรูปตัด โดยขยายผิวจราจรด้านซ้ายทาง เพื่อลดผลกระทบต่อเจดีย์วัดดอนหวาย ซึ่งมีเกาะกลางเป็นเกาะยก กว้าง 2.0 เมตร ความกว้างผิวจราจร 3.5 เมตรต่อช่องไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร ดังรูปที่ 5.5-3



รูปที่ 5.5-3 รูปตัดทางหลวง บริเวณ กม.5+250 - กม. 5+450 (บริเวณเจดีย์วัดดอนหวาย)

### 2) บริเวณบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดบ่อสามแสน

บริเวณ กม.6+700 - กม.6+800 ผ่านหน้าโรงเรียนบ่อสามแสน และบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดบ่อสามแสน ออกแบบรูปตัดโดยขยายผิวจราจรด้านขวาทางฝั่งโรงเรียน โดยออกแบบเกาะกลางเป็นเกาะยกกว้าง 1.6 เมตร ซึ่งขยายผิวจราจรทางด้านขวาทางเพิ่มจำนวน 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง 2.5 เมตร และมีขอบกั้นเป็นทางจักรยาน กว้าง 3.0 เมตร ดังรูปที่ 5.5-4



รูปที่ 5.5-4 รูปตัดทางหลวง บริเวณ กม.6+700 - กม.6+800 (บริเวณบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดบ่อสามแสน)

3) บริเวณ กม.7+225 ออกแบบจุดกลับรถเปิดเกาะ

เพื่อเป็นการจัดการจราจรและลดผลกระทบจากการแบ่งแยกชุมชนออกเป็นสองฝั่ง ซึ่งตลอดระยะทางตั้งแต่ กม.5+000 บริเวณหน้าวัดนาควัชรโสภณ (วัดช้าง) ถึงบริเวณจุดกลับรถที่ออกแบบ จะมีระยะทาง 2.225 กิโลเมตร และการกลับรถบริเวณทางแยกที่ กม.8+070 ตามรอบสัญญาณไฟ ระยะทางประมาณ 845 เมตร ดังรูปที่ 5.5-5



รูปที่ 5.5-5 การออกแบบจุดกลับรถเปิดเกาะ บริเวณ กม.7+225



## 6. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบกฎระเบียบ ประกาศ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้ดำเนินการ โดยรวบรวมระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

#### 1) โครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

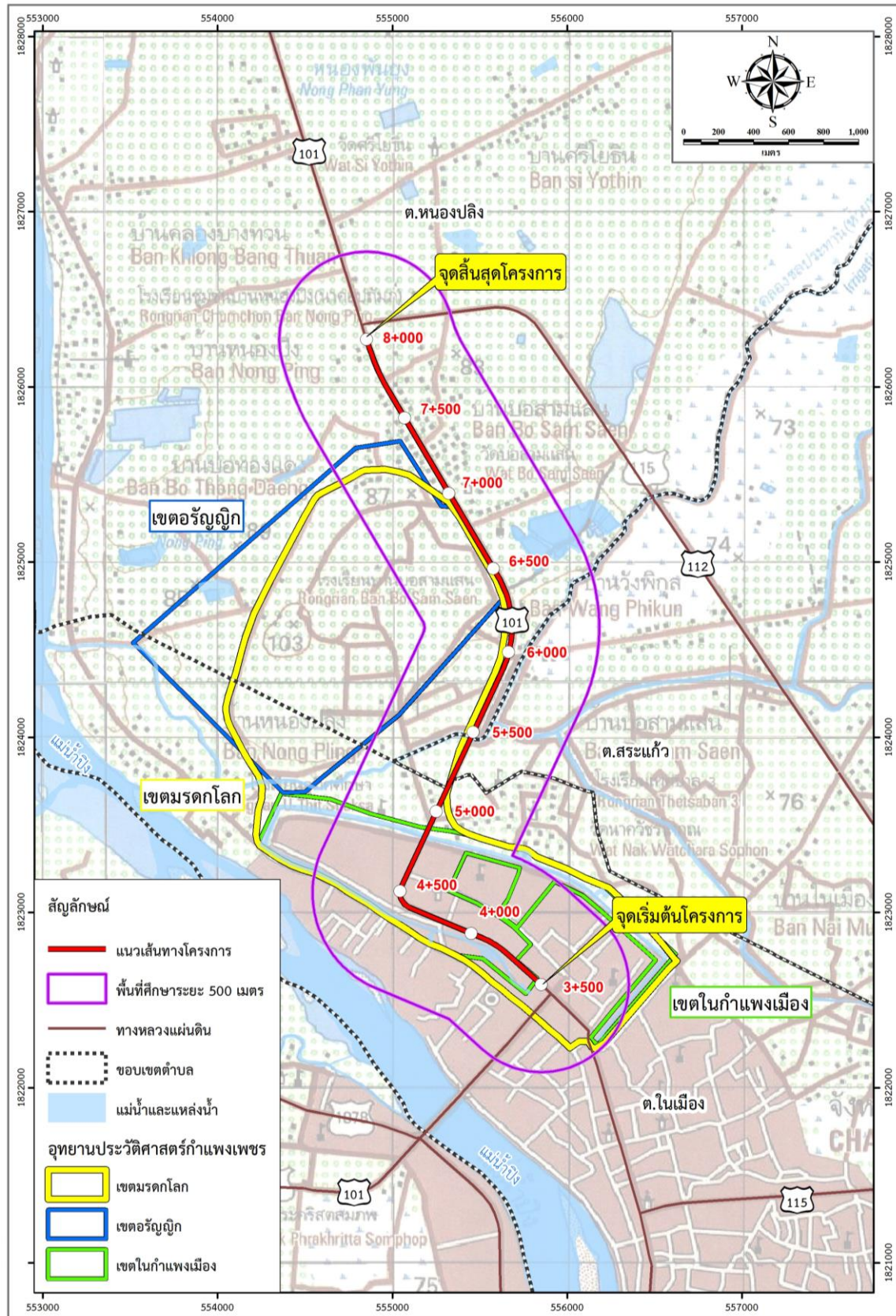
(1) ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่อการพัฒนาโครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร อยู่พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ซึ่งได้รับการพิจารณาคัดเลือกจากองค์การศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2534 แสดงดังรูปที่ 6.1-1

(2) ผลการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ จากสำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย อ้างตามหนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 50 แห่ง ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2562 แสดงดังตารางที่ 6.1-1

#### ตารางที่ 6.1-1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขั้นตอนในการเสนอรายงาน
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ 20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า 20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ 20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ 20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลเฉลี่ยสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ 20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาตโครงการ แล้วแต่กรณี

ที่มา : ประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 3 ง เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2562



