



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ
บริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2

วันศุกร์ที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุม 5 ธันวาคม เทศบาลตำบลต้นธงชัย
ตำบลต้นธงชัย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง



ไฟล์สื่อประกอบการประชุม



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ
บริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2
วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลเมืองพิชัย
ตำบลพิชัย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง



ไฟล์สื่อประกอบการประชุม



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ
บริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

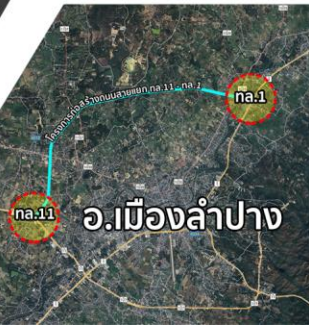
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2

วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุมอุดมพร ชั้น 2 เทศบาลตำบลบ่อแฮ้ว
ตำบลบ่อแฮ้ว อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง



ไฟล์สื่อประกอบการประชุม



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

วัตถุประสงค์การประชุม

1

เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือก
และวิธีการคัดเลือก รวมทั้งร่าง
มาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



2

เพื่อรับฟังข้อมูลในพื้นที่ ปัญหาที่
มีผลต่อการศึกษาโครงการ
ความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อ
โครงการ



3

ขอความร่วมมือในการศึกษา
การให้ข้อมูล และการเข้า
สำรวจในพื้นที่





ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดลำปาง ตั้งอยู่กึ่งกลางของภาคเหนือเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า (Logistics) เชื่อมโยงเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนและตอนล่าง ซึ่งสามารถพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางความร่วมมือทางการค้า และเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) ในการติดต่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนในอนาคต ซึ่งสภาพปัญหาของการขนส่งและจราจรในพื้นที่ชุมชนเมืองของจังหวัดลำปางในปัจจุบันขนาดความเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมที่สมบูรณ์ ทำให้รถบรรทุกขนส่งสินค้าต้องวิ่งสัญจรผ่านเมือง ทำให้ถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน เกิดความติดขัดบริเวณทางแยก

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งผลการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร วิศวกรรมงานทาง วิศวกรรมอำนวยความปลอดภัย ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านอื่น ๆ ได้เสนอแนวคิดเชิงหลักการเบื้องต้น (Conceptual Design) ของงานออกแบบจุดเชื่อมทางแยกกับถนนสายหลักของกรมทางหลวงเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 อีกทั้งจำเป็นต้องดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคตและการสัญจรได้รับความสะดวกและปลอดภัย ตลอดจนแก้ไขปัญหาด้านการจราจร โดยออกแบบให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล บนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 และหมายเลข 1 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

กรมทางหลวงชนบท โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด และ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- ▶ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและจราจรในพื้นที่ชุมชนเมืองของจังหวัดลำปางให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์
- ▶ แก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกและจุดเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1
- ▶ เพื่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคตและการสัญจรได้รับความสะดวกและปลอดภัย
- ▶ พัฒนาจังหวัดลำปางให้เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า (Logistics) เชื่อมโยงเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนและตอนล่าง รวมถึงการติดต่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนในอนาคต



ขอบเขตการศึกษาโครงการ

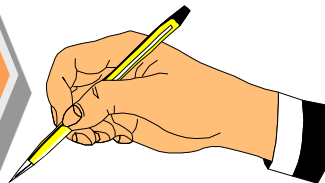
- รวบรวมและศึกษาข้อมูลแนวกถนนโครงการ รวมทั้งบริเวณที่มีผลกระทบกับถนนโครงการ
- สำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น
- ศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณโครงการและส่วนต่อเนื่อง
- สำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรพร้อมการคาดการณ์ปริมาณจราจร
- จัดทำแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้น
- จัดการประชาสัมพันธ์โครงการ
- รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- นำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม
- จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- สำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง





ระยะเวลาการศึกษาโครงการ

มกราคม 2568



มิถุนายน 2569

540 วัน

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ด้านวิศวกรรม
บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
เลขที่ 99/41 ถนนนวมินทร์ แขวงคลองจั่น
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240

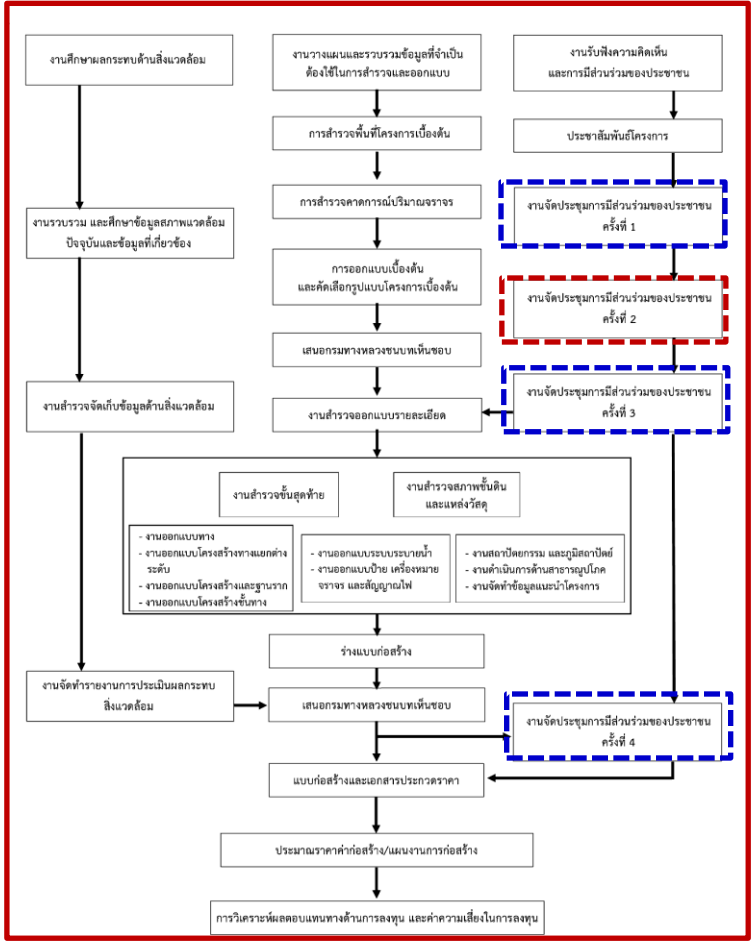


ด้านออกแบบโครงสร้าง
บริษัท เวก้า คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
เลขที่ 55/15 ซอยสายไหม ถนนสายไหม
แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร 10220



ด้านการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางโพง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160





การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

นำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ แผนการดำเนินงาน แนวทางในการดำเนินงานโครงการ และแผนการมีส่วนร่วมของประชาชน จัดการประชุม วันที่ 30 เมษายน 2568

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

นำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการ ทางเลือกรูปแบบโครงการ รวมถึงความก้าวหน้าการศึกษาข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม จัดการประชุม วันที่ 12-13 กันยายน 2568

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

นำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบโครงการ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อรูปแบบโครงการ จัดการประชุม ประมาณเดือน กุมภาพันธ์ 2569

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 4

นำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมด ร่างผลการออกแบบโครงการ ผลการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จัดการประชุม ประมาณเดือน พฤษภาคม 2569

ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.

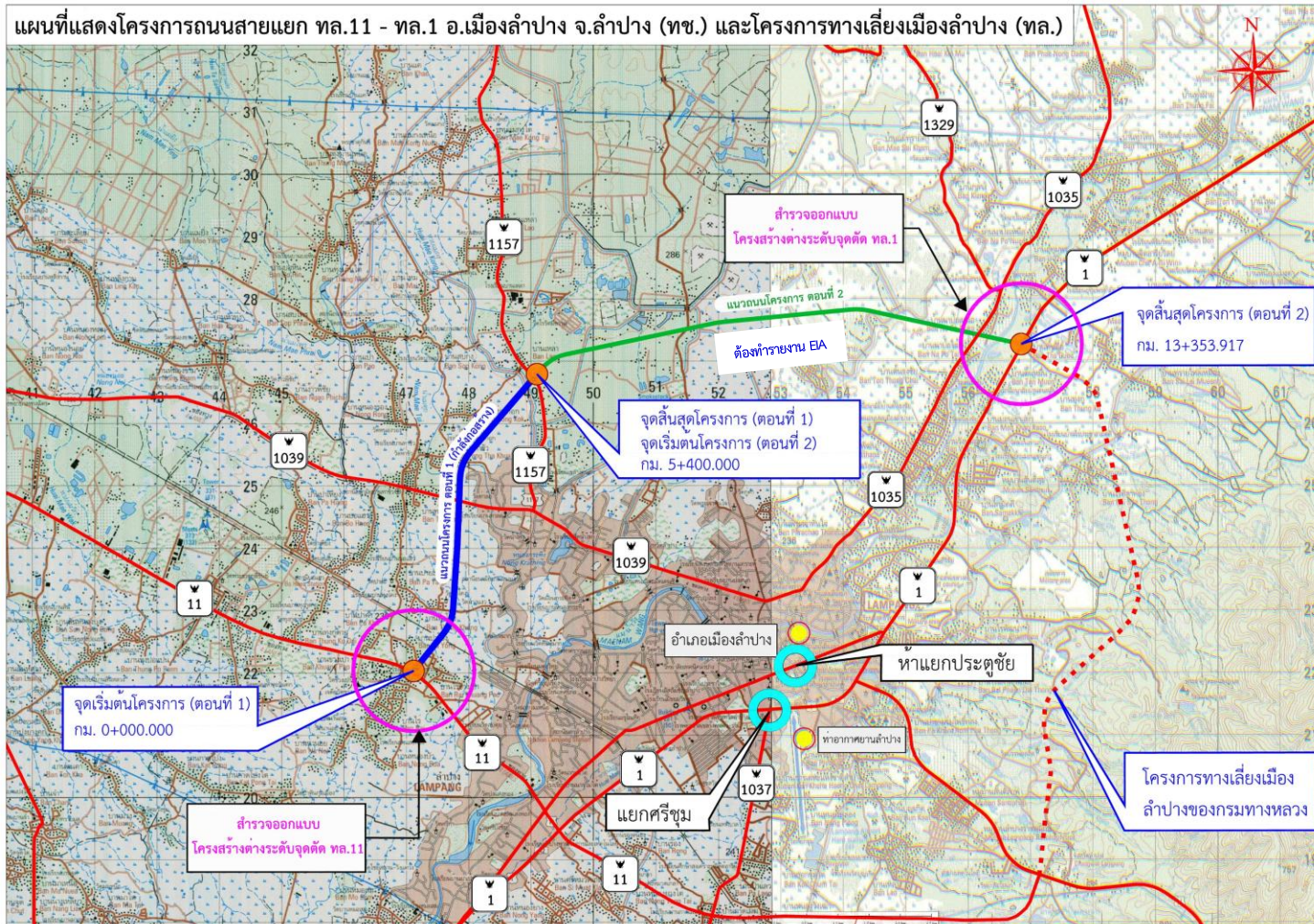


บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



ที่ตั้งโครงการและสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

แผนที่แสดงโครงการถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง (ทช.) และโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง (ทล.)





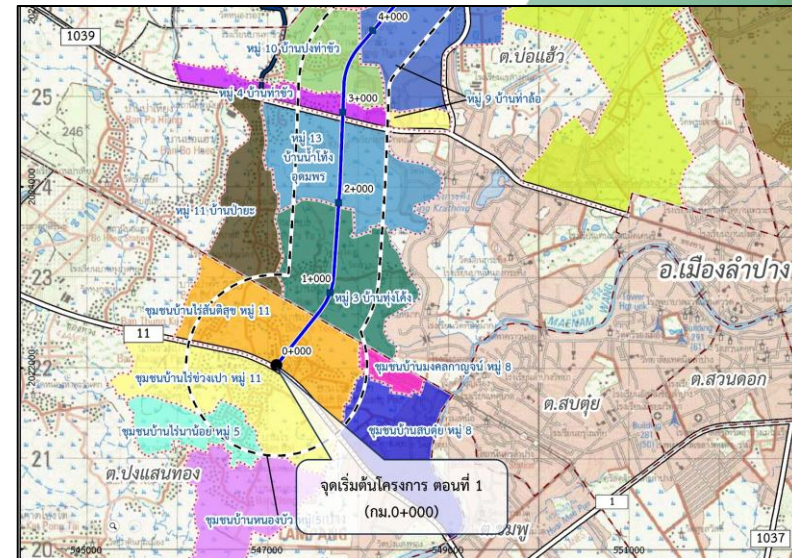
พื้นที่ออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.11

สภาพพื้นที่โครงการบริเวณโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.11



รูปแบบถนน ทล.11 มีถนนหลักเป็นถนนจำนวน 4 ช่องจราจร
ถนนคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร แบบ 2 ทิศทาง (Two Way)
(ความกว้างเขตทางประมาณ 70 เมตร)

พื้นที่บริเวณโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.11 (กม. ที่ 466+075.000) ปัจจุบันเป็นจุดตัดของแนวทางหลวงหมายเลข 11 ตัดกับแนวดนโครงการ ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 ตอนที่ 1 (จุดเริ่มต้นโครงการ) สถานะอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ลักษณะเป็นสามแยก เมื่อโครงการออกแบบแล้วเสร็จจะเป็นถนนสามแยกพร้อมโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11





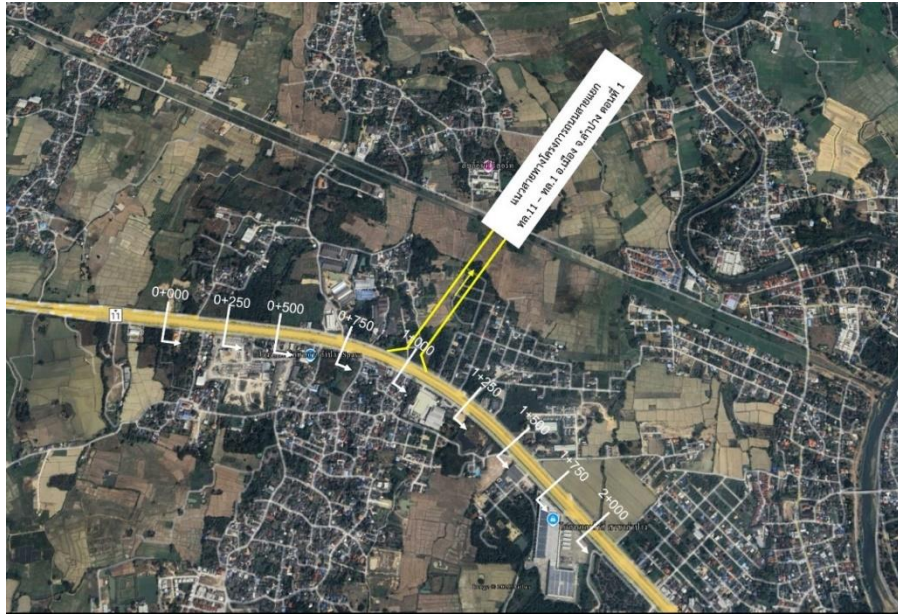
พื้นที่ออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.11

สภาพพื้นที่โครงการบริเวณโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.11



รูปแบบถนน ทล.11 มีถนนหลักเป็นถนนจำนวน 4 ช่องจราจร
ถนนคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร แบบ 2 ทิศทาง (Two Way)
(เขตทางทั่วไปกว้าง 70 เมตร)





1. รูปแสดงแนวทางหลวงหมายเลข 11 และการจัดช่วง กม.0+000 - 2+000



รูปการสำรวจสภาพพื้นที่แนวสายทาง ทล.11 ช่วง กม.1+000 โดย Drone



รูปการสำรวจสภาพพื้นที่แนวสายทาง ทล.11 ช่วง กม.1+250 โดย Drone



รูปแบบถนน ทล.11 มีถนนหลักเป็นถนนจำนวน 4 ช่องจราจร เกาะกลางแบบยก ถนนคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร แบบ 2 ทิศทาง (Two Way)

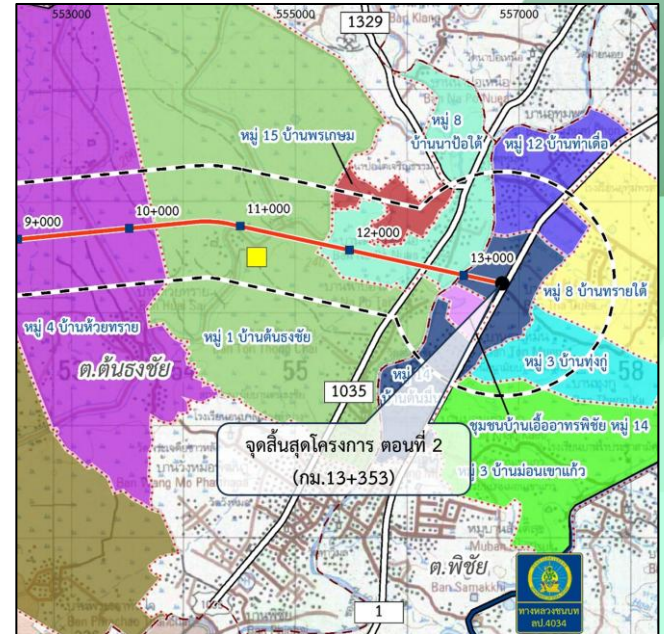


พื้นที่ออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.1

สภาพพื้นที่โครงการบริเวณโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.1



พื้นที่บริเวณโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.1 (กม.ที่ 2+275.552) ปัจจุบันเป็นจุดตัดของแนวทางหลวงหมายเลข 1 ตัดกับแนวถนนโครงการ ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 ตอนที่ 2 (จุดสิ้นสุดโครงการ) เมื่อโครงการออกแบบแล้วเสร็จ จะเป็นถนนสี่แยกพร้อมโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.1



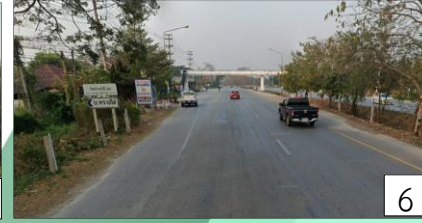


พื้นที่ออกแบบโครงสร้างต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.1

สภาพพื้นที่โครงการบริเวณโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัด ทล.1