รูปที่ 6.1-1 ขอบเขตมรดกโลกบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



## 2) ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### (1) แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และโบราณคดี

ผลการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ จากสำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย อ้างตามหนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 50 แห่ง แบ่งตามพื้นที่ดังนี้

- ก) อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 16 แห่ง
- ข) กลุ่มโบราณสถานในเขตกำแพงเมือง - คูเมือง เมืองกำแพงเพชร มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 7 แห่ง
- ค) กลุ่มโบราณสถานในเขตอรัญญิก มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 13 แห่ง
- ง) กลุ่มโบราณสถานนอกกำแพงเมืองด้านทิศตะวันออก มีโบราณสถานอยู่ในพื้นที่โครงการ จำนวน 14 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.1-2 ถึงตารางที่ 6.1-5 และรูปที่ 6.1-2

### (2) พื้นที่อนุรักษ์

ผลการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์บริเวณแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร พบว่า แนวเส้นทางของโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขตอุทยานแห่งชาติ เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ

### (3) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ แต่พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร พบว่า อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ระกา ดังรูปที่ 6.1-3

### (4) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

ผลการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการ ไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่มีความสำคัญ โดยพื้นที่ศึกษาโครงการทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 5

### (5) พื้นที่ชุ่มน้ำ

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร และระยะ 2 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จากกรมทรัพยากรน้ำ พบว่า ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ

### (6) พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในการพัฒนาโครงการที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ โดยทำการทับซ้อนแนวเส้นทางโครงการกับฐานระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พบว่า ตลอดแนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ รวมจำนวน 56 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน จำนวน 8 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 10 แห่ง แหล่งโบราณสถาน จำนวน 25 แห่ง และชุมชน จำนวน 13 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.1-6 และรูปที่ 6.1-4

### (7) การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

ผลการตรวจสอบข้อมูลผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชรจากกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร พ.ศ. 25562 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2562 พบว่า แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ชนบทและเกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา อนุรักษ์ป่าไม้ และสถาบันราชการการสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการ



ตารางที่ 6.1-2 โบราณสถานในเขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ในระยะ 1 กิโลเมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับที่	แหล่งโบราณ	สถานะ	ตำบล	อำเภอ
1	กำแพงเมือง-คูเมือง	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
2	วัดหมาผี	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
3	วัดเตาหม้อ	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
4	โบราณสถานสระมน (วังโบราณ)	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
5	ศาลหลักเมือง	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
6	วัดพระแก้ว	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
7	วัดพระธาตุ	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
8	วัดพระสี่ริยาบถ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
9	วัดช้างรอบ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
10	วัดสิงห์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
11	วัดตี๊กพรหมณ์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
12	วัดกำแพงงาม	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
13	วัดพระนอน	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
14	วัดป่ามืด	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
15	วัดอวาสใหญ่	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
16	บ่อสามหมื่น	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร

ที่มา : สำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย หนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566

ตารางที่ 6.1-3 โบราณสถานในเขตกำแพงเมือง-คูเมือง ในระยะ 1 กิโลเมตร  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับที่	แหล่งโบราณ	สถานะ	ตำบล	อำเภอ
1	วัดต้นสำโรง	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
2	ศาลพระอิศวร	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
3	วัดทองกวาว	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
4	วัดทางนกยูง	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
5	วัดราชพฤกษ์	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
6	วัดโพธิ์เงิน	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
7	วัดโพธิ์ทอง	รื้อพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร

ที่มา : สำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย หนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566



ตารางที่ 6.1-4 โบราณสถานในเขตอรัญญิกในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

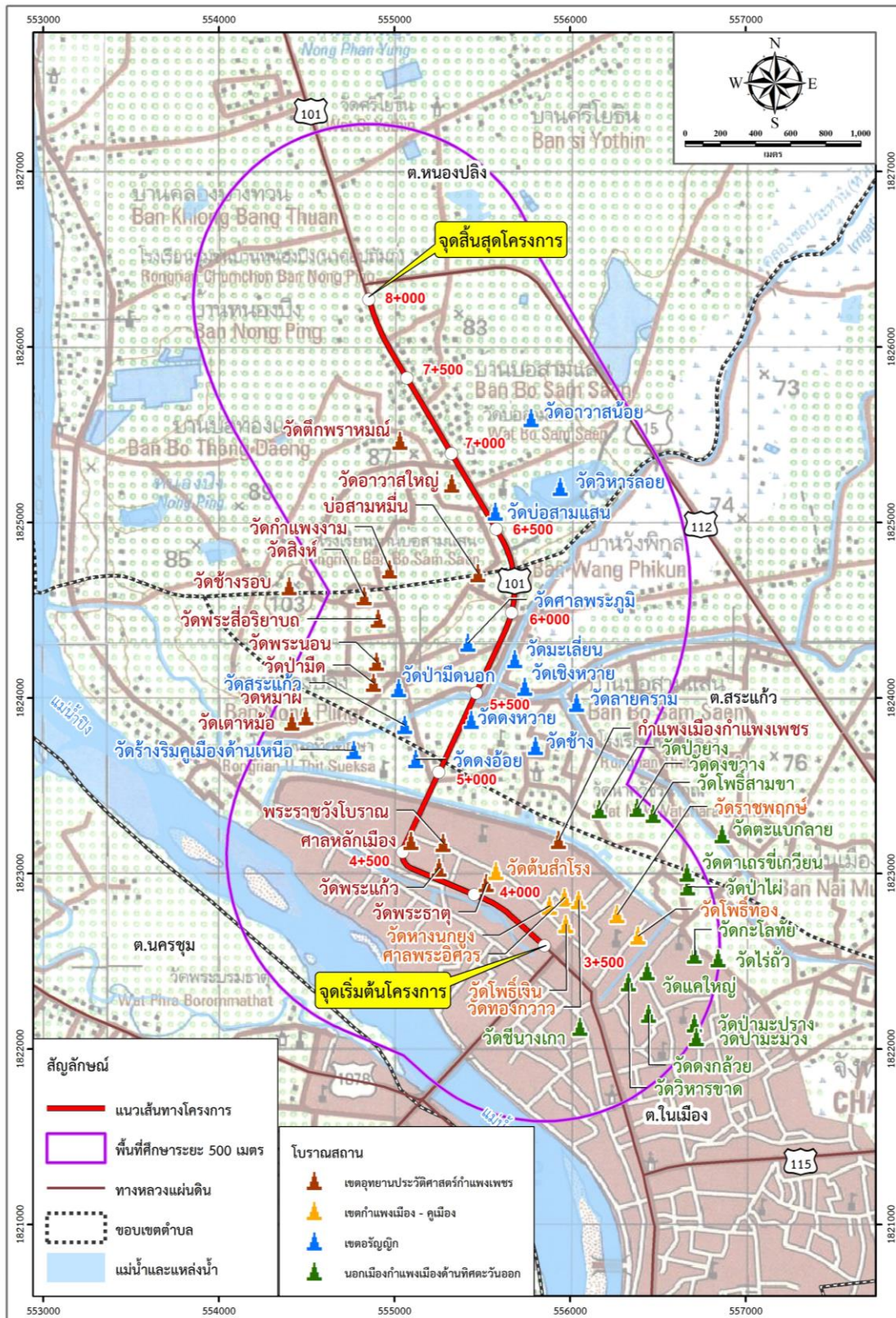
ลำดับที่	แหล่งโบราณ	สถานะ	ตำบล	อำเภอ
1	วัดดงอ้อย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
2	วัดร้างริมคูเมือง	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
3	วัดวิหารลอย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
4	วัดบ่อสามแสน	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
5	วัดศาลพระภูมิ	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
6	วัดสระแก้ว	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
7	วัดป่ามีदनอก	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
8	วัดอวาสน้อย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	หนองปลิง	เมืองกำแพงเพชร
9	วัดช้าง	ขึ้นทะเบียนแล้ว	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
10	วัดมะเลี่ยน	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
11	วัดเชิงหวาย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
12	วัดลายคราม	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
13	วัดดงทวาน	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร

ที่มา : สำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย หนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566

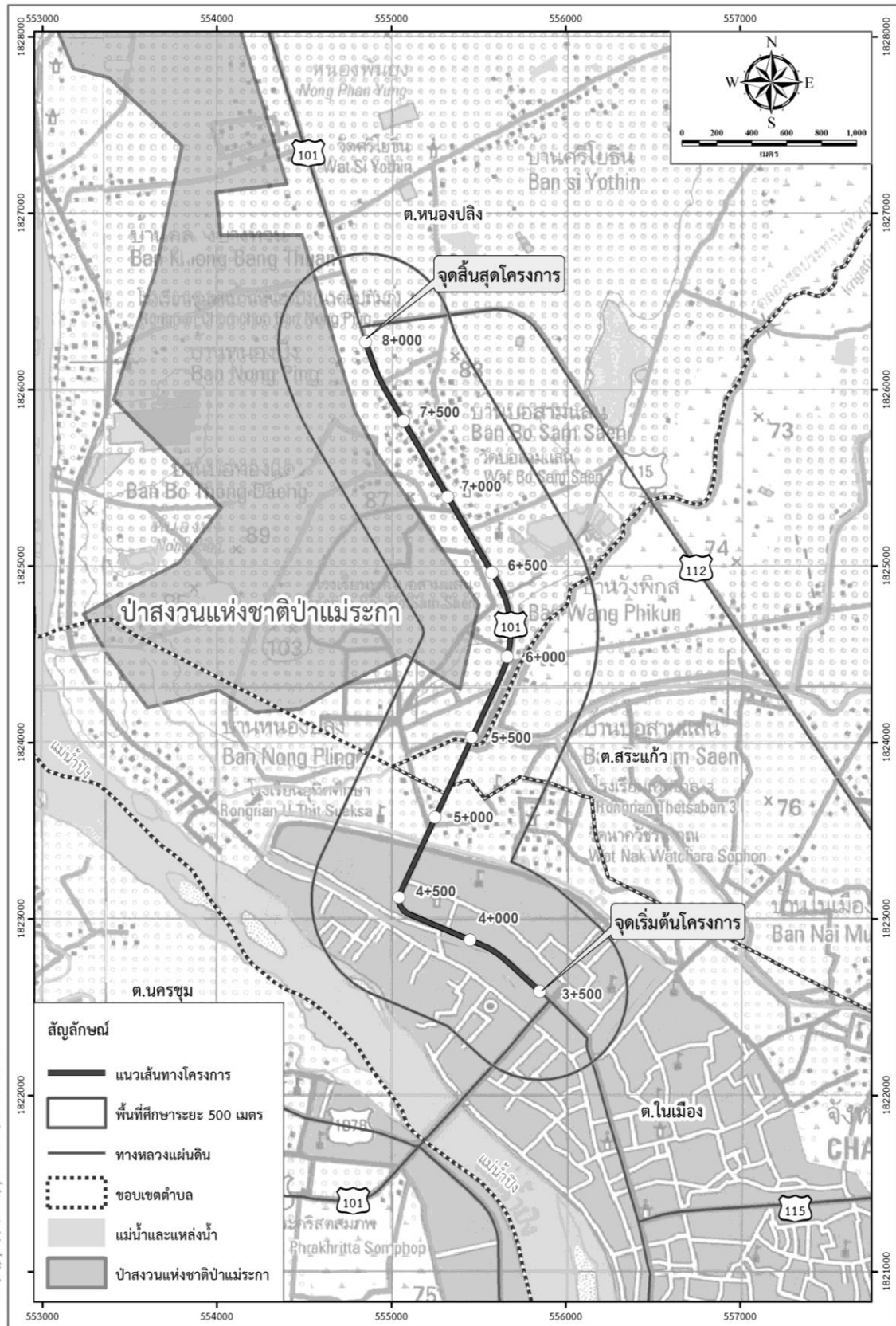
ตารางที่ 6.1-5 โบราณสถานนอกเขตกำแพงเมืองด้านทิศตะวันออก ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับที่	แหล่งโบราณ	สถานะ	ตำบล	อำเภอ
1	วัดป่าไผ่	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
2	วัดตาเถรขี้เกวียน	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
3	วัดกะโลทัย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
4	วัดไร่ถั่ว	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
5	วัดแคใหญ่	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
6	วัดวิหารขาด	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
7	วัดดงกล้วย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
8	วัดป่ามะปราง	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
9	วัดชีนางเกา	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
10	วัดป่ามะม่วง	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	ในเมือง	เมืองกำแพงเพชร
11	วัดกงขวาง	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
12	วัดป่ายาง	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
13	วัดโพธิ์สามขา	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร
14	วัดตะแบกกล้วย	รอพิจารณาขึ้นทะเบียน	สระแก้ว	เมืองกำแพงเพชร

ที่มา : สำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย หนังสือเลขที่ วร 0416/681 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566



รูปที่ 6.1-2 แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 6.1-3 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



ตารางที่ 6.1-6 พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

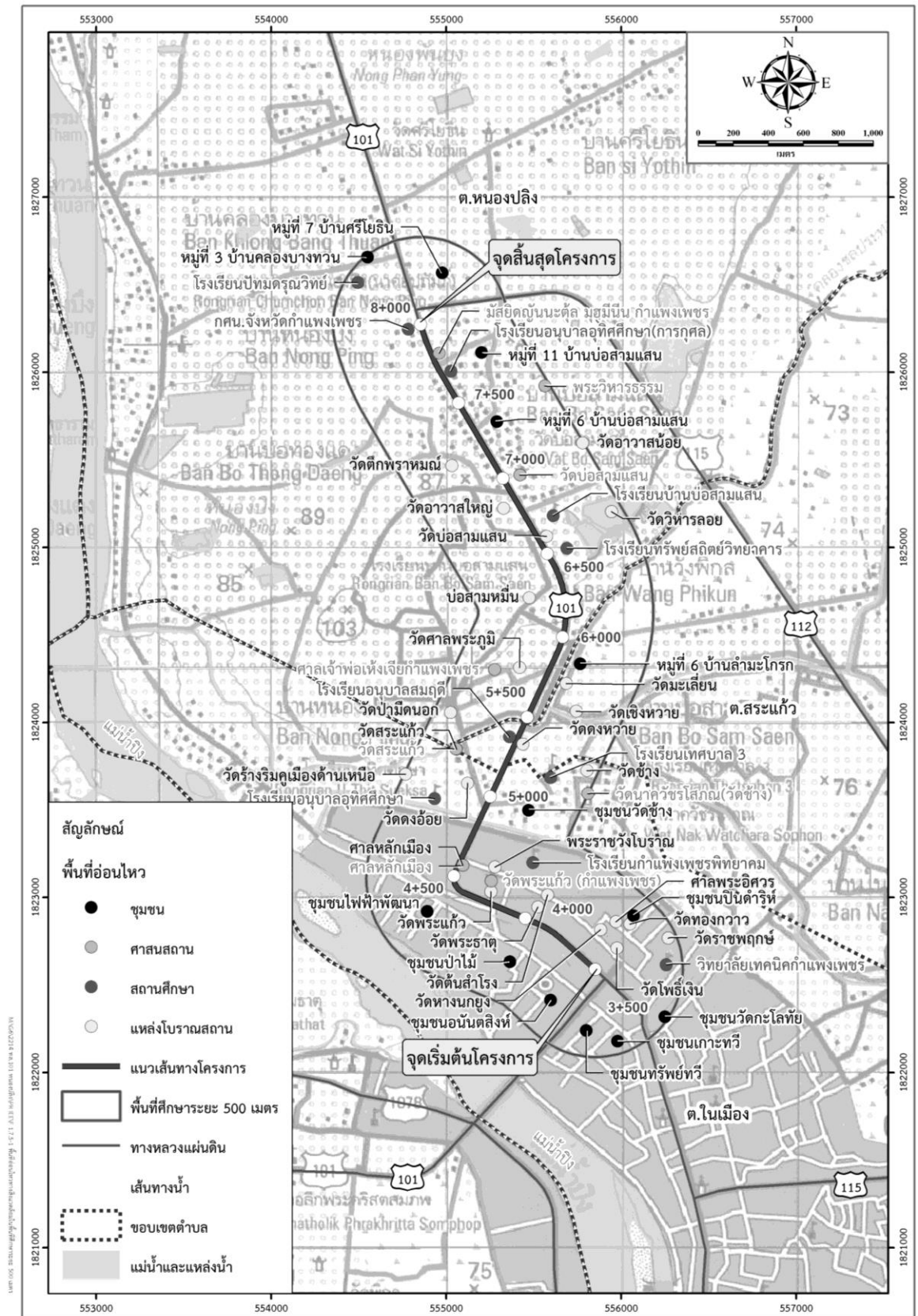
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	หลักกิโลเมตร	ระยะห่าง (เมตร)
1	วัดโพธิ์เงิน	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+500	174
2	วัดราชพฤกษ์	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+500	454
3	วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร	สถานศึกษา	3+500	406
4	ชุมชนทรัพย์ทวี	ชุมชน	3+500	352
5	ชุมชนวัดกะโลทัย	ชุมชน	3+500	480
6	ชุมชนเกาะทิว	ชุมชน	3+500	429
7	วัดทองกวาว	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+526	325
8	ชุมชนปิ่นดำริห์	ชุมชน	3+544	374
9	ชุมชนอนันต์สิงห์	ชุมชน	3+572	301
10	ศาลพระอิศวร	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+596	282
11	วัดหางนกยูง	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+630	190
12	วัดต้นสำโรง	เขตกำแพงเมือง - คูเมือง	3+934	173
13	วัดพระธาตุ	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	3+958	88
14	ชุมชนป่าไม้	ชุมชน	3+985	262
15	โรงเรียนกำแพงเพชรพิทยาคม	สถานศึกษา	4+084	310
16	วัดพระแก้ว	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	4+240	64
17	วัดพระแก้ว (กำแพงเพชร)	ศาสนสถาน	4+261	121
18	ชุมชนไฟฟ้าพัฒนา	ชุมชน	4+426	219
19	ศาลหลักเมือง กำแพงเพชร	ศาสนสถาน	4+576	25
20	ศาลหลักเมือง	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	4+578	23
21	พระราชวังโบราณ	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	4+645	195
22	โรงเรียนอนุบาลอุทิศศึกษา	สถานศึกษา	4+854	283
23	วัดร้างริมคูเมืองด้านเหนือ	เขตอรัญญิก	4+910	492
24	วัดดงอ้อย	เขตอรัญญิก	5+012	149
25	ชุมชนวัดช้าง	ชุมชน	5+020	231
26	วัดสระแก้ว	ศาสนสถาน	5+161	293
27	วัดสระแก้ว	เขตอรัญญิก	5+162	289
28	โรงเรียนเทศบาล 3	สถานศึกษา	5+242	266
29	วัดนาควัชรโสภณ(วัดช้าง)	ศาสนสถาน	5+249	498
30	วัดป่ามีदनอก	เขตอรัญญิก	5+337	409
31	วัดดงหวาย	เขตอรัญญิก	5+349	42
32	โรงเรียนอนุบาลสมฤดี	สถานศึกษา	5+355	45
33	วัดช้าง	เขตอรัญญิก	5+367	437
34	วัดเชิงหวาย	เขตอรัญญิก	5+648	239
35	ศาลเจ้าพ่อแห่งเจียกำแพงเพชร	ศาสนสถาน	5+667	285