รูปแบบถนน ทล.1 เป็นถนนจำนวน 4 ช่องจราจร
(เขตทางทั่วไปกว้าง 60 เมตร)





2. รูปแสดงแนวทางหลวงหมายเลข 1 และการจัดช่วง กม.0+000 - 2+000

รูปแบบถนน ทล.1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เก้าะกลางแบบร่อง



รูปการสำรวจสภาพพื้นที่แนวสายทาง ทล.1 ช่วง กม.1+000 โดย Drone



รูปการสำรวจสภาพพื้นที่แนวสายทาง ทล.1 ช่วง กม.1+250 โดย Drone



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



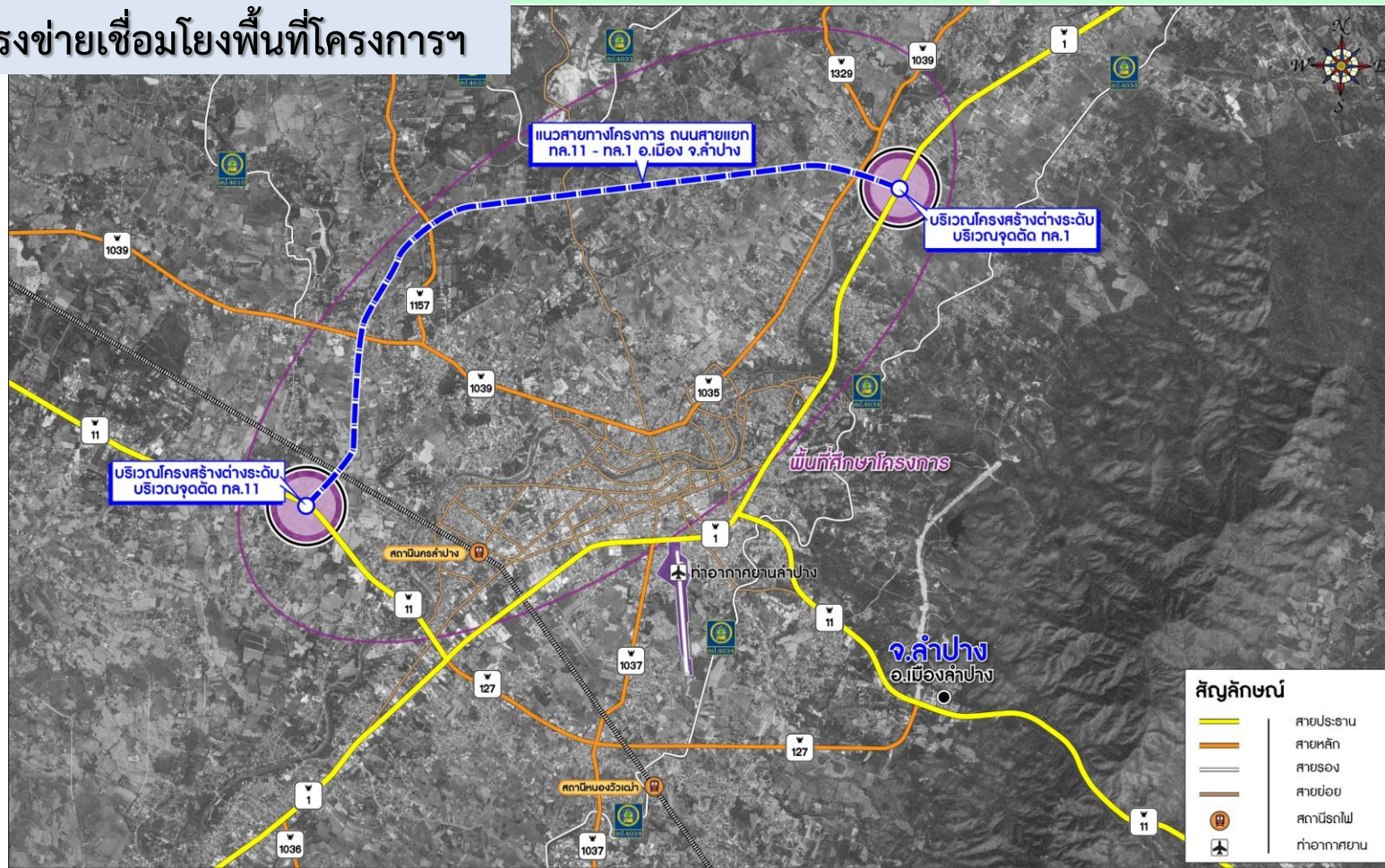
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



การศึกษาโครงการด้านวิศวกรรมจราจร



ระบบโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่โครงการฯ



โครงการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง

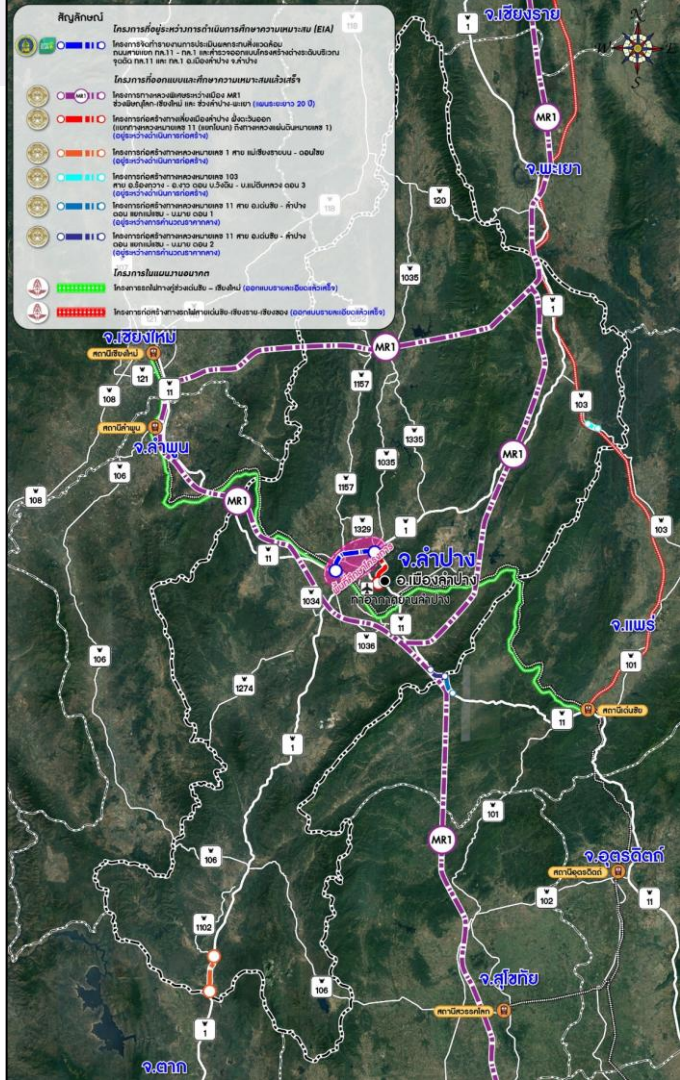
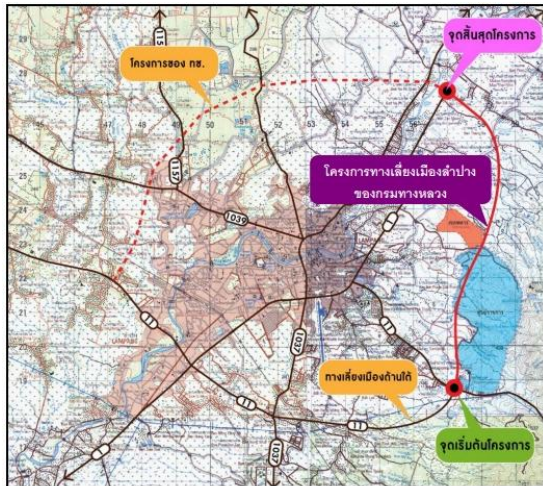
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสม (EIA)

- โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

โครงการที่ออกแบบและศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง MR1 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ ช่วงลำปาง-พะเยา
- โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองลำปางฝั่งตะวันออก (แยกทางหลวงหมายเลข 11 (แยกโยนก) ถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1)
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่ เชียงรายบน - ดอนไชย
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย อ.ร้องกวาง - อ.จาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง ตอน 3
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกแม่ขแมม - บ.มาย

โครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง



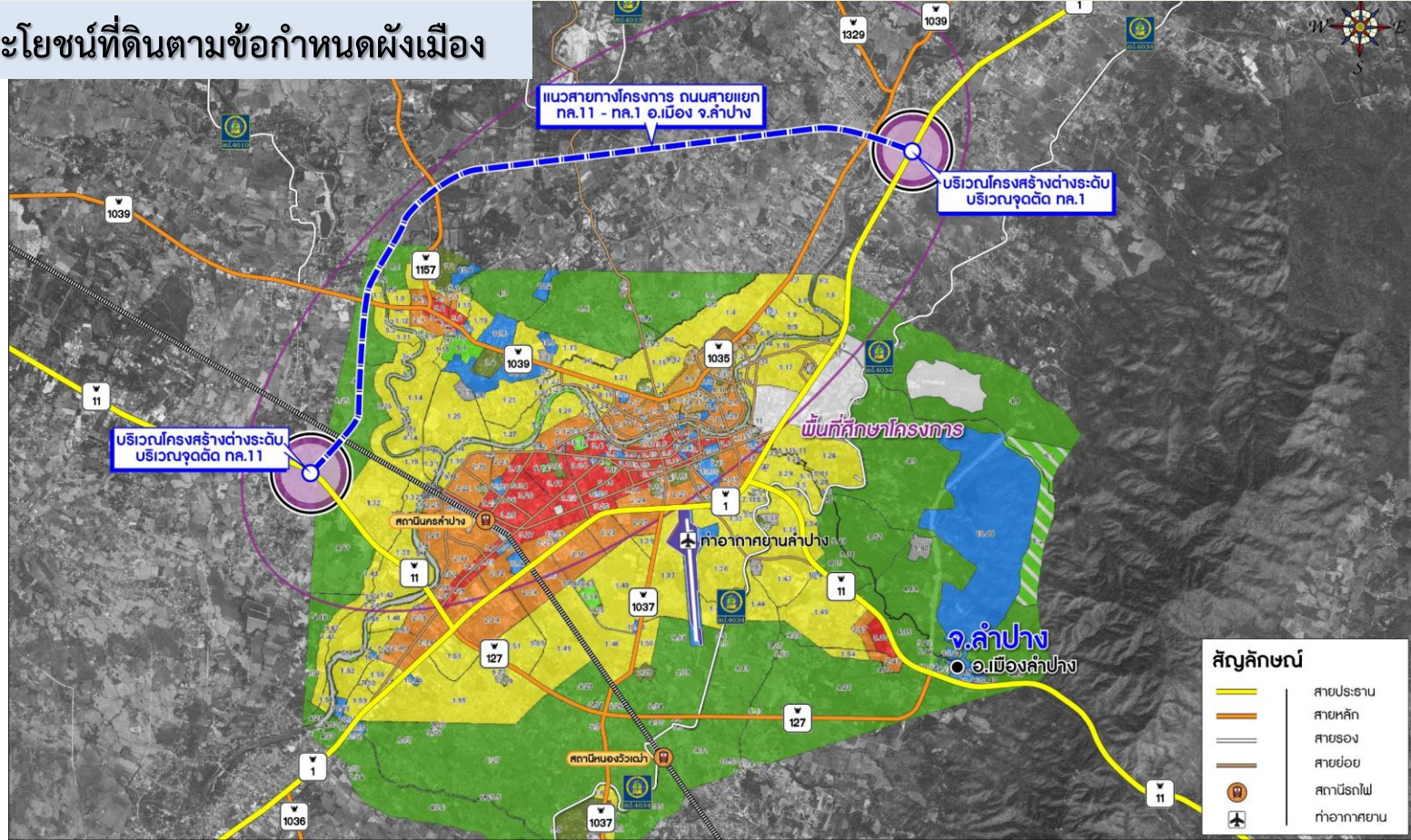
โครงการในอนาคต

- โครงการรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่



2. งานศึกษาทบทวนแผนงาน นโยบายและโครงการที่เกี่ยวข้อง

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมือง



3.การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร

01

A

งานศึกษาทบทวนแผนงาน นโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้อง

- ครอบคลุมร่วมมือ นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาระดับประเทศ
- การทบทวนผังเมืองตามประกาศผังเมืองรวม
- โครงการพัฒนาตำบลขนาดและชนสีนในขนาด

การศึกษาข้อมูลสถิติ

ด้านเศรษฐกิจและสังคม

B

02

- สถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT)
- สถิติรถจดทะเบียนประเภทรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ก. ข.
- ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ จำนวนตามประเภทของยานพาหนะ

03

C

งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

- งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณโครงการและส่วนต่อเนื่อง
- โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่โครงการ ภาษากศัพท์งานจราจร
- จุดต้นทาง-ปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey; O-D)
- ความเร็ว (Travel Speed Survey) ระบุ OD (Travel Time)

การวิเคราะห์ภาคการนปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน

D

04

- การสร้างแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการการเดินทาง (Trip Distribution Model) / (Mode Choice Model)
- (Trip Assignment Model) / (Model Calibration and Validation)

05

E

การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level Of Service, LOS)

- การวิเคราะห์จากสัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของ (V/C Ratio)
- ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service , LOS) กรณีมี ไม่มีโครงการ



สำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

สำรวจบริเวณทางแยกและช่วงถนน
แบ่งตามพฤติกรรมการเดินทาง แยกประเภทยานพาหนะ



สำรวจจุดต้น/ปลายทาง

สัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทาง สำรวจจุดเริ่มต้น/จุดสิ้นสุดการเดินทาง
สำรวจวัตถุประสงค์การเดินทาง



สำรวจความเร็ว

วิธีการเส้นไปตามช่วงถนน
การทดสอบเร็วเฉพาะจุด
สำรวจระยะเวลาการเดินทาง



สำรวจโครงข่ายถนน

การสำรวจโครงข่ายการเดินทาง
การสำรวจสภาพโครงข่ายถนน
การสำรวจความจุของถนน



สำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การสำรวจกิจกรรมในพื้นที่
รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน
แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่



รายละเอียดการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

การสำรวจแยกตามประเภทยานพาหนะและทิศทาง
โดยวันที่ทำการสำรวจจำแนกเป็น 3 พฤติกรรมการเดินทาง ได้แก่



วันทำงานกลางสัปดาห์

วันพฤหัสบดีที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568



วันทำงานปลายสัปดาห์

วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568



วันหยุด

วันเสาร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

สำรวจทั้งโครงข่ายพร้อมกันโดยเริ่มตั้งแต่เวลา 07.00 น.
ถึง 19.00 น.รวมเป็นเวลา 12 ชั่วโมง และ 07.00 น. ถึง
07.00 น.รวมเป็นเวลา 24 ชั่วโมง พร้อมสำรวจแบบสอบถาม
การเดินทาง O-D Survey กระจายครอบคลุมถนนโครงข่ายที่
พิจารณา