ตารางที่ 6.1-6 พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	หลักกิโลเมตร	ระยะห่าง (เมตร)
36	วัดศาลพระภูมิ	เขตอรัญญิก	5+738	161
37	วัดมะเลี่ยน	เขตอรัญญิก	5+768	119
38	หมู่ที่ 6 บ้านลำมะโกรก	ชุมชน	5+900	144
39	บ่อสามหมื่น	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	6+270	199
40	โรงเรียนทรัพย์สถิตย์วิทยาคาร	สถานศึกษา	6+468	112
41	วัดวิหารลอย	เขตอรัญญิก	6+520	438
42	วัดบ่อสามแสน	เขตอรัญญิก	6+586	47
43	โรงเรียนบ้านบ่อสามแสน	สถานศึกษา	6+668	139
44	วัดอวาสใหญ่	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	6+849	84
45	วัดอวาสน้อย	เขตอรัญญิก	6+941	495
46	วัดบ่อสามแสน	ศาสนสถาน	6+966	93
47	วัดตึกพราหมณ์	เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร	7+209	214
48	หมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน	ชุมชน	7+294	135
49	พระวิหารธรรม	ศาสนสถาน	7+331	474
50	โรงเรียนอนุบาลอุทิศศึกษา (การกุศล)	สถานศึกษา	7+676	55
51	หมู่ที่ 11 บ้านบ่อสามแสนเหนือ	ชุมชน	7+679	259
52	มัสยิดฐานะตุล มุฮัมมีนีน กำแพงเพชร	ศาสนสถาน	7+805	44
53	กศน.จังหวัดกำแพงเพชร	สถานศึกษา	7+994	76
54	หมู่ที่ 7 บ้านศรีโยธิน	ชุมชน	8+000	320
55	โรงเรียนปทุมตรุณวิทย์	สถานศึกษา	8+000	432
56	หมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทวน	ชุมชน	8+000	490

ที่มา : ที่ปรึกษา 2566



รูปที่ 6.1-4 พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



## 6.2 ผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ต่อปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 37 ปัจจัย ครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งผลจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับผลกระทบในระดับปานกลาง-สูง มีจำนวน 21 ปัจจัย โดยจะนำปัจจัยดังกล่าวไปศึกษาชั้นรายละเอียดต่อไป รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับผลกระทบในระดับปานกลาง-สูง

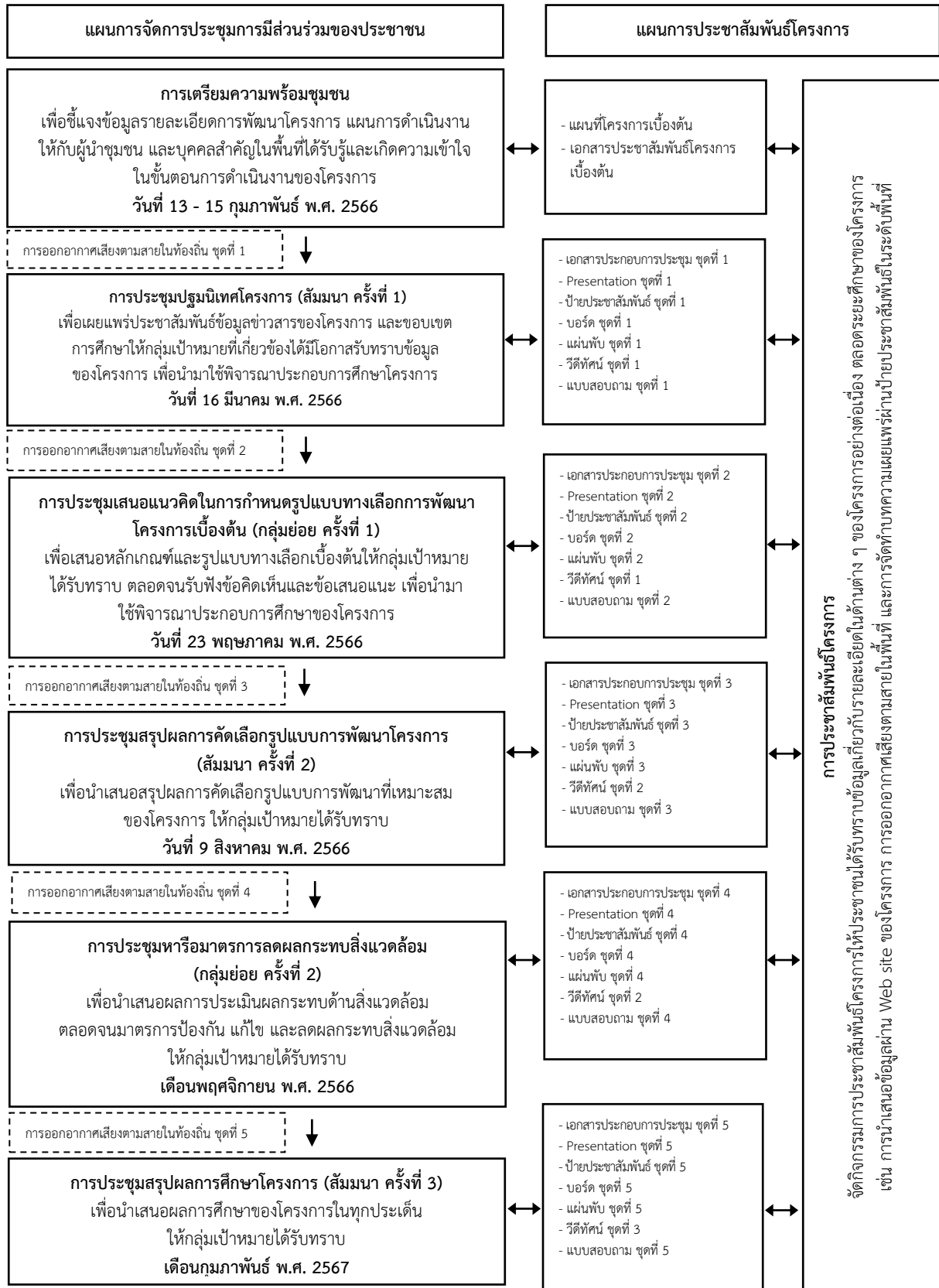
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม			
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 2. คุณภาพน้ำผิวดิน 3. อากาศและบรรยากาศ 4. เสียง 5. ความสั่นสะเทือน	1. ระบบนิเวศ 2. สัตว์ในระบบนิเวศ 3. พืชในระบบนิเวศ 4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก	1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภค 3. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	1. เศรษฐกิจและสังคม 2. การสาธารณสุข 3. อาชีวอนามัย 4. การแบ่งแยก 5. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 6. ความปลอดภัยในสังคม 7. สุขภาพ 8. ผู้ใช้ทาง 9. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
รวม 5 ปัจจัย	รวม 4 ปัจจัย	รวม 3 ปัจจัย	รวม 9 ปัจจัย

## 7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งนี้ กำหนดให้มีความเชื่อมโยงสัมพันธ์และดำเนินงานควบคู่ไปกับการศึกษาของโครงการ โดยเน้นการประชาสัมพันธ์ทั้งเชิงรุกและเชิงรับ เพื่อมุ่งให้ข่าวสารโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างถูกต้อง ชัดเจน และเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจในประเด็นปัญหาหรือข้อสงสัยต่าง ๆ รวมทั้งมุ่งให้กลุ่มเป้าหมายได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้การติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ มีขั้นตอนหลักของการดำเนินงาน ดังนี้

### 7.1 แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน มีทั้งสิ้น 5 แผน ประกอบด้วย ประชุมใหญ่ 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง โดยมีแผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้ (รูปที่ 7.1-1)



หมายเหตุ : ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)

\* การประชุมสัมมนาจะมีการประชุมผ่านระบบออนไลน์ (แอปพลิเคชัน Zoom)

รูปที่ 7.1-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



## 7.2 การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

### 7.2.1 การเตรียมความพร้อมของชุมชน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชน เมื่อวันที่ 13-15 กุมภาพันธ์ 2566 เพื่อแจ้งข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ผู้นำชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนต่อการพัฒนาโครงการเบื้องต้น แสดงดังรูปที่ 7.2.1-1



นายบัณฑิต ทองอร่าม  
หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร  
ณ สำนักงานอุทยานประวัติศาสตร์  
วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566



นายชาติป รุจนเสรี  
ผู้ว่าราชการจังหวัดกำแพงเพชร  
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดกำแพงเพชร  
วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566



นายปรีชา พงศ์ประยูร  
ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองกำแพงเพชร  
รักษาการแทนนายอำเภอเมืองกำแพงเพชร  
ณ ที่ว่าการอำเภอเมืองกำแพงเพชร  
วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566



นายสุวรรณ ศุกกิจเจริญ  
นายก อบต. สระแก้ว และคณะ  
ณ สำนักงานองค์การบริหาร  
ส่วนตำบลสระแก้ว  
วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566



นางธัญธรา บัวทอง  
รองนายกเทศมนตรีเมืองหนองปลิงและคณะ  
ณ สำนักงานเทศบาลเมืองหนองปลิง  
วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2566



นายชัยวัฒน์ ชุภอรธพานิช  
นายกเทศมนตรีเมืองกำแพงเพชร และคณะ  
ณ สำนักงานเทศบาลเมืองกำแพงเพชร  
วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2566

รูปที่ 7.2.1-1 การเตรียมความพร้อมของชุมชนดำเนินการ เมื่อวันที่ 13 - 15 กุมภาพันธ์ 2566

### 7.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ในวันพฤหัสบดีที่ 16 มีนาคม 2566 เวลา 08.30-12.00 น. ณ หอประชุมสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุม จำนวน 62 คน และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 20 คน รวมจำนวน 82 คน



โดยได้รับเกียรติจากนายชัยพฤกษ์ เชียรธรรักษ์ ปลัดจังหวัดกำแพงเพชร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายสุชาติ ตาทิพย์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกำแพงเพชร ฝ่ายวิศวกรรม เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม ซึ่งสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมแสดงไว้ใน Website ของโครงการ “www.highway101-roadinthecity-nongpling.com” และ Facebook ของโครงการ “โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง – ต.หนองปลิง” และมีภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 7.2.2-1



จุดลงทะเบียนรับเอกสารประกอบการประชุม



นายสุชาติ ตาทิพย์  
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกำแพงเพชร ฝ่ายวิศวกรรม  
กล่าวรายงานการประชุม



นายชัยพฤกษ์ เชียรธรรักษ์  
ปลัดจังหวัดกำแพงเพชร  
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผศ.ดร. นพคุณ ชูทัน  
ผู้แทนจากมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายจำเนียร พิมพ์แดง  
ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านบ่อสามแสน  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายปราการ ฐปวรพันธ์  
ผู้แทนจากสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จ.กำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นางสาวรักชนก ภาระชะ  
ผู้แทนจากสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จ.กำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายไพโรจน์ ศรีบุตรดา  
เจ้าพนักงานราชทัณฑ์ชำนาญงาน เรือนจำกลางกำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 7.2.2-1 บรรยากาศในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



### 7.2.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1** หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง วันจันทร์ที่ 22 พฤษภาคม 2566 เวลา 15.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คน (รวมบริษัทที่ปรึกษา) ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 7.2.3-1 และมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 7.2.3-1

ตารางที่ 7.2.3-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด  
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 1 หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	1) ช่วงที่ 1 แนวเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรต้องการให้คงไว้ดั้งเดิม ไม่ต้องการให้ขยายถนนเพิ่มเติม และเสนอแนะให้มีการปรับปรุงผิวจราจรเพิ่มเติมก็เพียงพอแล้ว อีกทั้งไม่ควรถมถนนสูงกว่าแนวถนนเดิม	1) ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา
	2) ช่วงที่ 2 และช่วงที่ 3 ควรออกแบบแยกออกเป็น 2 ช่วง เนื่องจากมีข้อจำกัดที่แตกต่างกัน	2) ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา
	3) ไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเกาะกลางถนนให้เป็นกำแพงคอนกรีต barrier ซึ่งหากออกแบบดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ทั้งนี้เสนอแนะให้ออกแบบเป็นแบบเกาะยก แต่กังวลว่าพื้นที่จะไม่เพียงพอ	3) ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา และทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพิจารณาตามหลักเกณฑ์ ปัจจัยทางด้านวิศวกรรม ทางเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อม
	4) ช่วงที่ 2 ที่มีข้อจำกัดด้านโบราณสถาน เช่น บ่อสามแสน บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ และเจดีย์ วัดคงทวย เป็นต้น ในการออกแบบควรระมัดระวัง และพิจารณาให้รอบคอบ	4) ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาเพื่อการออกแบบรายละเอียดอย่างรอบคอบ
	5) ในช่วงที่มีการศึกษาโครงการและก่อสร้างโครงการ ให้ระมัดระวังเป็นพิเศษช่วงบริเวณที่ออกจากประตูสะพานโคม ข้ามสะพานคูเมืองตรงป้อมประตูรอบ (ป้อมสมัยโบราณ อยู่ใต้ถนน) ซึ่งอยู่บริเวณจุดเริ่มต้นของช่วงที่ 2 โดยเฉพาะกิจกรรมที่ต้องการขุดเจาะบริเวณดังกล่าวหากหลีกเลี่ยงได้ควรหลีกเลี่ยง	5) ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา โดยจะออกแบบรายละเอียดให้หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่เป็นข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



คณผู้ศีกษาโครงการ  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น



นายบัณฑิต ทองอร่าม  
หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายธีวาท์ ถาวร  
นายช่างโยธาชำนาญงาน  
(เจ้าหน้าที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร)  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 7.2.3-1 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 1 หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง)