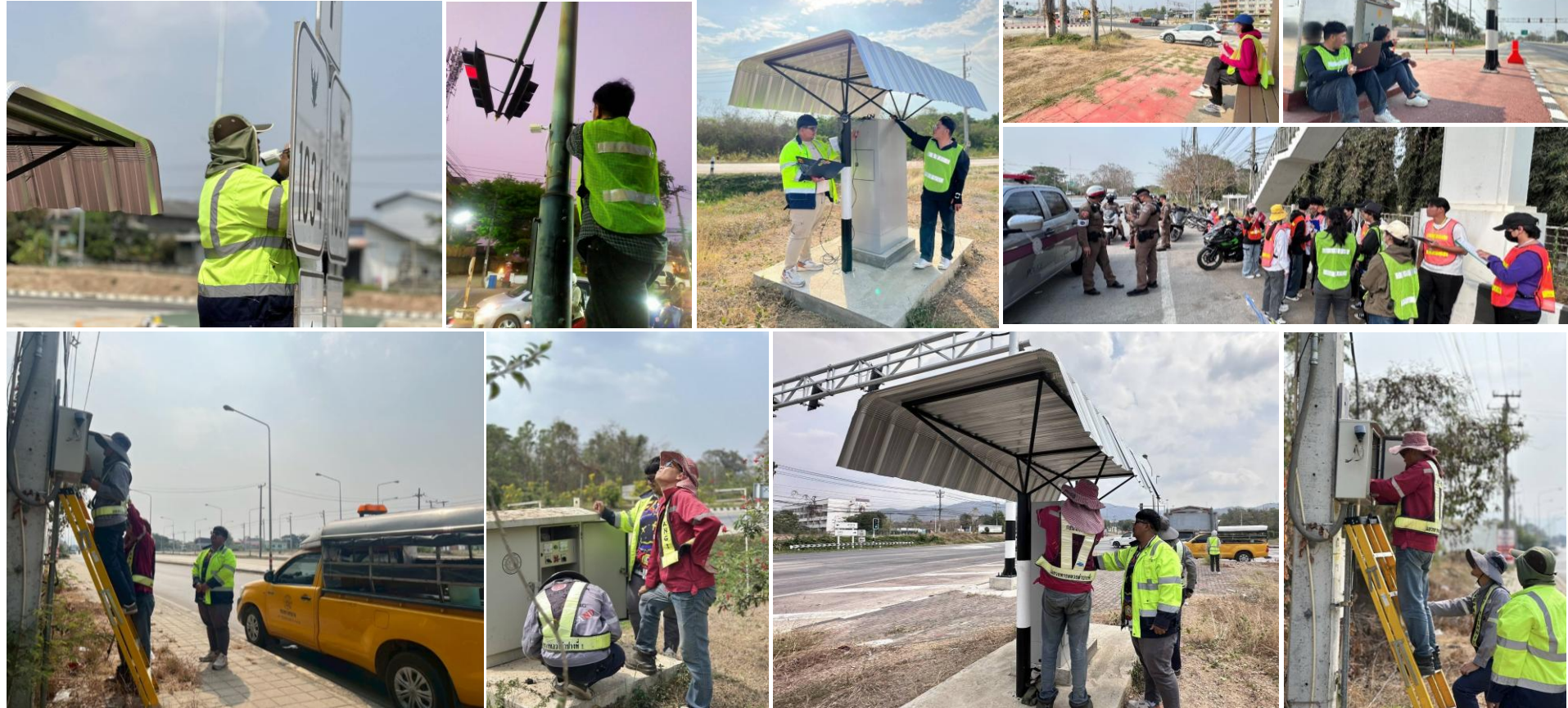


ตำแหน่งการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร



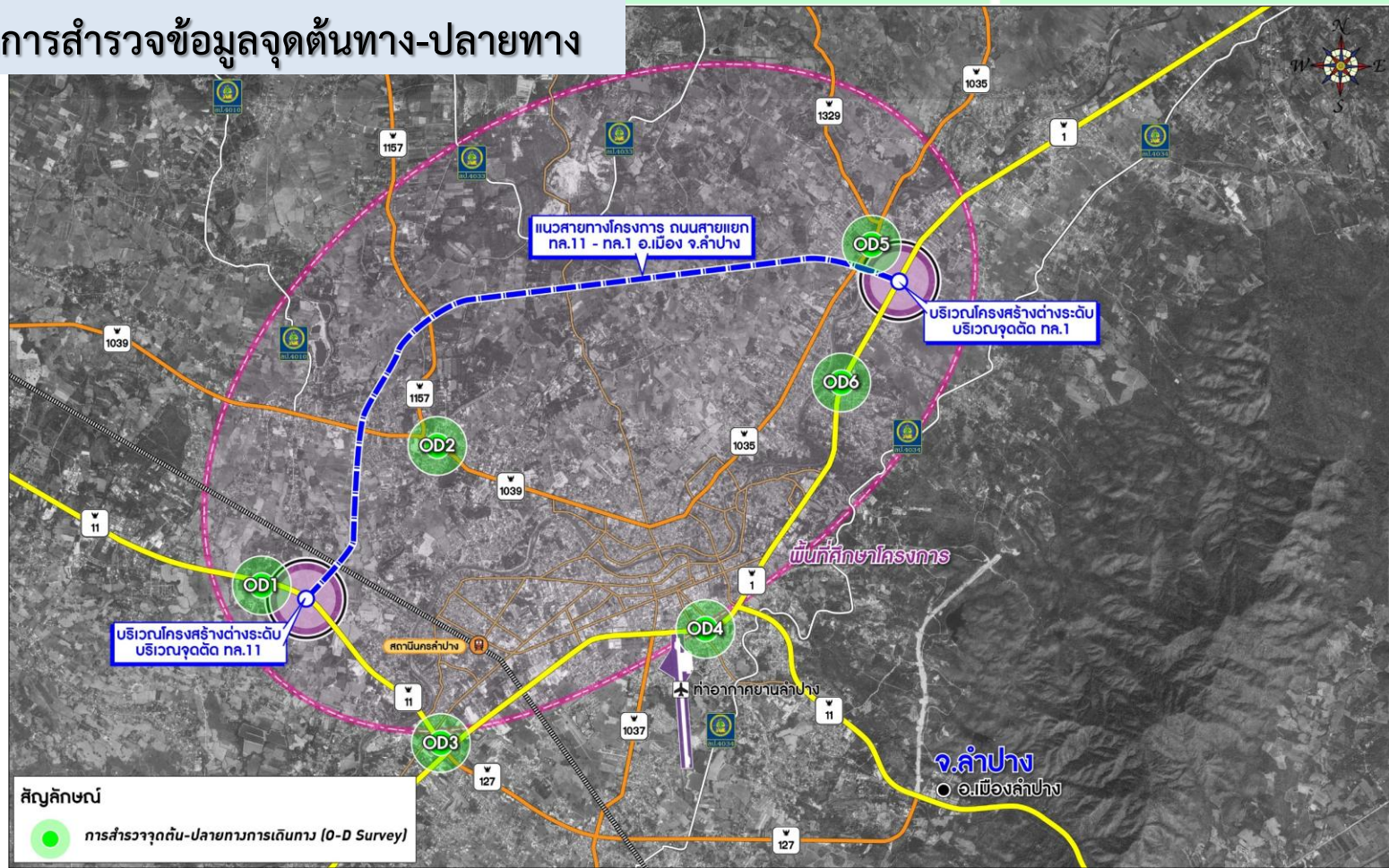


บรรยากาศการสำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร





ตำแหน่งการสำรวจข้อมูลจุดตัดทาง-ปลายทาง





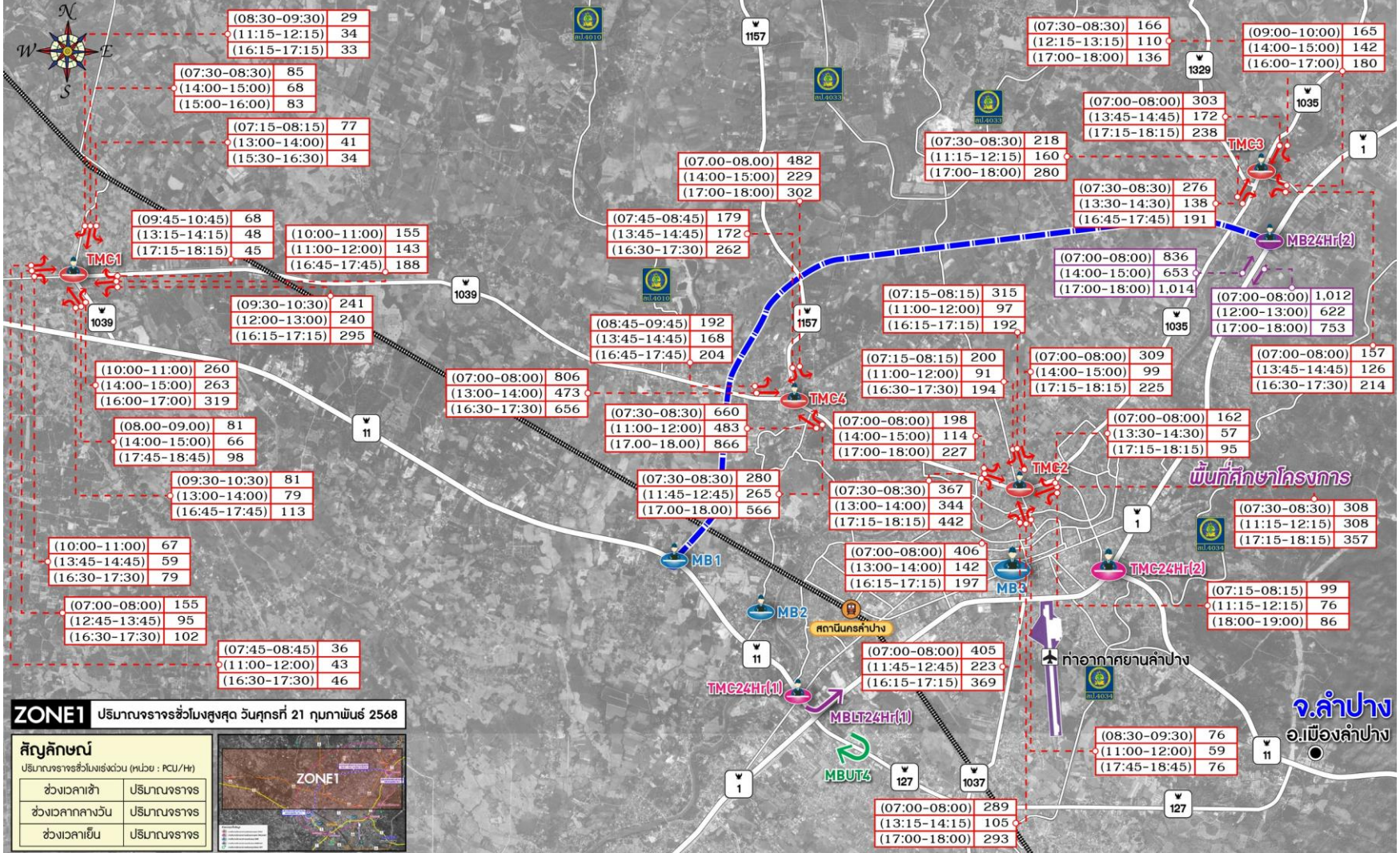
บรรยากาศการสำรวจเก็บข้อมูลแบบสอบถาม





บรรยากาศการสำรวจเก็บข้อมูลแบบสอบถาม





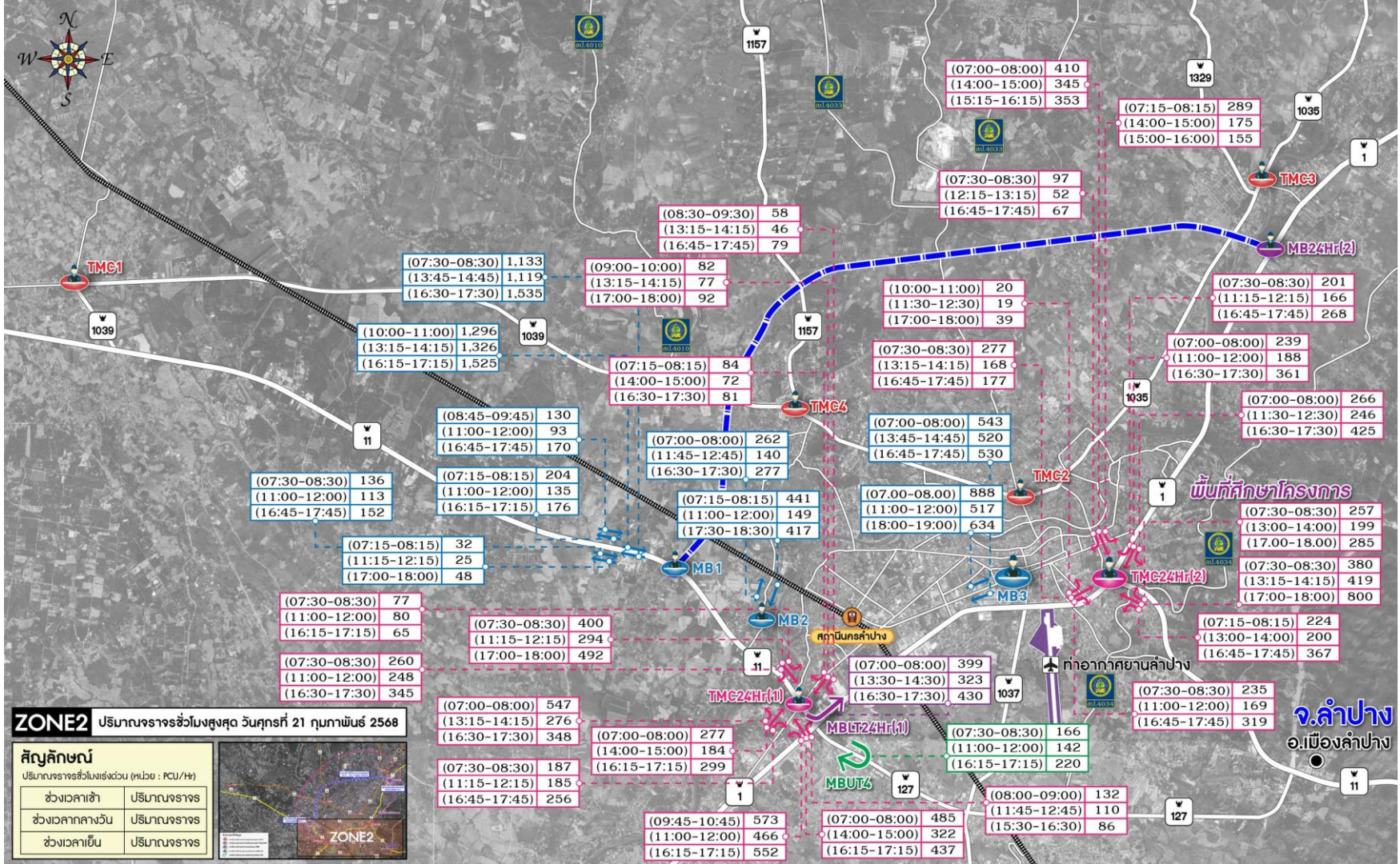
ZONE1 ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สัญลักษณ์
ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด (หน่วย : PCU/Hr)

ช่วงเวลาเช้า	ปริมาณจราจร
ช่วงเวลากลางวัน	ปริมาณจราจร
ช่วงเวลาคืน	ปริมาณจราจร



จ.ลำปาง
อ.เมืองลำปาง



ZONE2 ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สัญลักษณ์
ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด (หน่วย : PCU/Hr)

ช่วงเวลาเช้า	ปริมาณจราจร
ช่วงเวลากลางวัน	ปริมาณจราจร
ช่วงเวลาเย็น	ปริมาณจราจร



(07:30-08:30)	77
(11:00-12:00)	80
(16:15-17:15)	65
(07:30-08:30)	260
(11:00-12:00)	248
(16:30-17:30)	345

(07:30-08:30)	136
(11:00-12:00)	113
(16:45-17:45)	152

(10:00-11:00)	1,296
(13:15-14:15)	1,326
(16:15-17:15)	1,525

(07:30-08:30)	1,133
(13:45-14:45)	1,119
(16:30-17:30)	1,535

(07:00-08:00)	547
(13:15-14:15)	276
(16:30-17:30)	348

(07:30-08:30)	400
(11:15-12:15)	294
(17:00-18:00)	492

(07:15-08:15)	32
(11:15-12:15)	25
(17:00-18:00)	48

(08:45-09:45)	130
(11:00-12:00)	93
(16:45-17:45)	170

(07:15-08:15)	84
(14:00-15:00)	72
(16:30-17:30)	81

(07:30-08:30)	187
(11:15-12:15)	185
(16:45-17:45)	256

(07:00-08:00)	277
(14:00-15:00)	184
(16:15-17:15)	299

(07:15-08:15)	441
(11:00-12:00)	149
(17:30-18:30)	417

(07:00-08:00)	262
(11:45-12:45)	140
(16:30-17:30)	277

(09:00-10:00)	82
(13:15-14:15)	77
(17:00-18:00)	92

(08:30-09:30)	58
(13:15-14:15)	46
(16:45-17:45)	79

(07:30-08:30)	97
(12:15-13:15)	52
(16:45-17:45)	67

(07:00-08:00)	410
(14:00-15:00)	345
(15:15-16:15)	353

(09:45-10:45)	573
(11:00-12:00)	466
(16:15-17:15)	552

(07:00-08:00)	485
(14:00-15:00)	322
(16:15-17:15)	437

(07:00-08:00)	399
(13:30-14:30)	323
(16:30-17:30)	430

(07:00-08:00)	888
(11:00-12:00)	517
(18:00-19:00)	634

(07:00-08:00)	543
(13:45-14:45)	520
(16:45-17:45)	530

(07:30-08:30)	277
(13:15-14:15)	168
(16:45-17:45)	177

(10:00-11:00)	20
(11:30-12:30)	19
(17:00-18:00)	39

(07:30-08:30)	201
(11:15-12:15)	166
(16:45-17:45)	268

(07:00-08:00)	239
(11:00-12:00)	188
(16:30-17:30)	361

(07:00-08:00)	266
(11:30-12:30)	246
(16:30-17:30)	425

(07:30-08:30)	257
(13:00-14:00)	199
(17:00-18:00)	285

(07:30-08:30)	380
(13:15-14:15)	419
(17:00-18:00)	800

(07:15-08:15)	224
(13:00-14:00)	200
(16:45-17:45)	367

(07:30-08:30)	235
(11:00-12:00)	169
(16:45-17:45)	319

(07:30-08:30)	166
(11:00-12:00)	142
(16:15-17:15)	220

(08:00-09:00)	132
(11:45-12:45)	110
(15:30-16:30)	86

(07:30-08:30)	166
(11:00-12:00)	142
(16:15-17:15)	220

(07:00-08:00)	399
(13:30-14:30)	323
(16:30-17:30)	430

(07:00-08:00)	888
(11:00-12:00)	517
(18:00-19:00)	634

(07:00-08:00)	543
(13:45-14:45)	520
(16:45-17:45)	530

(07:30-08:30)	277
(13:15-14:15)	168
(16:45-17:45)	177

(10:00-11:00)	20
(11:30-12:30)	19
(17:00-18:00)	39

(07:30-08:30)	201
(11:15-12:15)	166
(16:45-17:45)	268

(07:00-08:00)	239
(11:00-12:00)	188
(16:30-17:30)	361

(07:00-08:00)	266
(11:30-12:30)	246
(16:30-17:30)	425

(07:30-08:30)	257
(13:00-14:00)	199
(17:00-18:00)	285

(07:30-08:30)	380
(13:15-14:15)	419
(17:00-18:00)	800

(07:15-08:15)	224
(13:00-14:00)	200
(16:45-17:45)	367

(07:30-08:30)	235
(11:00-12:00)	169
(16:45-17:45)	319

(07:30-08:30)	166
(11:00-12:00)	142
(16:15-17:15)	220

(08:00-09:00)	132
(11:45-12:45)	110
(15:30-16:30)	86

พื้นที่ศึกษาโครงการ

(07:30-08:30)	257
(13:00-14:00)	199
(17:00-18:00)	285
(07:30-08:30)	380
(13:15-14:15)	419
(17:00-18:00)	800

(07:15-08:15)	224
(13:00-14:00)	200
(16:45-17:45)	367

(07:30-08:30)	235
(11:00-12:00)	169
(16:45-17:45)	319

จ.ลำปาง
อ.เมืองลำปาง

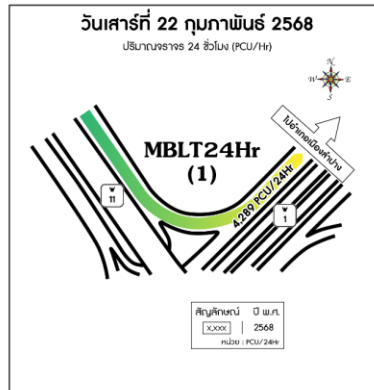
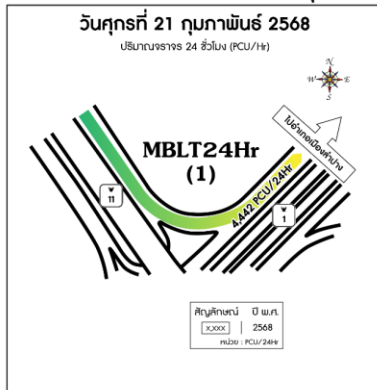
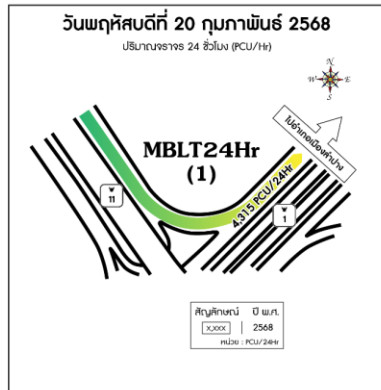


ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

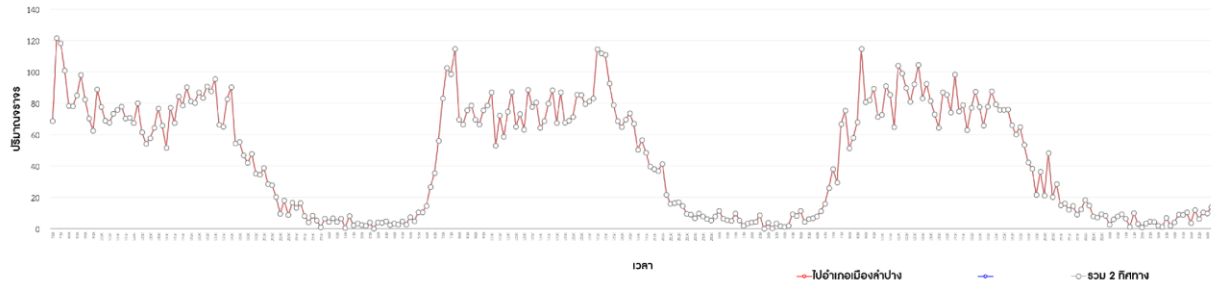
MBLT24Hr1

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง บนช่วงถนน
(กลางสี่ปาดาร์-ปลายสี่ปาดาร์-วันหยุด)



ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/วัน)



วันหยุดพิเศษที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **4,315** PCU/วัน (4,430 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **419** PCU/ชั่วโมง (490 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 08:00-09:00 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ: **9.71%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **4,442** PCU/วัน (4,594 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **430** PCU/ชั่วโมง (475 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:45-18:45 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ: **9.68%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันเสาร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **4,289** PCU/วัน (4,381 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **374** PCU/ชั่วโมง (374 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 11:45-12:45 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ: **8.72%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

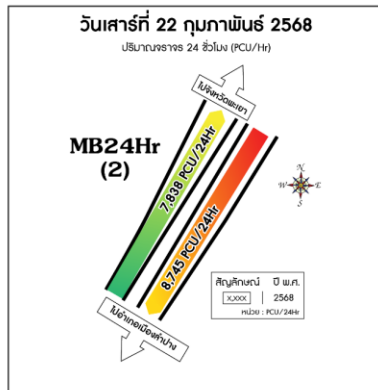
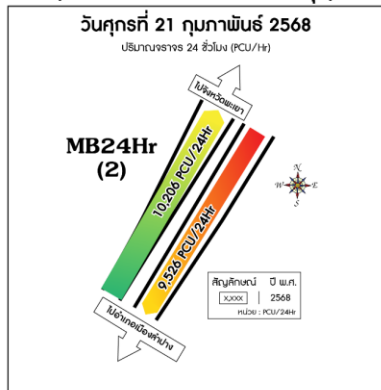
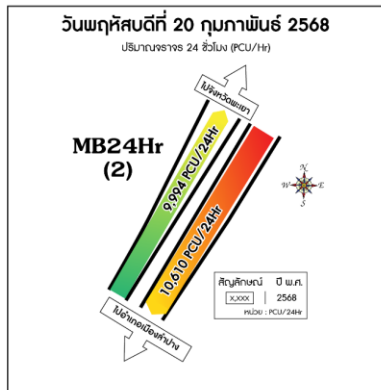


ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

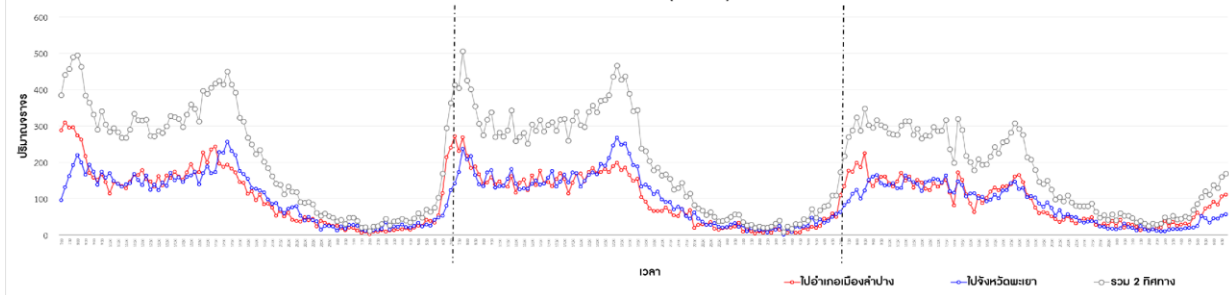
MB24Hr2

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง บนช่วงถนน
(กลางสี่ปดาห์-ปลายสี่ปดาห์-วันหยุด)



ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (PCU/วัน)



วันพฤหัสบดีที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **20,604** PCU/วัน (20,883 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **1,905** PCU/ชั่วโมง (2,174 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 08:15-09:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **9.25%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **19,732** PCU/วัน (20,172 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **1,767** PCU/ชั่วโมง (1,976 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:30-18:30 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **8.96%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันเสาร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **16,584** PCU/วัน (17,529 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **1,264** PCU/ชั่วโมง (1,348 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 09:15-10:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **7.62%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

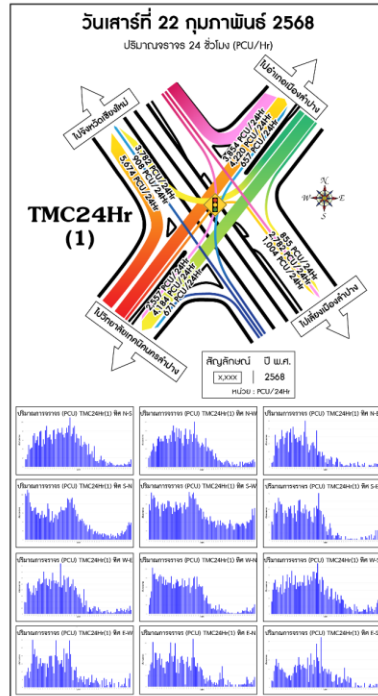
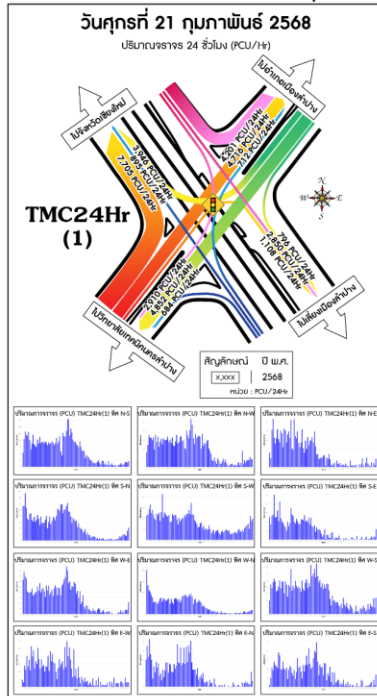
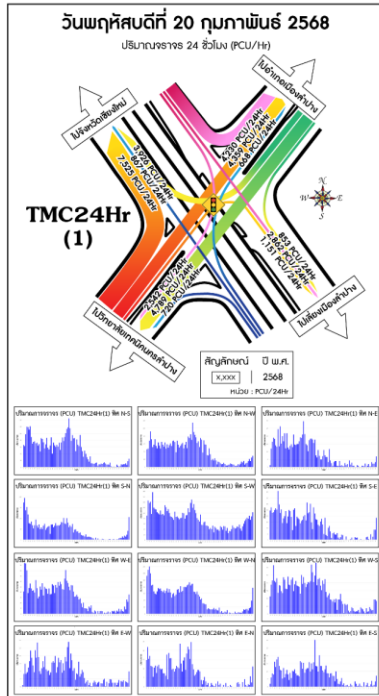


ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

TMC24Hr1

จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11กับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง บริเวณทางแยก
(กลางสี่ปาดาร์-ปลายสี่ปาดาร์-วันหยุด)



วันพฤหัสบดีที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **34,493** PCU/วัน (35,498 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **3,079** PCU/ชั่วโมง (3,513 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 08:00-09:00 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **8.93%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **35,376** PCU/วัน (36,054 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **3,036** PCU/ชั่วโมง (3,382 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:15-18:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **8.58%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันเสาร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม
เท่ากับ **31,147** PCU/วัน (32,709 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **2,458** PCU/ชั่วโมง (2,740 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:15-18:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **7.89%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

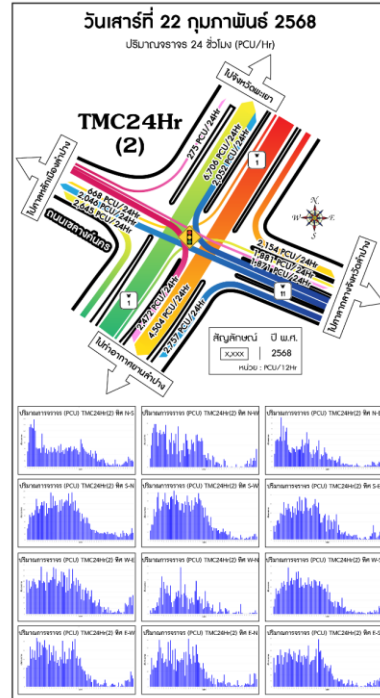
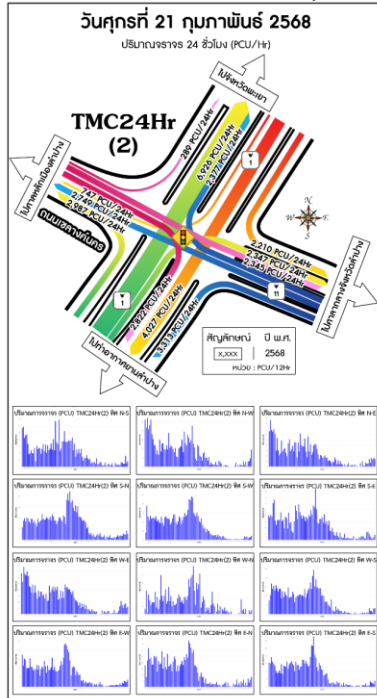
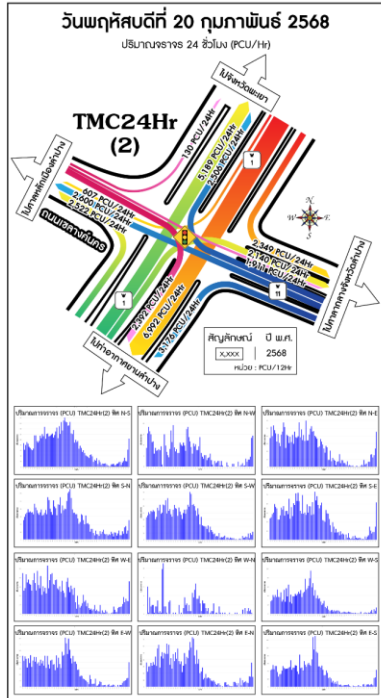


ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

TMC24Hr2

จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตัดกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

ปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง บริเวณทางแยก
(กลางสี่ปดาห์-ปลายสี่ปดาห์-วันหยุด)



วันพฤหัสบดีที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **32,516** PCU/วัน (34,065 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **2,982** PCU/ชั่วโมง (3,317 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:15-18:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **9.17%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันศุกร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

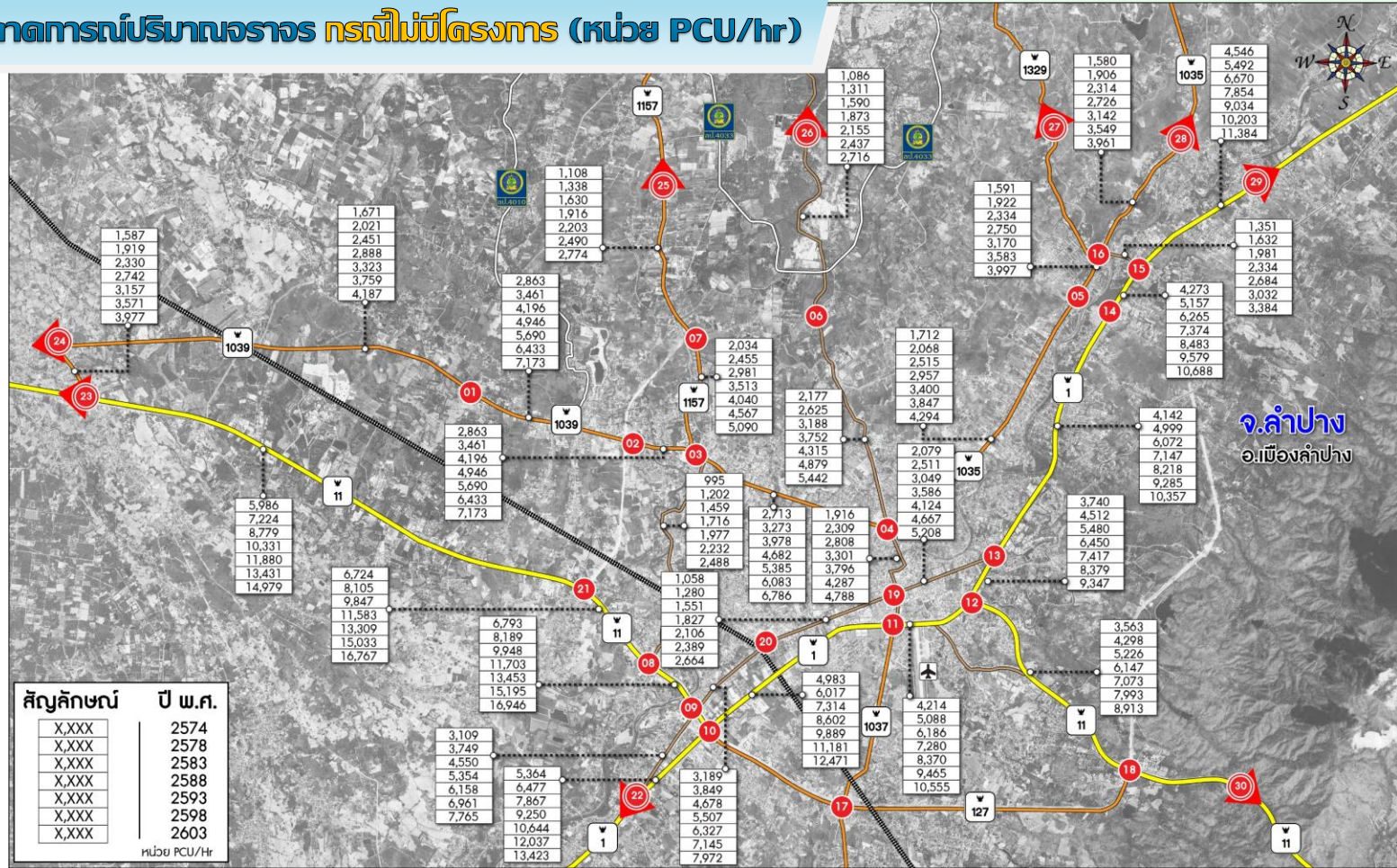
- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **33,139** PCU/วัน (35,922 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **3,306** PCU/ชั่วโมง (3,845 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 17:30-18:30 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **9.98%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

วันเสาร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

- ปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง
เท่ากับ **30,031** PCU/วัน (33,180 คัน/วัน)
- ปริมาณจราจรในช่วงสูงสุด (PHV)
เท่ากับ **2,314** PCU/ชั่วโมง (2,544 คัน/ชั่วโมง)
เกิดในช่วงเวลา 09:15-10:15 น.
- ปริมาณจราจรสูงสุดคิดเป็นร้อยละ **7.71%** ของปริมาณจราจรต่อวัน

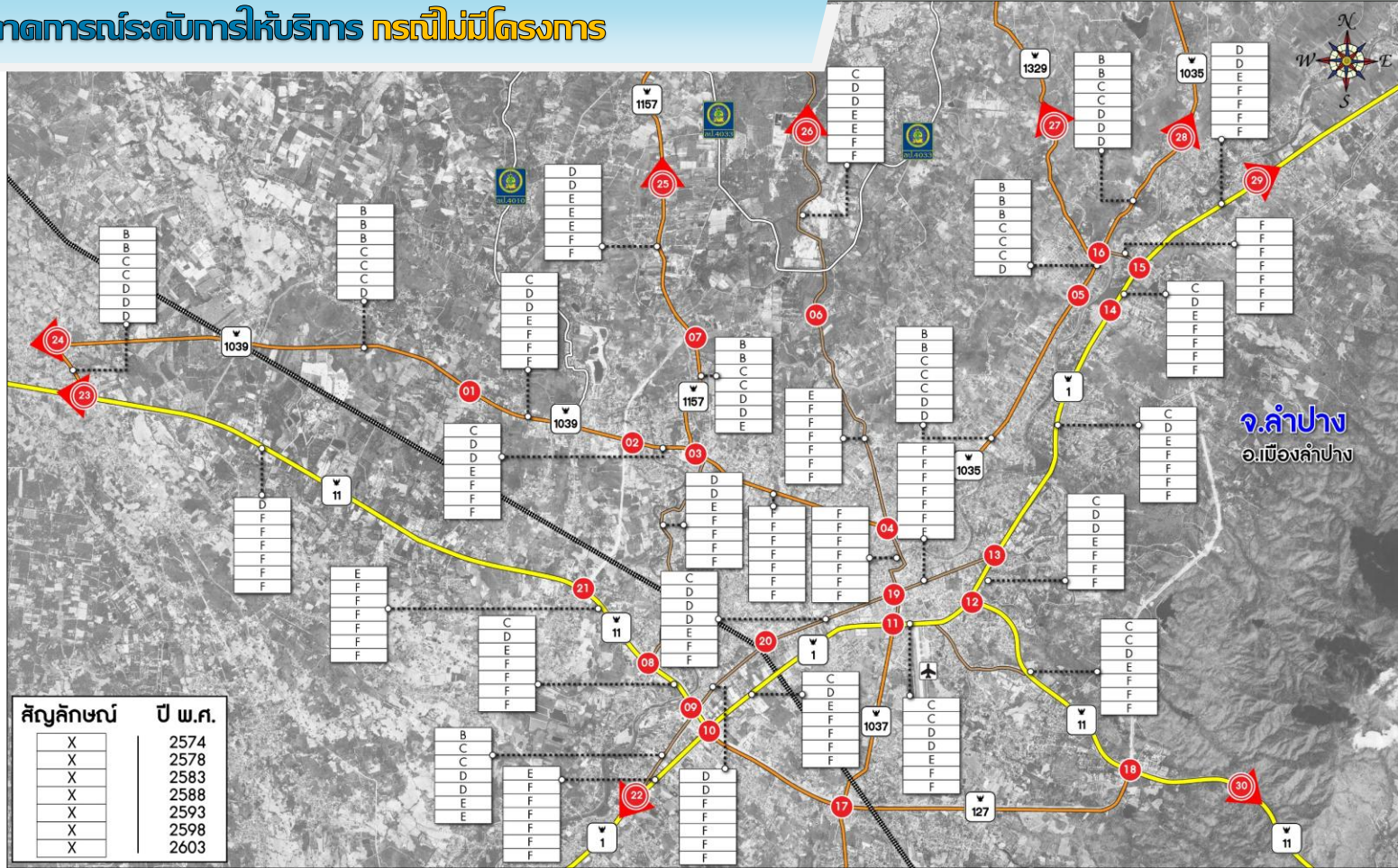


พารามิเตอร์ปริมาณจราจร กรณีไม่มีโครงการ (หน่วย PCU/hr)



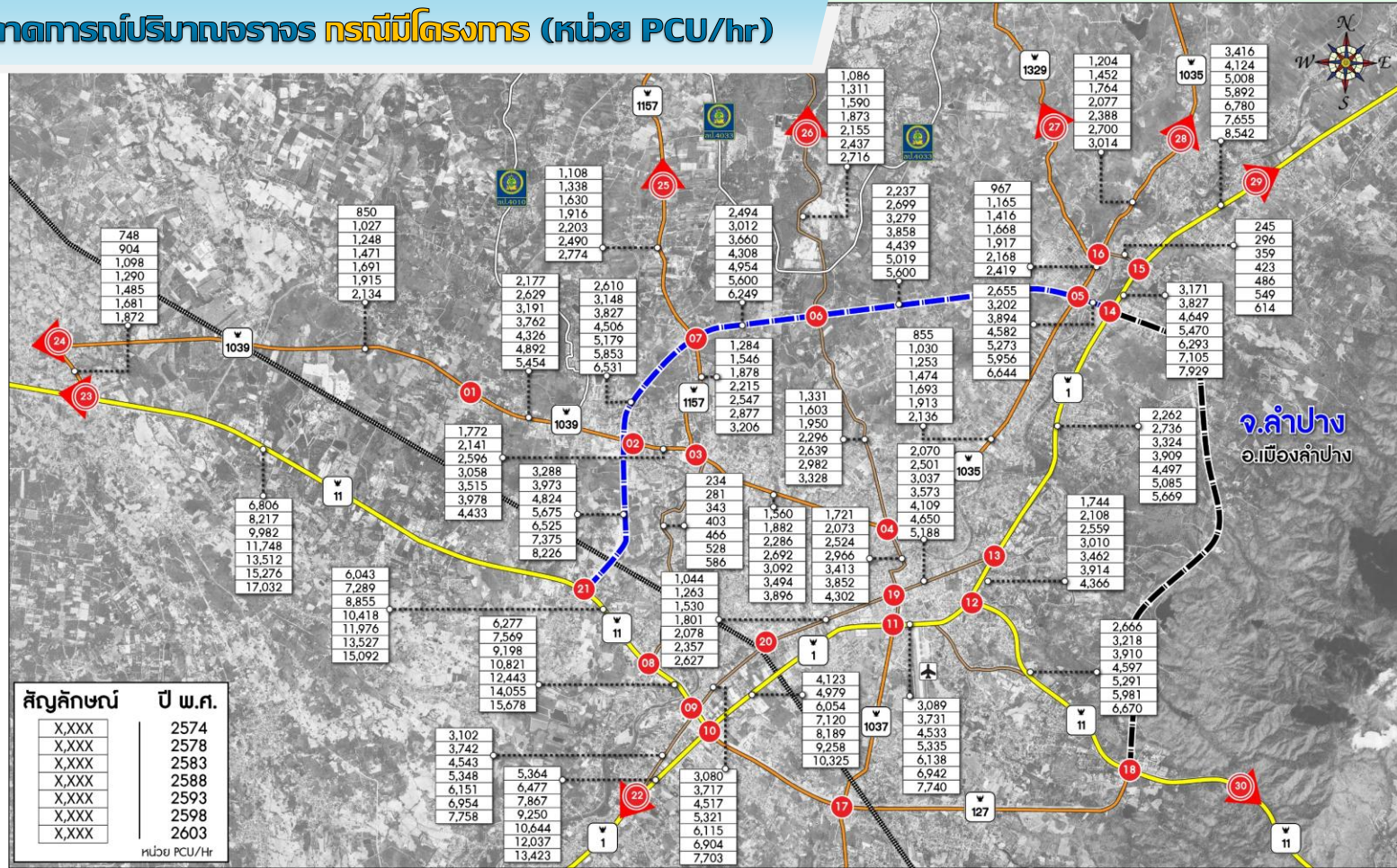


พารามิเตอร์ระดับการให้ริการ กรณีไม่มีโครงการ



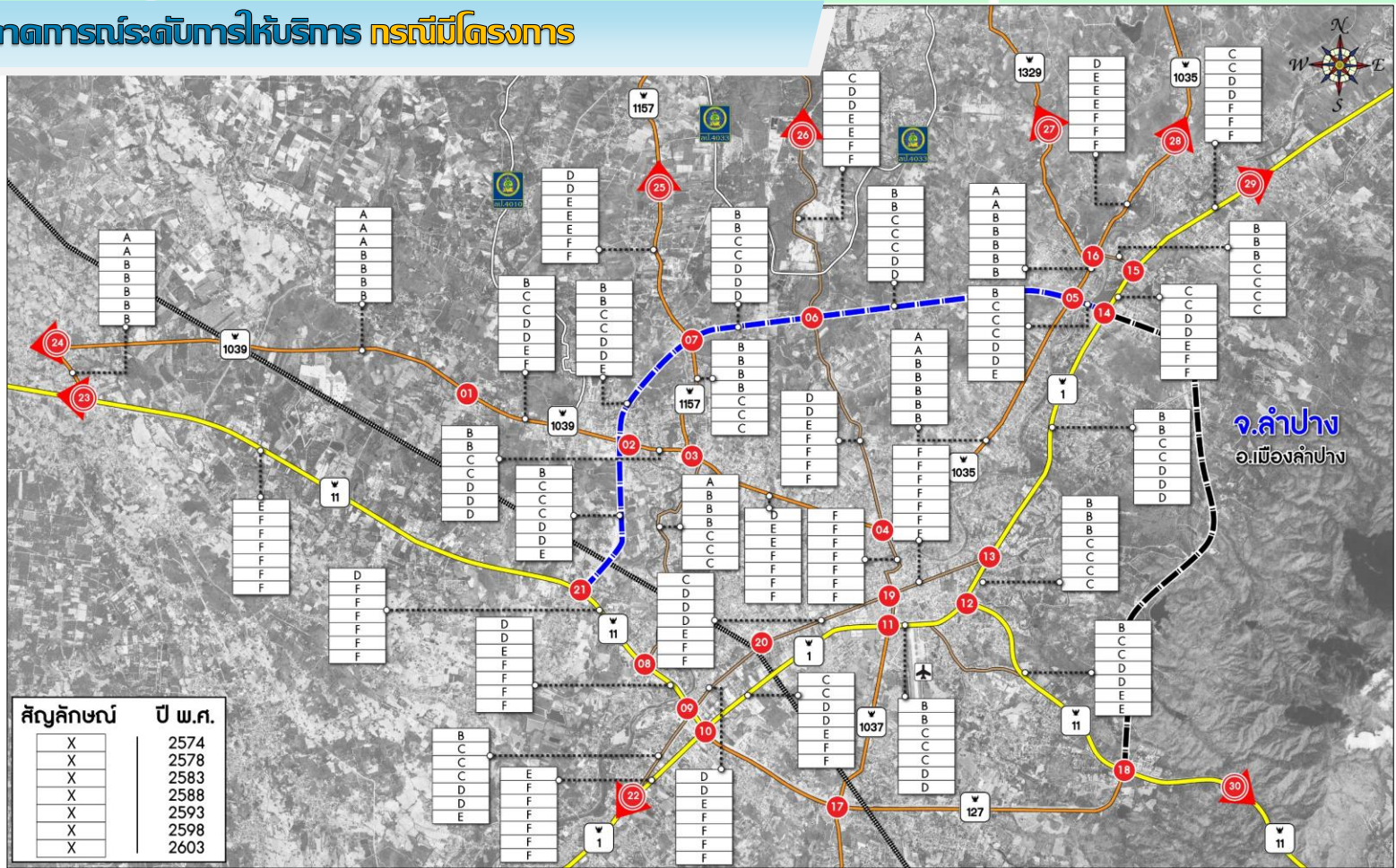


พารามิเตอร์ปริมาณจราจร กรณีมีโครงการ (หน่วย PCU/hr)





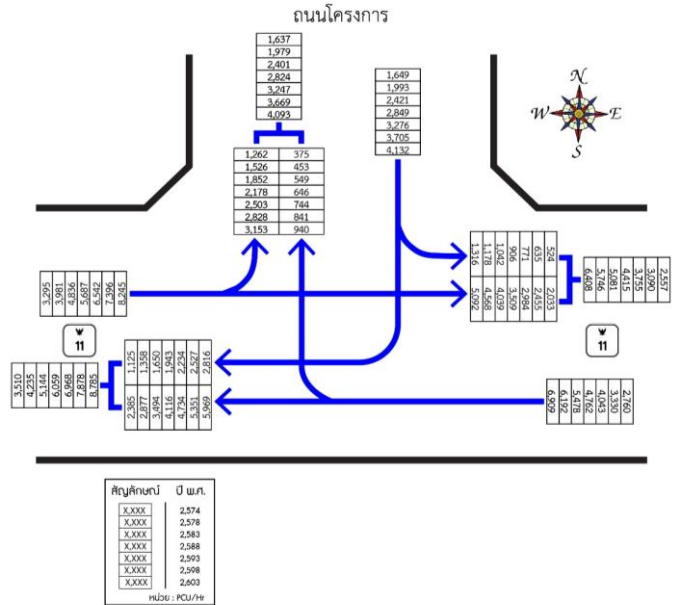
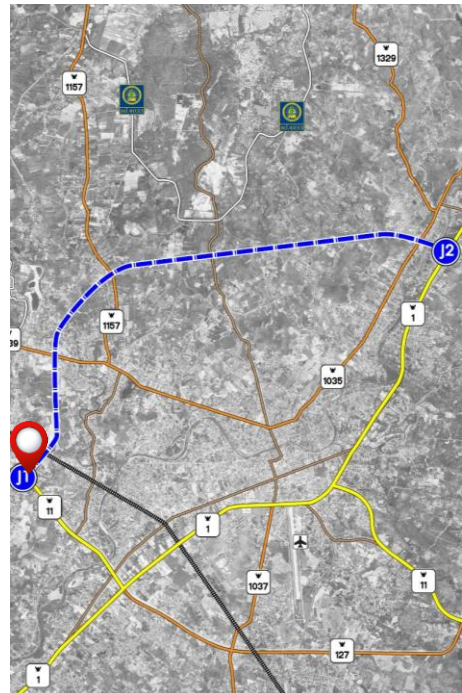
พามรณการณระดับทริหรับทร กรณีมีโครงการ



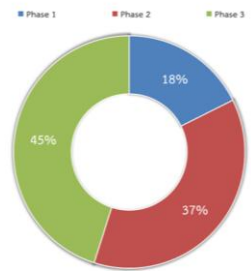


ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร

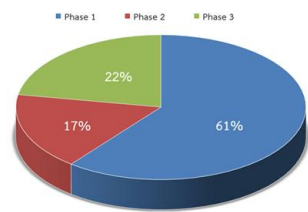
“กรณีที่ มี โครงการฯ”



สัดส่วนระหว่างระยะเวลาสัญญาณไฟเขียวต่อระยะเวลาของสัญญาณไฟ

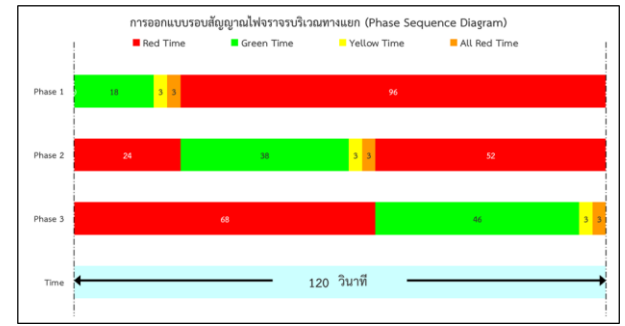


สัดส่วนความล่าช้าของทางแยก (วินาทีต่อคัน)



ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร วิเคราะห์ทางแยก จุดตัดหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 กับถนนโครงการฯ

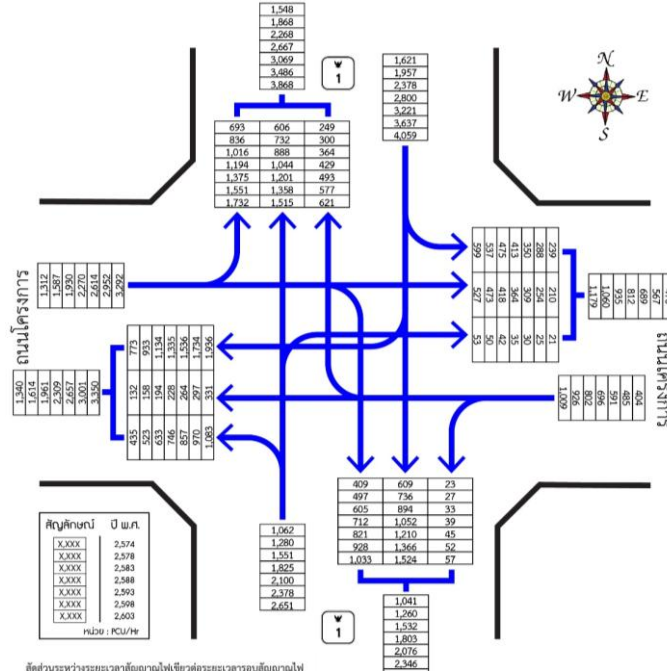
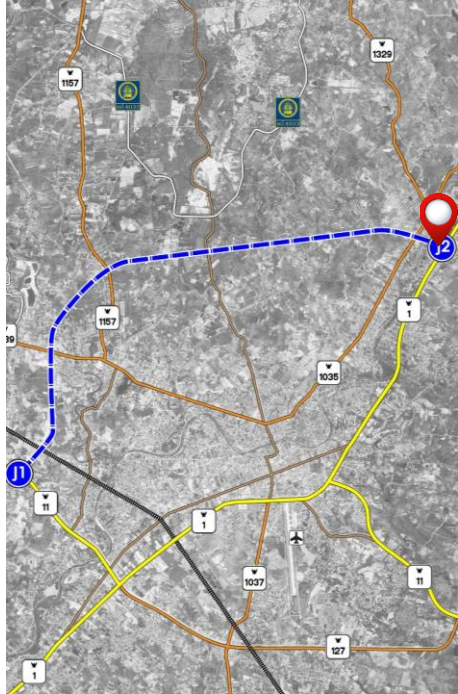
ปี พ.ศ.	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร บริเวณทางแยก		การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ Delay Time	การควบคุมทางแยก
	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)	ความล่าช้าในการเดินทาง (วินาที)		
2574	7,704	52.63	LOS D	ระบบสัญญาณไฟจราจร
2578	9,304	85.00	LOS F	
2583	11,300	107.93	LOS F	การปรับปรุงกายภาพทางแยกหรือออกแบบทางแยกต่างระดับ
2588	13,298	126.99	LOS F	
2593	15,296	129.99	LOS F	
2598	17,293	134.07	LOS F	
2603	19,286	134.99	LOS F	





ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร

“กรณีที่ มี โครงการฯ ”



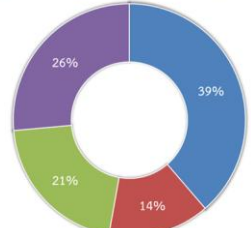
สัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟ	ปี พ.ศ.
XXXX	2,574
XXXX	2,578
XXXX	2,583
XXXX	2,588
XXXX	2,593
XXXX	2,598
XXXX	2,603

หน่วย : PCU/yr

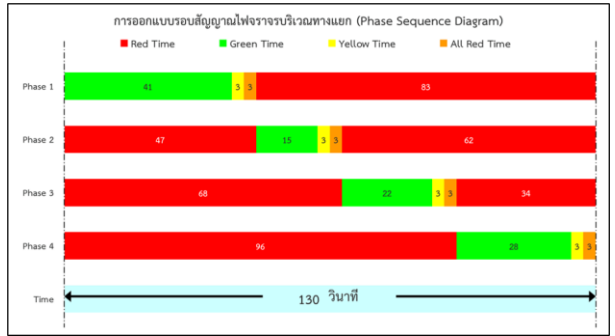
สัดส่วนจราจรช่วงเวลาสัญญาณไฟเขียวต่อระยะเวลาสัญญาณไฟ

Phase 1 Phase 2 Phase 3 Phase 4



ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร วิเคราะห์ทางแยก จุดตัดคลองแผ่นดินหมายเลข 1 กับถนนโครงการฯ

ปี พ.ศ.	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร บริเวณทางแยก		การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ Delay Time	การควบคุมทางแยก
	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)	ความล่าช้าในการเดินทาง (วินาที)		
2574	4,399	26.52	LOS C	ระบบสัญญาณไฟจราจร
2578	5,309	83.05	LOS F	
2583	6,450	177.74	LOS F	การปรับปรุงกายภาพทางแยกหรือออกแบบทางแยกต่างระดับ
2588	7,591	237.04	LOS F	
2593	8,737	272.14	LOS F	
2598	9,893	291.65	LOS F	
2603	11,011	303.34	LOS F	





กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



แนวคิดและการคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม



แนวคิดการออกแบบรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลต์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

การออกแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นวิธีการในการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น มีปัญหาการจราจรติดขัด และเกิดความล่าช้าในการเดินทางผ่านทางแยก ซึ่งแนวคิดในการออกแบบรูปแบบโครงสร้างต่างระดับนั้น จะใช้ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจร รวมถึงข้อมูลสภาพที่ตั้งปัจจุบันของโครงการ และข้อคิดเห็นจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ใช้ประกอบการพิจารณาโดยมีแนวคิดและข้อคำนึงถึง ดังนี้

- เป็นรูปแบบที่รองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และมีผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ปัจจุบันให้น้อยที่สุด
- คำนึงถึงความสะดวกสบายในการขับขี่ ความสามารถในการปรับเปลี่ยนการใช้งาน ตลอดจนสามารถตอบโจทย์การแก้ไขปัญหา บรรลุเป้าหมายในขั้นตอนการก่อสร้าง และการลงทุน
- **หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างโครงการ**
- มีระยะเวลาการก่อสร้างที่สะดวกรวดเร็ว
- มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อย
- ราคาค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษาที่เหมาะสม
- แก้ไขปัญหาน้ำท่วมและสามารถออกแบบระบบระบายน้ำได้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่
- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- มีทัศนียภาพที่สวยงาม



แนวคิดการออกแบบรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวก้า คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นพบว่าบริเวณเขตอำเภอเมือง และบริเวณลุ่มแม่น้ำวัง จังหวัดลำปาง ซึ่งเกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการมีประวัติน้ำท่วมขังร่อยบาย ดังนั้นรูปแบบโครงสร้างต่างระดับแบบทางลอดจึงไม่เหมาะที่จะนำมาพิจารณาจัดทำเป็นรูปแบบทางเลือกโครงสร้างต่างระดับของโครงการ

ลำปางอ่วม ฝนถล่มหึงคืน ท่วมถนนแยกกราก หลากหม ฉับพลันหนัก 14 ชุมชน



ลำปางอ่วม ฝนถล่มหึงคืน ทำน้ำป่าเชี่ยวกราก ทะลักท่วมฉับพลันกว่า 14 ชุมชน
เมื่อวันที่ 18 กันยายน ที่ จ.ลำปาง ฝนตกหนักตลอดทั้งคืน ทำให้หลายพื้นที่ รวมถึงในเขต อ.เมือง ลำปาง เกิดน้ำป่าไหลหลาก อมาตามหาสูง ทะลักล้นคลองส่งน้ำ รวมถึงกระแสน้ำจากพื้นที่ตอนต้น ที่ไหลลงมา ทำให้มีคลื่นน้ำท่วมฉับพลันในเขตเมือง โดยที่ชุมชนเขาลงค์ตอง ต.บ่อแก้ว อ.เมือง จ.ลำปาง ซึ่งเป็นชุมชนเขมมิ่ง บ้านเรือนมีน้อยหลังได้รับผลกระทบ กระแสน้ำท่วมสูงกว่า 1 เมตร บางจุดไหลเชี่ยวแรง ชาวบ้านออกมาไม่ได้ เค็ดอมีชายคนไม่ทัน ลีซงเครื่องใช้เสียหายลอยไปทั่วบ้าน และจนน้ำ หลังน้ำกรว และหนักกว่าทุกปี อย่างไรก็ดีไม่ขอเกิดขึ้นมาก่อน ที่หนักๆ แบบนี้



น้ำท่วมบริเวณชุมชนเขาลงค์ตอง ต.บ่อแก้ว อ.เมือง จ.ลำปาง ที่เทศบาลนครลำปาง-อ.ห้างฉัตร (สายเก่า) หรือถนนจามเทวี

สภาพขอย 2 ของชุมชนเขาลงค์ตอง กระแสน้ำไหลเชี่ยวมาก ทะลักออกมาท่วมถนนลำปาง-ห้างฉัตร สายเก่า หรือถนนจามเทวี ซึ่งเป็นถนนสายหลักสำคัญที่จะเข้าตัวเมือง ก็ถูกน้ำท่วมสูงเต็มถนน ระยะกว่า 200 เมตร บริเวณช่วงถนนเขาเข้า ก่อนถึงตลาดน้ำโห่ง ระยะที่ถูกน้ำท่วมข้ามมาจนถึงกลางแยกหัวเปิง ยาวไปจนถึงหน้าบ้านน้ำพันที่ สาขาบ่อแก้ว นอกจากนี้ ยังมีบ้านเรือนริมถนนที่อยู่ในที่ลุ่มด้วย ส่งผลทำให้การจราจรติดขัดยาว ไม่สามารถใช้รถใช้ถนนผ่านไปได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.เมืองลำปาง รีบอำนวยความสะดวก ระบายรถให้วิ่งสวนทางกันในอีกเลน เพื่อเร่งระบายรถให้ผ่านไปได้อย่างเร็ว



รายงานน้ำป่าไหลหลากท่วม ชุมชนเขาลงค์ ต.บ่อแก้ว อ.เมือง จ.ลำปาง
เมื่อ 18 กันยายน 2567



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวก้า คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

ในขั้นตอนการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดนั้น ที่ปรึกษาจะพิจารณาเปรียบเทียบจากปัจจัยหลัก 3 ด้านด้วยกัน ได้แก่ **ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม** โดยจะพิจารณาให้คะแนนจากปัจจัยรองที่คัดกรองที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับที่เหมาะสม **รูปแบบโครงสร้างต่างระดับที่ได้คะแนนรวมมากที่สุด คือ รูปแบบที่เหมาะสมที่สุด**

1. ด้านวิศวกรรมและจราจร ปัจจัยที่พิจารณาประกอบด้วย

- 1.1 ความปลอดภัยในการขับขี่
- 1.2 ประสิทธิภาพด้านการจราจรและการขนส่ง
 - ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Delay Time)
 - ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Travel Time)
- 1.3 รูปร่างทางเรขาคณิตทางแนวดิ่ง
- 1.4 ระยะทางการเดินทางผ่านทางแยก
- 1.5 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ปัจจัยที่พิจารณาประกอบด้วย

- 2.1 ค่าก่อสร้าง
- 2.2 ค่าบำรุงรักษา

3. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ปัจจัยที่พิจารณาประกอบด้วย

1. ทรัพยากรดิน
2. คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
3. การสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ
4. ความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ
5. ทัศนียภาพ



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

สรุปผลค่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ (ต่อ)

ตารางสรุปคะแนนปัจจัยการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ

ปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทาง	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	40
1.1 ความปลอดภัยในการขับขี่	15
1.2 ประสิทธิภาพด้านการจราจรและการขนส่ง	
- ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Delay Time)	10
- ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Travel Time)	
1.3 รูปร่างทางเรขาคณิตทางแนวดิ่ง	5
1.4 ระยะทางการเดินทางผ่านทางแยก	5
1.5 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	5
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30
2.1 ค่าก่อสร้าง	25
2.2 ค่าบำรุงรักษา	5
3. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	30
3.1 ทรัพยากรดิน	3
3.2 คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	5
3.3 การสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ	6
3.4 ความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ	9
3.5 ทัศนียภาพ	7
รวม	100

หมายเหตุ :

ในการพิจารณาน้ำหนักคะแนนหลักเกณฑ์ของปัจจัยหลักและปัจจัยรอง
ปรึกษาได้ทำการประเมินด้วยวิธีการให้คะแนนเปรียบเทียบตามกระบวนการ
ลำดับชั้น เชิงวิเคราะห์ (Analysis Hierarchy Process : AHP)



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



การคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม



การกำหนดรูปแบบทางเลือกโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

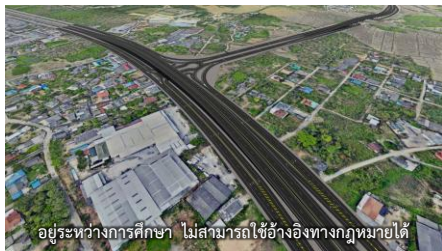
1 โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 รูปแบบทางเลือกประกอบด้วย

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน + ถนนคู่ขนานเป็นแบบ 2 ทิศทาง

รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าสู่จุดตัดทางแยก

รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.ลำพูน) จำนวน 1 ช่องจราจร (Directional Ramp) + ปรับตำแหน่งจุดกลับรถระดับพื้น + ถนนคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

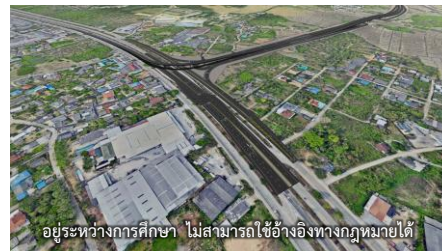
รูปแบบที่ 4 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 1 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าสู่จุดตัดทางแยก



รูปแบบที่ 1



รูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 3



รูปแบบที่ 4



จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน

ไป จ.เชียงใหม่

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

ไป จ.พะเยา

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทล. 11

ไป จ.อุบลราชธานี

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน + ถนนคู่ขนานเป็นแบบ 2 ทิศทาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน

ไป จ.เชียงใหม่

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

ไป จ.พะเยา

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทล.11

ไป จ.ลำปาง

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน + ถนนคู่ขนานเป็นแบบ 2 ทิศทาง

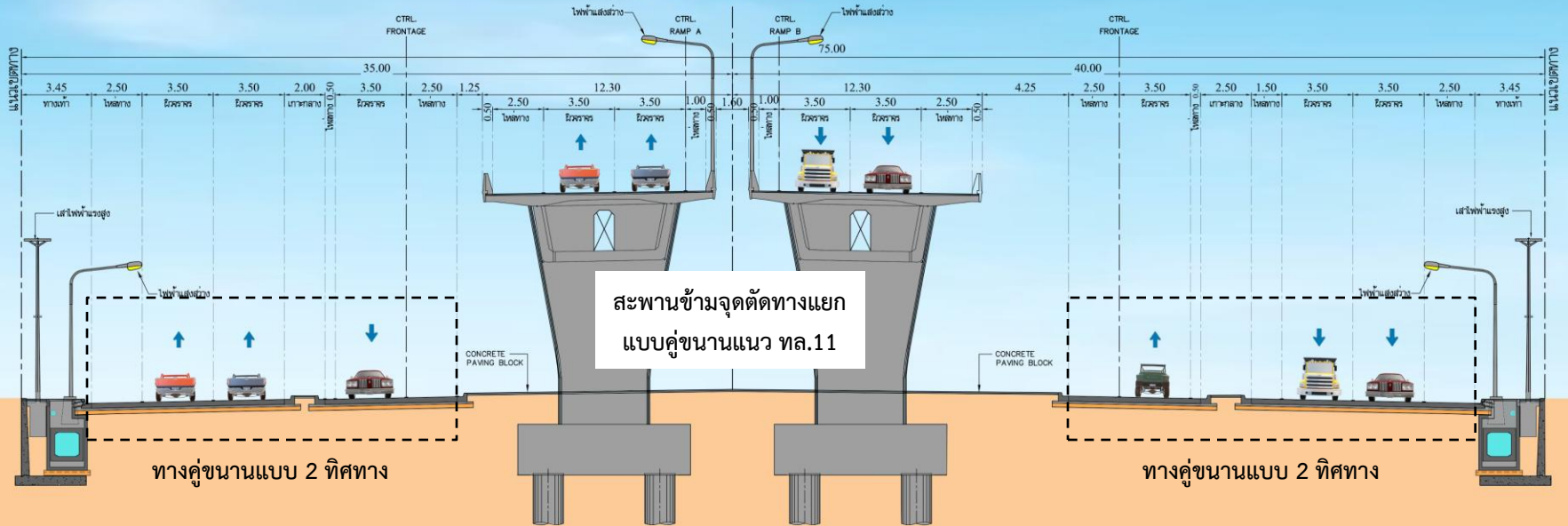
อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.ลำปาง

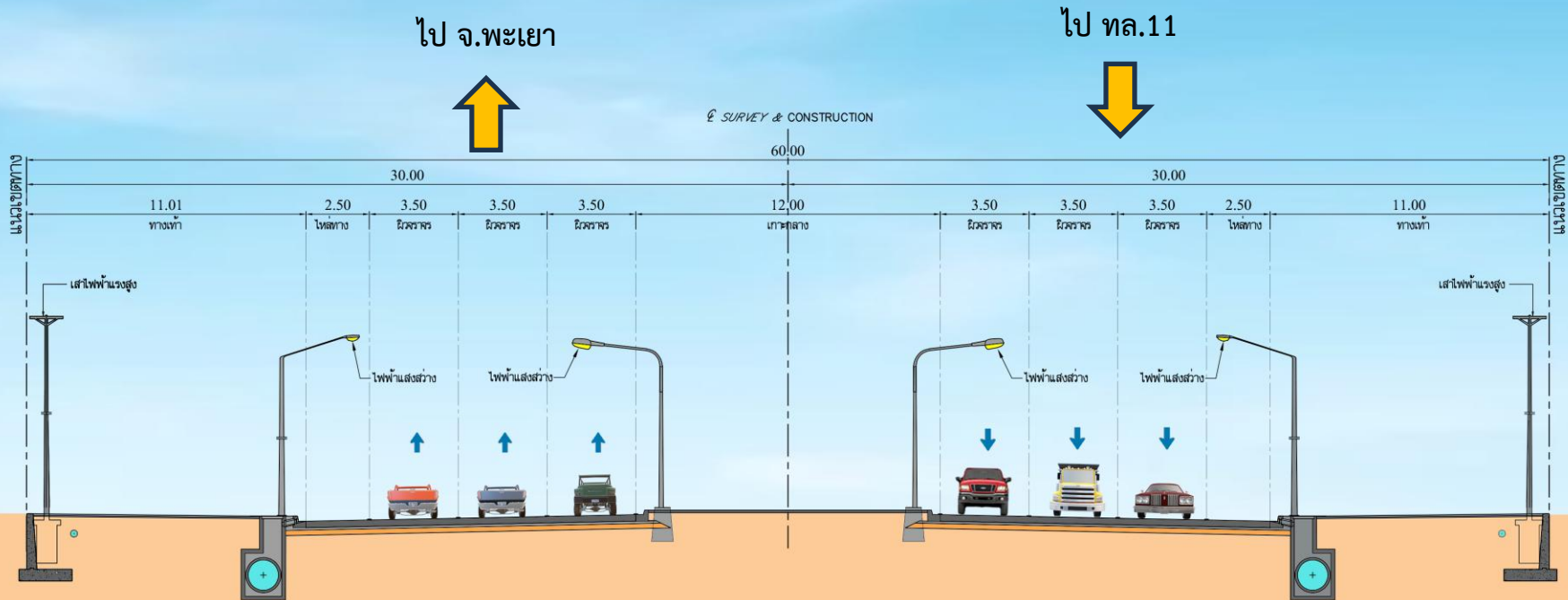


HWY. ROUTE No.11



รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.11

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1 (ทข.)

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน + ถนนคู่ขนานเป็นแบบ 2 ทิศทาง

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.11 ในแนวทางหลวงหมายเลข 11 เป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ในแนวถนนหลัก (Main Road) บริเวณจุดตัดทางแยกออกแบบเป็นวงเวียนเชื่อมต่อกับจุดเริ่มต้นถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง และ เชื่อมต่อกับถนนคู่ขนานของทางหลวงหมายเลข 11 โดยถนนคู่ขนานยังคงสัญญาณแบบ 2 ทิศทาง

ข้อดี

- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 11 มีปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) เป็นวงเวียนทำให้การจราจรจะสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจร และ ถนนคู่ขนานในแนว ทล.11 ยังคงสัญญาณในรูปแบบ 2 ทิศทาง
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.11 ถนนหลัก (Main Road) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยก ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก

ข้อด้อย

- ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร
- มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อย
- มีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.11 มากกว่ารูปแบบที่ 3



รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าจุดตัดทางแยก

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



จุดกลับรถทางคู่ขนาน

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ทางคู่ขนานแบบทิศทางเดียว

ไป จ. พะเยา

ไป จ. ลำปาง

ถนนสาย ทล. 11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

ทางคู่ขนานแบบทิศทางเดียว

ทล. 11

รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าสู่จุดตัดทางแยก

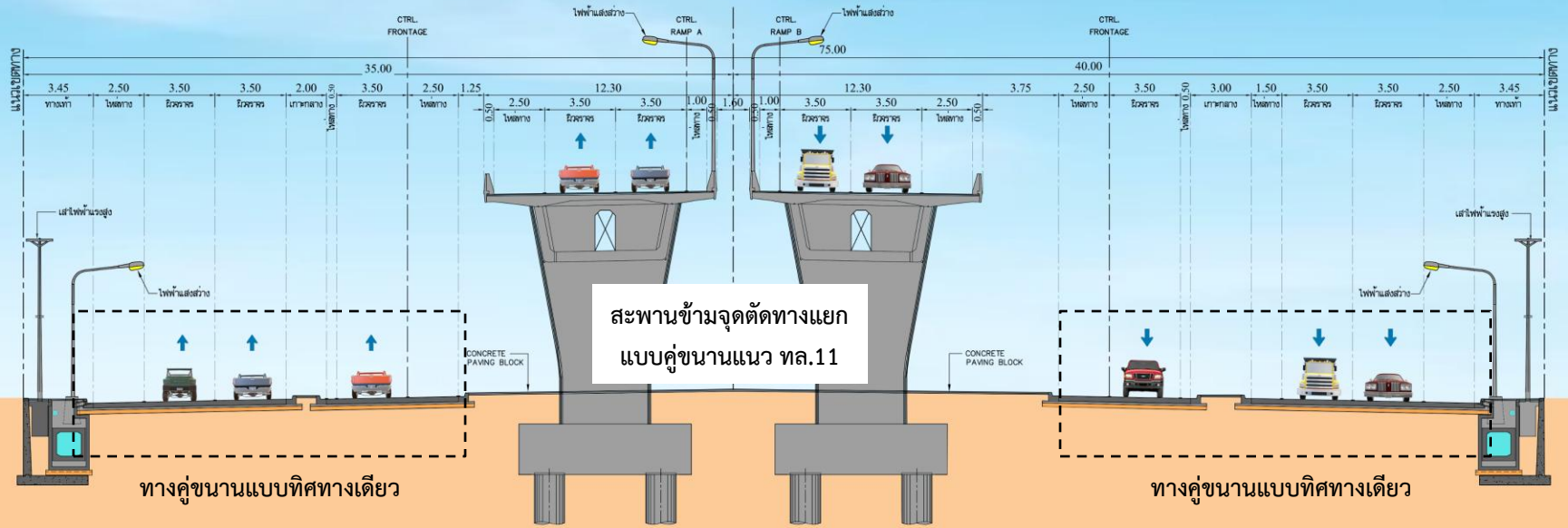
อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.ลำปาง



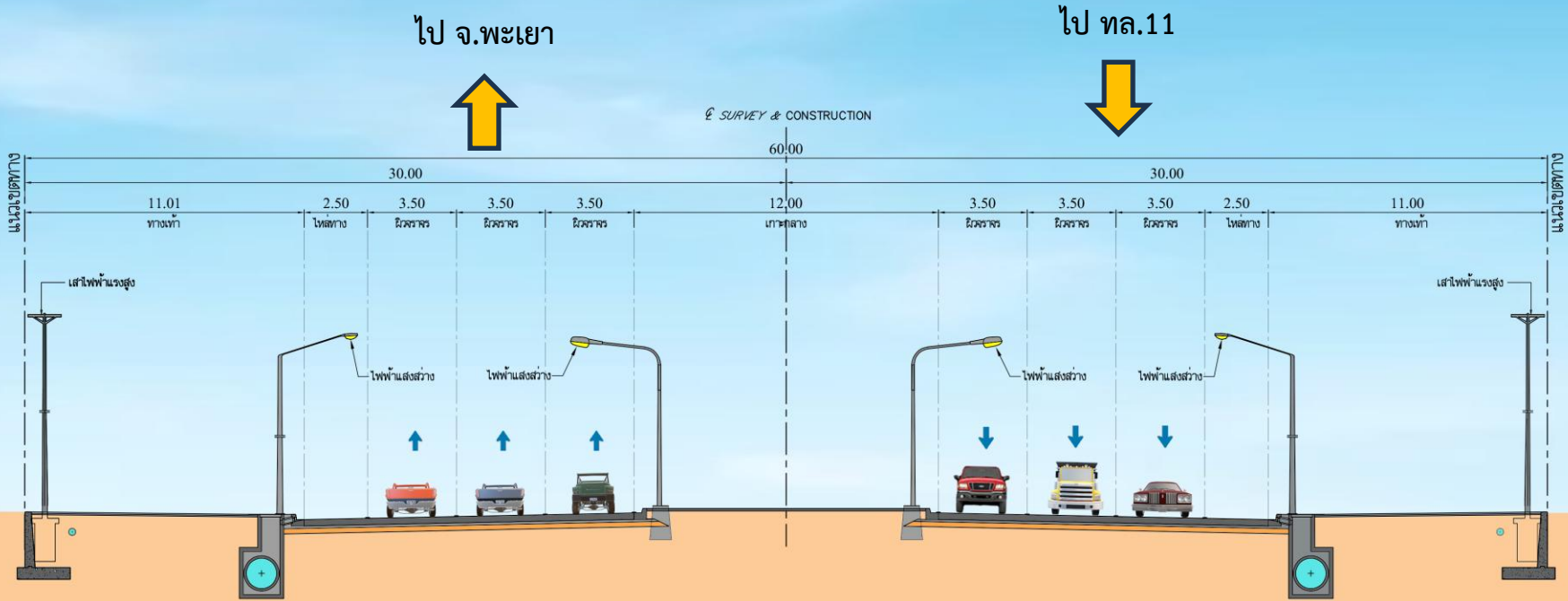
HWY. ROUTE No.11



สะพานข้ามจุดตัดทางแยก
แบบคู่ขนานแนว ทล.11

รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.11

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1 (ทข.)

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อน เข้าจุดตัดทางแยก

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.11 ในแนวทางหลวงหมายเลข 11 เป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ในแนวถนนหลัก (Main Road) บริเวณจุดตัดทางแยกออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจรเชื่อมต่อกับจุดเริ่มต้นถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง และ เชื่อมต่อกับถนนคู่ขนานของทางหลวงหมายเลข 11 โดยถนนคู่ขนานก่อนเข้าจุดตัดทางแยกจะปรับเป็นทิศทางเดียวเพื่อลดเฟสและจำนวนรอบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 11 มีปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) เป็นสัญญาณไฟจราจรทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัยมากกว่ารูปแบบวงเวียน
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.11 ถนนหลัก (Main Road) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยก ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) บริเวณจุดตัดทางแยก เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก

ข้อด้อย

- ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร
- ทางคู่ขนานปรับเป็นทิศทางเดียวก่อนเข้าจุดตัดทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร
- พื้นที่การจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อย
- มีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.11 มากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3



ไป จ.เชียงใหม่

สะพานยกระดับแบบ 1 ช่องจราจร (Directional Ramp)

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

ไป จ.พะเยา

ปิดแยกเลีย่วซ้ายผ่านตลอด

ย้ายตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทล. 11

ไป จ.ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.เชียงใหม่)
จำนวน 1 ช่องจราจร (Directional Ramp) + ปรับตำแหน่งจุดกลับรถระดับพื้น + ถนนคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง



ไป จ.พะเยา



ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

สะพานยกระดับแบบ 1 ช่องจราจร (Directional Ramp)

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ปิดแยกเลีย่วซ้ายผ่านตลอด

ทล.11

ไป จ.เชียงใหม่

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ย้ายตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง

ไป จ.ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

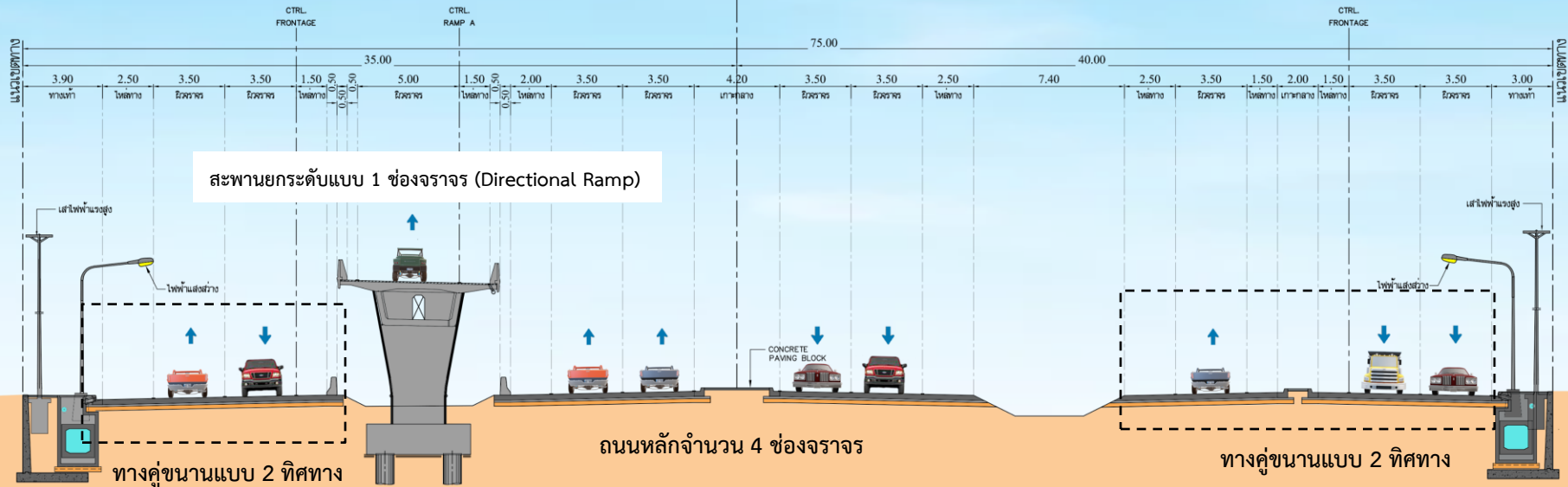
รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.เชียงใหม่)
จำนวน 1 ช่องจราจร (Directional Ramp) + ปรับตำแหน่งจุดกลับรถระดับพื้น + ถนนคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.ลำปาง

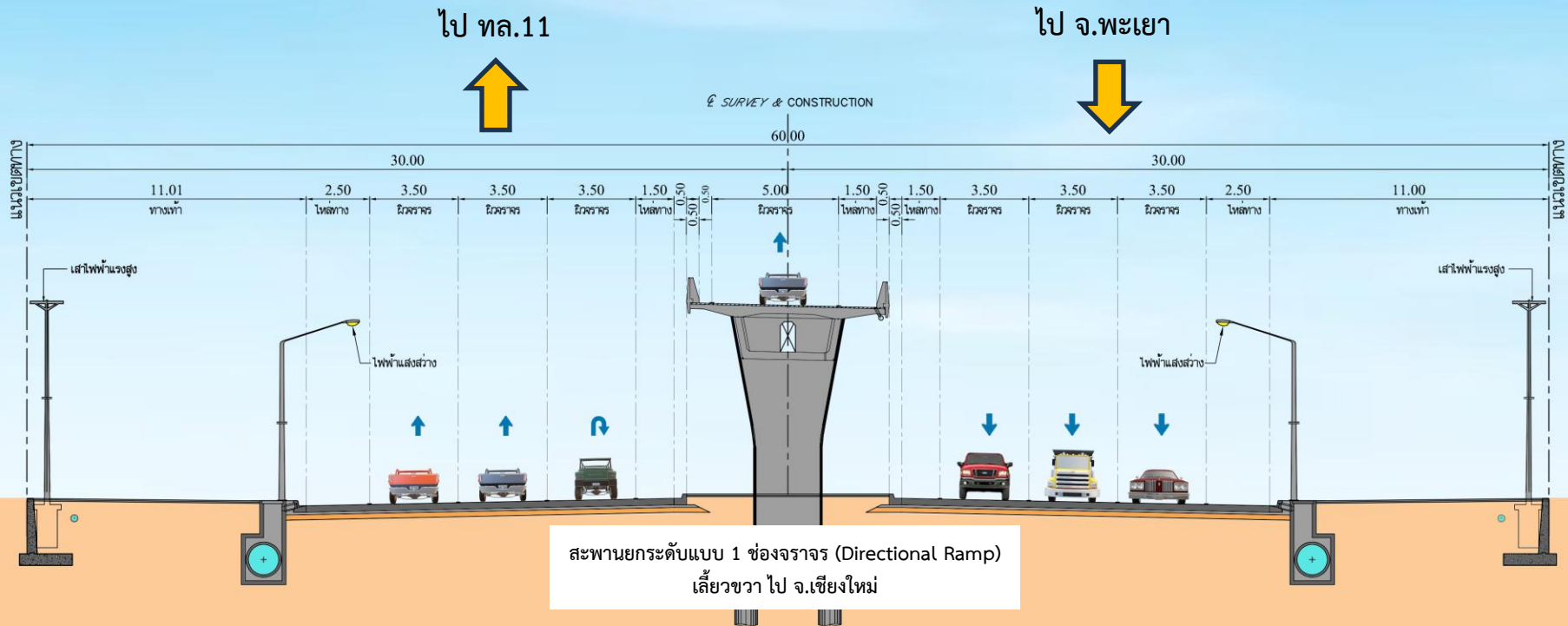


๕ HWY. ROUTE No.11



รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.11

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1 (ทช.)

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.เชียงใหม่) จำนวน 1 ช่องจราจร (Directional Ramp)

+ ปรับตำแหน่งจุดกัลบริดระดับพื้น + ถนนคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.เชียงใหม่) ขนาด 1 ช่องจราจร (Directional Ramp) จุดตัดทางแยกระดับพื้นยังคงทิศทางจราจรและจำนวนช่องจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 11 ยังเหมือนเดิม โดยปรับตำแหน่งจุดกัลบริดในแนวถนนหลัก (Main Road) เพื่อหลบเสา ตอม่อสะพานข้ามแยก

ข้อดี

- โครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยกจากถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่1) เลี้ยวขวาข้ามแยกในแนว ทล.11 (ทิศทางไป จ.เชียงใหม่) ขนาด 1 ช่องจราจร (Directional Ramp) สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวสายแยก ทล.11-ทล.1 มีปริมาณมาก
- รูปแบบการสัญจรในแนว ทล.11 ยังคงเดิม
- พื้นที่การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- งบประมาณและระยะเวลาการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- ทัศนียภาพในแนว ทล.11 ดีกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยในการสัญจรผ่านจุดตัดทางแยกระดับพื้น แนว ทล.11 น้อย มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุระดับรุนแรงสูงเนื่องจากแนวถนนหลัก ทล.11 สัญจรที่ระดับพื้น
- ระยะทางในการเดินทางผ่านทางแยกในทุกทิศทางมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- มีผลกระทบในการปรับปรุงถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่1) เนื่องจากต้องรื้อถนนเดิมเพื่อต่อโครงสร้างสะพานข้ามแยก Directional Ramp กับสะพานข้ามทางรถไฟ



สะพานยกระดับข้ามแยกด้านเดียว จำนวน 2 ช่องจราจร

ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.พะเยา

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ถนนหลักจำนวน 2 ช่องจราจร (Free Flow)

ทางคู่ขนานแบบทิศทางเดียว

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทล.11

จุดกลับรถทางคู่ขนาน

ไป จ.ลำปาง

รูปแบบที่ 4 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 1 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าสู่จุดตัดทางแยก

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



สะพานยกระดับข้ามแยกด้านเดียว จำนวน 2 ช่องจราจร

ไป จ. เชียงใหม่

ถนนสาย ทล. 11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 1)

ไป จ. พะเยา

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ถนนหลักจำนวน 2 ช่องจราจร (Free Flow)

ทางคู่ขนานแบบทิศทางเดียว

ทางคู่ขนานแบบ 2 ทิศทาง

ทล. 11

ไป จ. ลำปาง

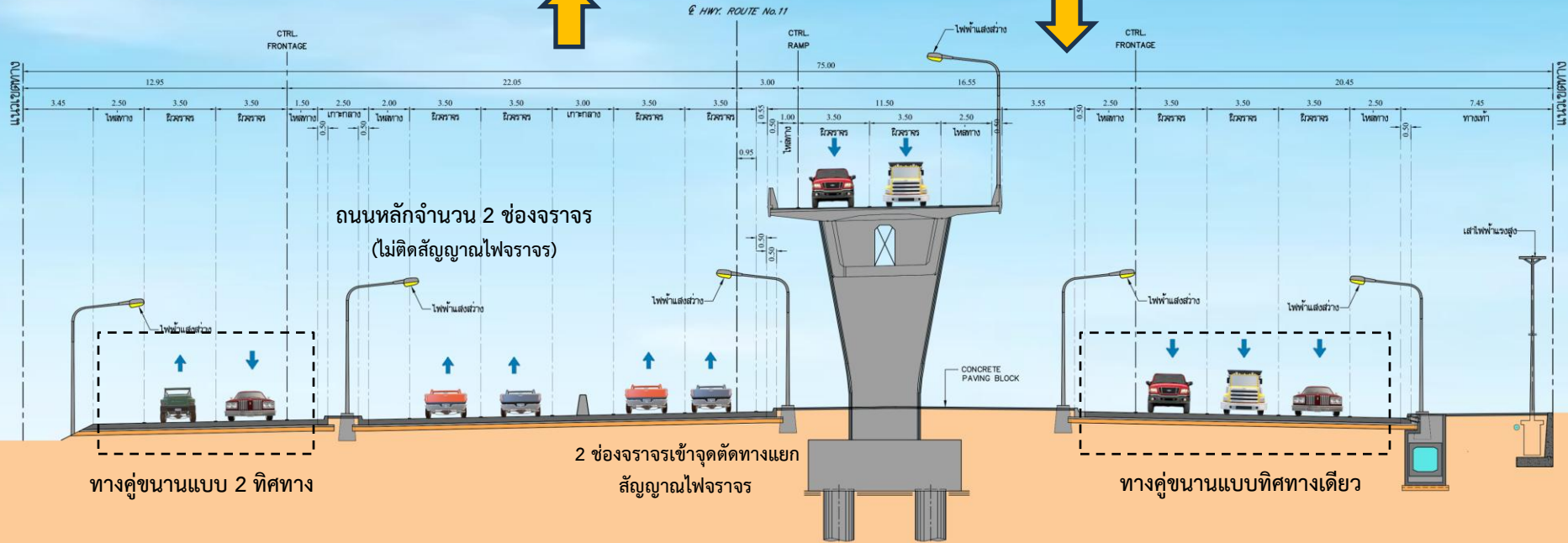
อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

รูปแบบที่ 4 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 1 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าสู่จุดตัดทางแยก

ไป จ.เชียงใหม่

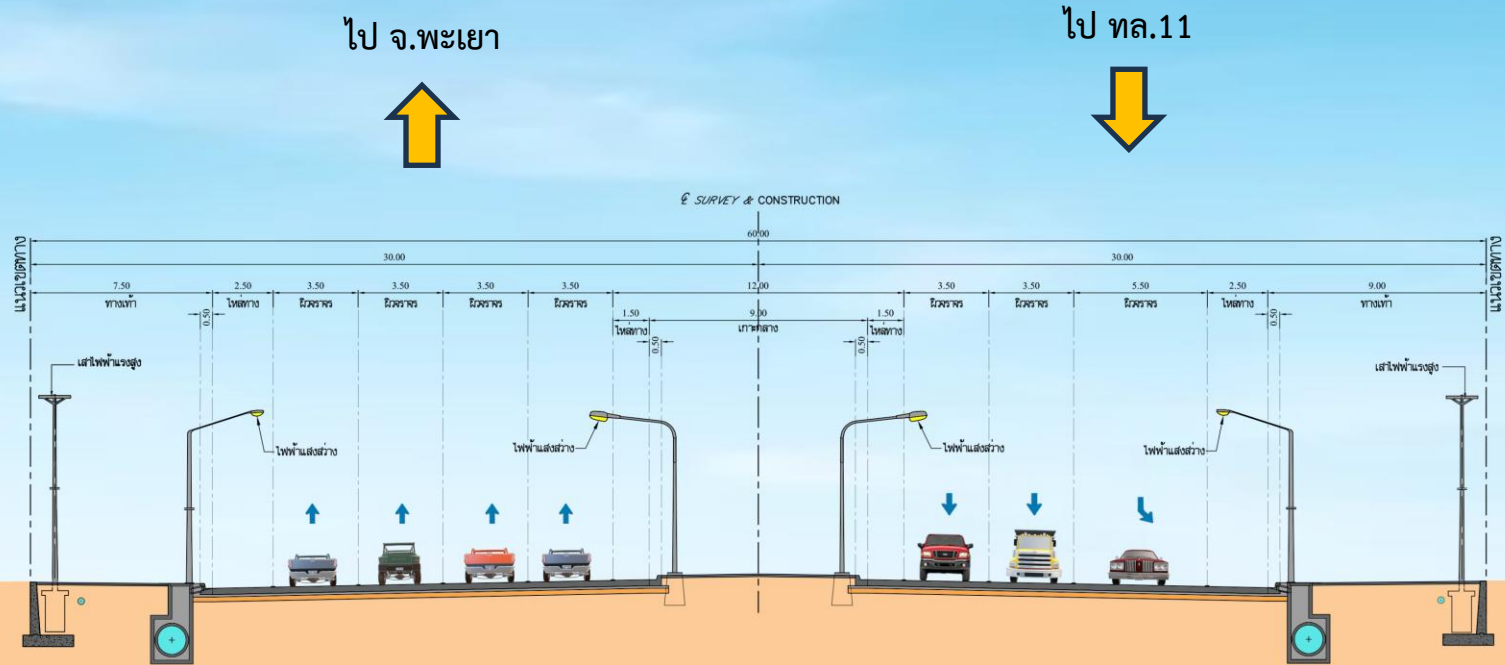


ไป จ.ลำปาง



รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.11

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1 (ทช.)



รูปแบบที่ 4 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.11 แบบ 1 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร
+ ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทางเดียวก่อนเข้าจุดตัดทางแยก

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.11 ในแนวทางหลวงหมายเลข 11 เป็นสะพานเดี่ยวขนาด 2 ช่องจราจร ในแนวถนนหลัก (Main Road) ทิศทาง ไป อ.เมืองลำปาง บริเวณจุดตัดทางแยกออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจรเชื่อมต่อกับจุดเริ่มต้นถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง และ เชื่อมต่อกับถนนคู่ขนานของทางหลวงหมายเลข 11 โดยถนนคู่ขนานก่อนเข้าจุดตัดทางแยกจะปรับเป็นทิศทางเดียวเพื่อลดเพลสและจำนวนรอบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- โครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยกแนว ทล.11 ฝั่งทิศทางเข้าตัวเมืองลำปาง (Flyover Bridge) ขนาด 2 ช่องจราจร แบบ 1 ทิศทาง ฝั่งกลับกันเป็นถนนระดับพื้นโดยแบ่งเป็น เลี้ยวขวาเข้าถนนสายแยก ทล.11 – ทล.1 จำนวน 2 ช่องจราจร และ ไปทาง จ.เชียงใหม่ จำนวน 2 ช่องจราจร ถนนคู่ขนานฝั่งด้านไป จ.เชียงใหม่ ยังคงเดินรถแบบ 2 ทิศทาง (Two Way)
- พื้นที่การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- งบประมาณและระยะเวลาการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยในการสัญจรผ่านจุดตัดทางแยกระดับพื้น แนว ทล.11 ปานกลาง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุระดับรุนแรงสูงในถนนระดับพื้น ไปทาง จ.เชียงใหม่ เนื่องจากมีการปรับช่องจราจรของถนนสายหลักและถนนที่จะเลี้ยวขวาเข้าถนนสายแยก ทล.11 – ทล.1
- มีผลกระทบต่อทัศนียภาพในแนว ทล.11 มากกว่ารูปแบบที่ 3
- ระยะทางถนนโครงการในแนวถนน ทล.11 มากกว่ารูปแบบ 1 , 2 และ 3



ผลการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ ที่เหมาะสมเบื้องต้น

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11

จากการเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยหลักด้านวิศวกรรมและ
จราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและ
สังคมของโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 พบว่า
รูปแบบที่ 4 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว
ทล.11 แบบ 1 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุง
เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร + ถนนคู่ขนานเป็นแบบทิศทาง
เดียวก่อนเข้าจุดตัดทางแยก ได้คะแนนสูงสุด คือ 94.90
คะแนน เป็นรูปแบบโครงสร้างต่างระดับที่เหมาะสม

ปัจจัย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ			
		รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 4
1 ด้านวิศวกรรมและจราจร	40.00	31.51	37.73	31.50	38.49
1.1 ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	15	10.50	15.00	13.65	14.55
1.2 ด้านการจราจรและขนส่ง					
ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Delay Time)	5	3.93	4.84	2.45	4.33
ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Travel Time)	5	4.33	4.94	3.40	4.66
1.3 รูปร่างทางเรขาคณิตทางแนวดิ่ง	5	4.00	4.00	5.00	5.00
1.4 ระยะทางในการเดินทางผ่านทางแยก	5	4.75	4.95	2.00	5.00
1.5 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	5	4.00	4.00	5.00	4.95
2 ด้านค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	30	23.75	23.70	28.50	28.50
2.1 ค่าก่อสร้าง	25	20.00	20.00	25.00	23.50
2.2 ค่าบำรุงรักษา	5	3.75	3.70	3.50	5.00
3 ด้านสิ่งแวดล้อม	30	27.00	27.60	26.06	27.91
3.1 ทรัพยากรดิน	3	1.80	1.80	3.00	2.68
3.2 ด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	5	4.10	4.10	4.94	4.43
3.3 การสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ	6	5.70	5.70	6.00	4.80
3.4 ความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ	9	8.40	9.00	5.40	9.00
3.5 ทัศนียภาพ	7	7.00	7.00	6.72	7.00
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100	82.26	89.03	86.06	94.90
อันดับ		4	2	3	1



การกำหนดรูปแบบทางเลือกโครงสร้างต่างระดับ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.1

รูปแบบทางเลือกประกอบด้วย

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน

รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนวถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 ตอนที่ 2 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยก
สัญญาณไฟจราจร



รูปแบบที่ 1



รูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 3



ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.พะเยา

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 2)

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทล.1

โครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง ทล.

ไป จ.ลำปาง

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



ไป จ.เชียงใหม่

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

ไป จ.พะเยา

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 2)

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทล.1

ไป จ.ลำปาง

โครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง ทล.

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

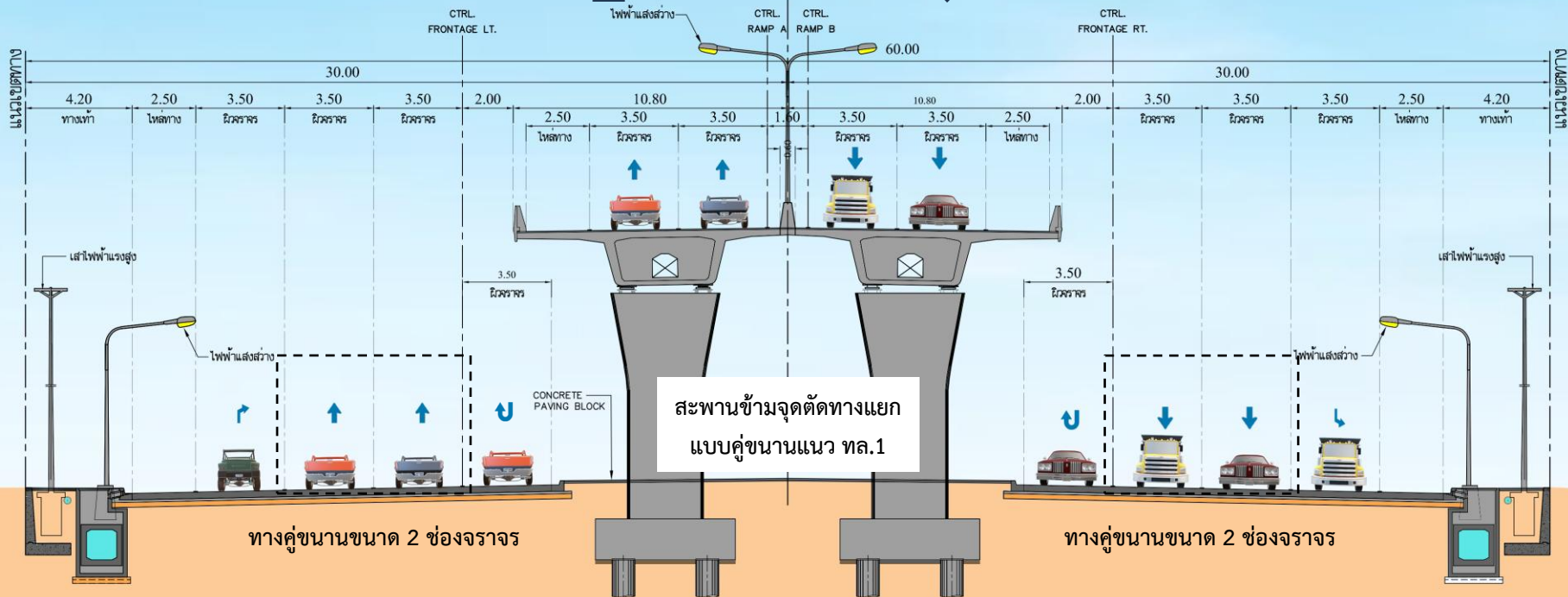
รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

ไป จ.พะเยา

ไป จ.ลำปาง



HWY. ROUTE No.1



สะพานข้ามจุดตัดทางแยก
แบบคู่ขนานแนว ทล.1

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.1

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ไป ทล.1/ทางเลี้ยวเมืองลำปาง ทล.



ไป จ.เชียงใหม่

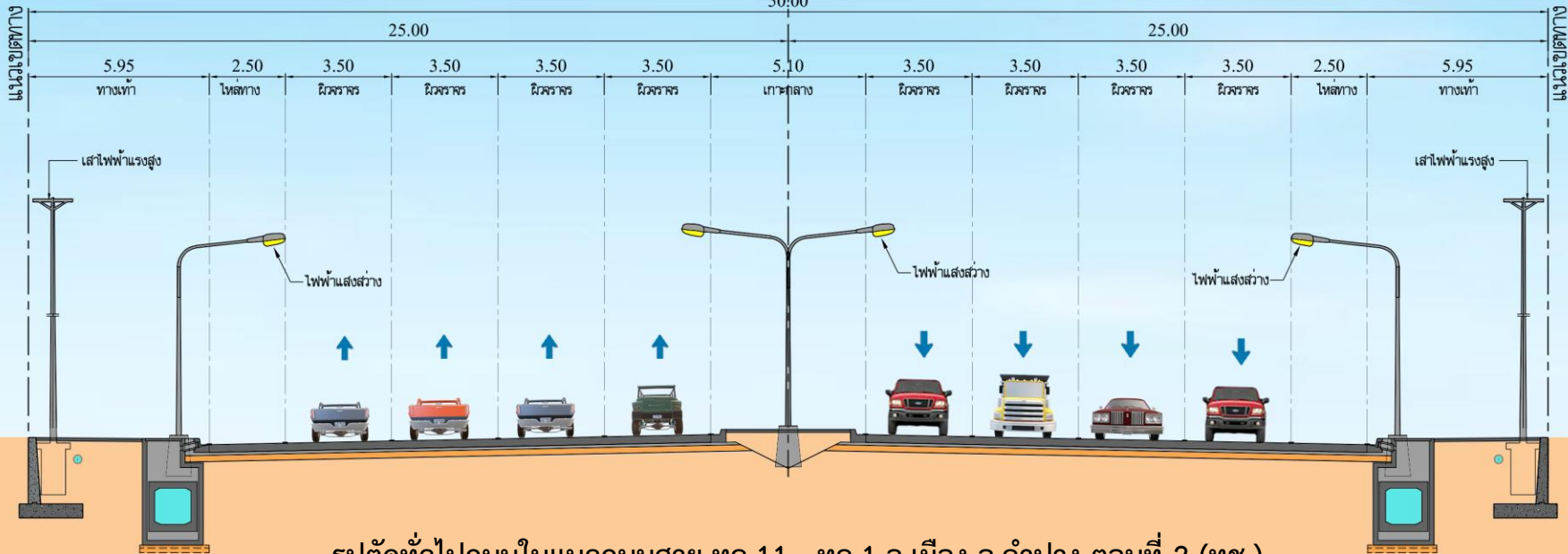


๕ SURVEY & CONSTRUCTION

50.00

25.00

25.00



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 (ทช.)

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.1 ในแนวทางหลวงหมายเลข 1 เป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ในแนวถนนหลัก (Main Road) บริเวณจุดตัดทางแยกออกแบบเป็นสัญญาณไฟจราจรเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 และ เชื่อมต่อกับถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง

ข้อดี

- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 1 มีปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) เป็นสัญญาณไฟจราจรทำให้การจราจรผ่านทางแยกมีความปลอดภัย
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.1 ถนนหลัก (Main Road) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยก ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) บริเวณจุดตัดทางแยกเนื่องจากการใช้ความเร็วของรถยนต์น้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก

ข้อด้อย

- ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 3
- มีผลกระทบต่อทัศนียภาพในแนว ทล.1 มากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 3



ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.พะเยา

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 2)

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทล.1

โครงการทางเลี้ยวเมืองลำปาง ทล.

ไป ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน



ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.พะเยา

สะพานคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง ลำปาง (ตอนที่ 2)

โครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง ทล.

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

ทล.1

ไป ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร

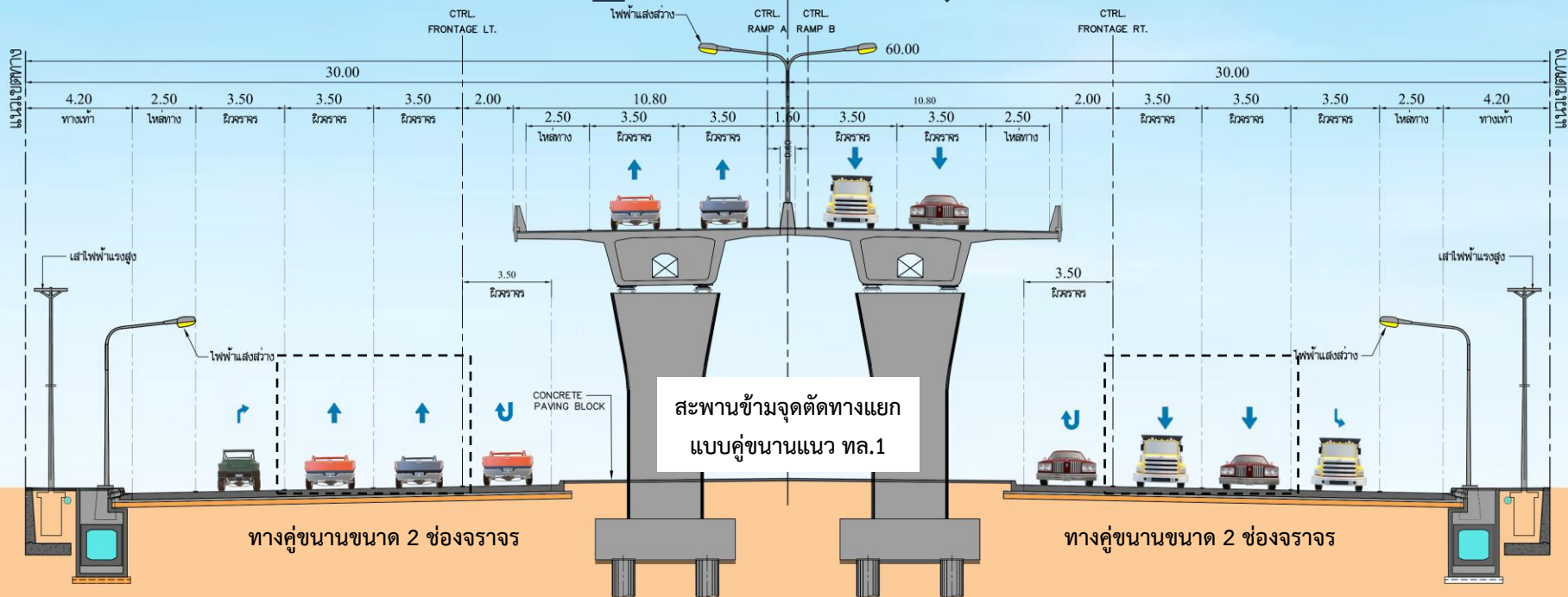
รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน

ไป จ.พะเยา

ไป จ.ลำปาง



HWY. ROUTE No.1



รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.1

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ไป ทล.1/ทางเลี้ยวเมืองลำปาง ทล.

ไป จ.เชียงใหม่