● **กลุ่มที่ 2** หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร วันอังคารที่ 23 พฤษภาคม 2566 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอินทนิล วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 77 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) ทั้งนี้ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับอำเภอ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, ผู้นำชุมชนในพื้นที่, ประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร, กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว (สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน ในพื้นที่) และประชาชนทั่วไป โดยได้รับเกียรติจากนายสุชาติ ตาทิพย์ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวงกำแพงเพชร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และ ผศ.วิวัฒน์ อังศุสิงห์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 7.2.3-2 และมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 7.2.3-2

ตารางที่ 7.2.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	1) รูปแบบการก่อสร้าง ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ – สะพานข้ามคูเมือง (ช่วงในพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร) ออกแบบเขตทาง 30 เมตร ต้องการให้ก่อสร้างในรูปแบบที่ 3 คือ ขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.5 เมตร เนื่องจากเห็นว่าหากมีการขยายช่องจราจรมากขึ้นเท่าใด จะทำให้รถใช้ความเร็วมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้นตามไปด้วย การขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.5 เมตร ก็เพียงพอแล้ว	1) ขั้นตอนการคัดเลือกจุดถนนจะใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ด้าน ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อม ดังนั้นผลการคัดเลือกจะแสดงถึงรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่การใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด
	2) รูปแบบการก่อสร้าง ช่วงที่ 2 และช่วงที่ 3 สะพานข้ามคูเมือง - จุดสิ้นสุดโครงการ (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร) ออกแบบเขตทาง 60 เมตร ไม่ต้องการให้ก่อสร้างในรูปแบบที่ 3 คือ การแบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier เนื่องจากสภาพพื้นที่ใกล้เคียงเป็นอุทยานประวัติศาสตร์และแหล่งมรดกโลก จึงกังวลว่าหากออกแบบให้มีกำแพงคอนกรีต barrier บนแนวเส้นทางโครงการจะทำให้ทัศนียภาพที่เคยสวยงามเปลี่ยนไป และเห็นว่าควรแบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะสี่จะเหมาะสมที่สุด	2) จากการพิจารณาคัดเลือก ทางกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาจะคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์และปัจจัยทั้ง 3 ด้าน เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมต่อการใช้งานให้เกิดผลดีมากกว่าข้อด้อย ซึ่งจะขอสรุปผลการคัดเลือกในการประชุมครั้งถัดไป
	3) หากการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้เส้นทางในการสัญจร ในกรณีที่มีฝนตกและมีน้ำหลากจะมีรูปแบบการระบายน้ำอย่างไรบ้าง เนื่องจากบริเวณแนวเส้นทางโครงการเป็นชุมชนที่ใหญ่และอยู่ในเขตชุมชนเมืองกังวลว่าจะมีปัญหาระบบการระบายน้ำ	3) ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะพิจารณาตรวจสอบพื้นที่การรับน้ำและทิศทางการไหลของน้ำเพื่อระบายสู่คลอง ลำน้ำธรรมชาติ ซึ่งจะมีรูปแบบการออกแบบวางระบายน้ำตามแนวถนน และการระบายน้ำลอดใต้ผิวถนน



ตารางที่ 7.2.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด  
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
	4) แนวเส้นทางที่อยู่ในช่วงพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ต้องการให้คงไว้ดั้งเดิม ไม่ต้องการให้ขยายถนนเพิ่มเติม เพราะกังวลว่าหากมีการขยายผิวจราจรออกไปจะกระทบต่อแหล่งโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	4) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไว้สำหรับการออกแบบรายละเอียดต่อไป
	5) ขอให้พิจารณากำหนดจุดกลับรถที่หลีกเลี่ยงบริเวณดังต่อไปนี้ บริเวณหน้าโรงเรียนทรัพย์สินพิทยาลงกรณ์ หน้าแยกป้อมตำบหนองปลิง หน้าโรงเรียนอนุบาลอุทิศศึกษา ซึ่งเป็นจุดที่ใช้สัญจรรับนักเรียน และแนวเส้นทางบริเวณหมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่ต้องใช้สัญจรไปยังหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งช่วงเช้า และช่วงเย็น จะมีรถสัญจรเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงเรียนทรัพย์สินพิทยาลงกรณ์ ช่วงที่เป็นทางโค้ง บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านบ่อสามแสน และหน้าโรงเรียนอนุบาลอุทิศศึกษา ช่วงที่เลย กศน. เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	5) ขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และการใช้ประโยชน์ของผู้ใช้ทางชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อความเหมาะสม ปลอดภัย และลดอุบัติเหตุ
	6) ไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเกาะกลางถนนให้เป็นกำแพงคอนกรีต barrier เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขตเมืองมรดกโลก อีกทั้งหากออกแบบเกาะกลางถนนให้เป็นกำแพงคอนกรีต barrier จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นเขตชุมชนเมือง ทั้งนี้รูปแบบที่เหมาะสมควรเป็นรูปแบบเกาะสีเขียวเหมาะสมที่สุด	6) ขอรับข้อเสนอแนะและนำไปประกอบการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม
	7) เห็นด้วยที่จะทำวงเวียนบริเวณหน้าวัดช้าง และเสนอแนะให้ออกแบบเป็นรูปแบบที่สวยงามให้เป็นสัญลักษณ์ของวัดช้าง	7) บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้สำหรับการออกแบบให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามหลักวิชาการ
	8) ในระหว่างการก่อสร้างโครงการขอให้ติดตั้งไฟส่องสว่างให้เพียงพอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณดังกล่าว	8) ขอรับข้อเสนอแนะและนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบรายละเอียดต่อไป
	9) ด้วยระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการ และขั้นตอนในการทำงาน จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดหรือไม่ ซึ่งเส้นทางโครงการเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน และเดินทางไปยังส่วนราชการต่าง ๆ รวมถึงเดินทางไปจังหวัดอื่น ๆ อีกด้วย	9) ในเบื้องต้น การขยายผิวจราจรจะกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชน และผู้ใช้ทาง ซึ่งในการศึกษาจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ ผู้รับเหมานำไปปฏิบัติในระหว่างการก่อสร้าง



ตารางที่ 7.2.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากประชุมเสนอแนวคิด  
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	1) มีความกังวลในเรื่องของปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	1) การศึกษาโครงการฯ จะให้ความสำคัญกับทุกชุมชนในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่แนวประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และมีการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะด้านเสียง ซึ่งบริเวณใดที่มีค่าเสียงเกินมาตรฐานก็จะมีกำหนดมาตรการฯ ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณที่มีค่าเสียงดังเกินมาตรฐาน และจะมีการกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว สำหรับผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะมีแนวทางในการลดผลกระทบเช่นเดียวกับแนวทางการลดผลกระทบด้านเสียง คือ จะมีการประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และนำผลที่ได้มากำหนดมาตรการป้องกันในระยะก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด



จุดลงทะเบยนรับเอกสารประกอการประชุม



ศ.ววัฒน์ อังคสิงห์  
ผู้เชยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน  
กล่าวรายงานการประชุม



นายสุชาติ ตาทิพย์  
รองผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม แขวงทงหลวงกำแพงเพชร  
ให้เกยรติเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายแสงอาทิตย์ สุวรรณวงษ์  
ประชาชนในพื้นที่โครงการ  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นางศวิมล มั่นกสิกรณ์  
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายทศพล พึ่งสูงเนิน  
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทวน  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นางกัญญาสา ศิริชัย  
ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนเทศบาล 3  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายเอกพล ลีจ้อย  
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านบ่อสามแสนเหนือ  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 7.2.3-2 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร)



นายวุฒิ สุทธิด้วง  
ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทวน  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายธารินทร์รัตน์ ยิ้มแย้ม  
รองประธานชุมชนวัดช้าง  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายวิสันต์ จันทรงษ์  
ประชาชนในพื้นที่โครงการ  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



พ.ต.ท.นพคุณ อนันตวงศ์  
สารวัตรจราจร สภ.เมืองกำแพงเพชร  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



นายสุภฤทธิ์ วิจิตรปัญญาเมธี  
นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ  
ศูนย์สุขภาพชุมชนเมืองชางจักรว  
ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 7.2.3-2 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร) (ต่อ)

### 7.3 การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์ของโครงการ ประกอบด้วย การเตรียมความพร้อมชุมชน การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ, facebook ของโครงการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน และสร้างทัศนคติที่ดี และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้การประชาสัมพันธ์ต้องมีความต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ โดยมีกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการดังนี้ (ตารางที่ 7.3-1)

#### 1) การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web Site โครงการ

เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารและผลการศึกษาในขั้นตอนตอนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา การศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ต่อผลการศึกษาโครงการในช่วงต่าง ๆ ผ่านทาง Web Site ของโครงการโดยใช้ชื่อว่า “www.highway101-roadinthecity-nongpling.com”

#### 2) การนำเสนอข้อมูลผ่าน Facebook โครงการ

เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารและผลการศึกษาในขั้นตอนตอนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา การศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ต่อผลการศึกษาโครงการในช่วงต่าง ๆ ผ่านทาง Facebook ของโครงการโดยใช้ชื่อว่า “ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง”

#### 3) การจัดทำบทความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่

ดำเนินการจัดทำในลักษณะประกาศกรมทางหลวง และป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์ เชิญชวนประชาชนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น และเพื่อนำเสนอผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ให้ประชาชนได้รับทราบ โดยติดประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 7.3-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ

ติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานต่าง ๆ



ตารางที่ 7.3-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)

2. การประชาสัมพันธ์ผ่าน Web Site ของโครงการ



“www.highway101-roadinthecity-nongpling.com”

3. การประชาสัมพันธ์ผ่าน Facebook ของโครงการ



“โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง”



ตารางที่ 7.3-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)

**4. การจัดทำความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่**

ประกาศกรมทางหลวง  
เรื่อง ผลประชุมสัมมนาทางวิชาการเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

**ขอเชิญเข้าร่วม**  
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง  
วันอังคารที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566  
ณ ห้องประชุมอินทนิล วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร  
อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม  
บริษัท พี 55 จำกัด โทร. 02-2544-8211  
บริษัท พี 55 จำกัด โทร. 02-2544-8211  
บริษัท พี 55 จำกัด โทร. 02-2544-8211

เว็บไซต์โครงการ [www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)

ประกาศกรมทางหลวงและป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการ

**8. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป**

**1) การออกแบบทางด้านวิศวกรรม**

ดำเนินการนำผลการศึกษาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดในการพัฒนาโครงการไปออกแบบรายละเอียดในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น งานออกแบบระบบระบายน้ำ งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น

**2) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม**

ดำเนินการศึกษาสำรวจและเก็บตัวอย่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการปัจจุบัน เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มีความชัดเจน พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**3) การมีส่วนร่วมของประชาชน**

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ต่อสาธารณชนภายใน 15 วัน โดยติดประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ว่าการอำเภอเมืองกำแพงเพชร, องค์การบริหารส่วนตำบลสระแก้ว, เทศบาลเมืองหนองปลิง และเทศบาลเมืองกำแพงเพชร และนำข้อมูลไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง Website ของโครงการ “[www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)” และ Facebook ของโครงการ “โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง”

- ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566



9. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



[www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)

Website



Facebook : ภาหหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

Facebook

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0-2354-1034  
E-mail : [surveydesign.doh@gmail.com](mailto:surveydesign.doh@gmail.com)

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4  
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230  
ติดต่อ : คุณนภัสรพี อนันตชัยพงศ์  
โทรศัพท์ : 0-2942-3563-5  
โทรสาร : 0-2942-3562  
E-mail : [pvs95consultants@yahoo.com](mailto:pvs95consultants@yahoo.com)



บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 125 ชั้น 3 อาคารเดอะปัญญา ถนนคลองลำเจียก  
แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม  
กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ : 0-2943-9600-10  
โทรสาร : 0-2943-9611



บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันทนายาว เขตคันทนายาว  
กรุงเทพมหานคร 10230  
ติดต่อ : คุณชุตติมาพร ธรรมวิฐาน และคุณสุธิดา นรดี  
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8  
โทรสาร : 0-2948-6013  
E-mail : [pdc\\_con@yahoo.com](mailto:pdc_con@yahoo.com)



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**

ถนนพระรามหก แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 02-354-1034



**บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด**

เลขที่ 3 ซ.โชคชัย 4 ซ.78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4 แขวงลาดพร้าว  
เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-942-3563-5, 02-942-3570

โทรสาร : 02-942-3562

ติดต่อ : คุณนภัสรพี อนันตชัยพงศ์



**บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด**

เลขที่ 125 ชั้น 3 อาคารเดอะปีเพอร์ ถนนคลองลำเจียก  
แขวงνωมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0 2943 9600 ถึง 10

โทรสาร : 0 2943 9611



**บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด**

เลขที่ 16, 18 ซอยนวนมินทร์ 98 ถนนนวนมินทร์ แขวงคินนยาว  
เขตคินนยาว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8

โทรสาร : 0-2948-6013

ติดต่อ : คุณชุตติมาพร ธรรมวิฐาน และคุณสุธิดา นรดี



เว็บไซต์ : [www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)

เฟซบุ๊ก : ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง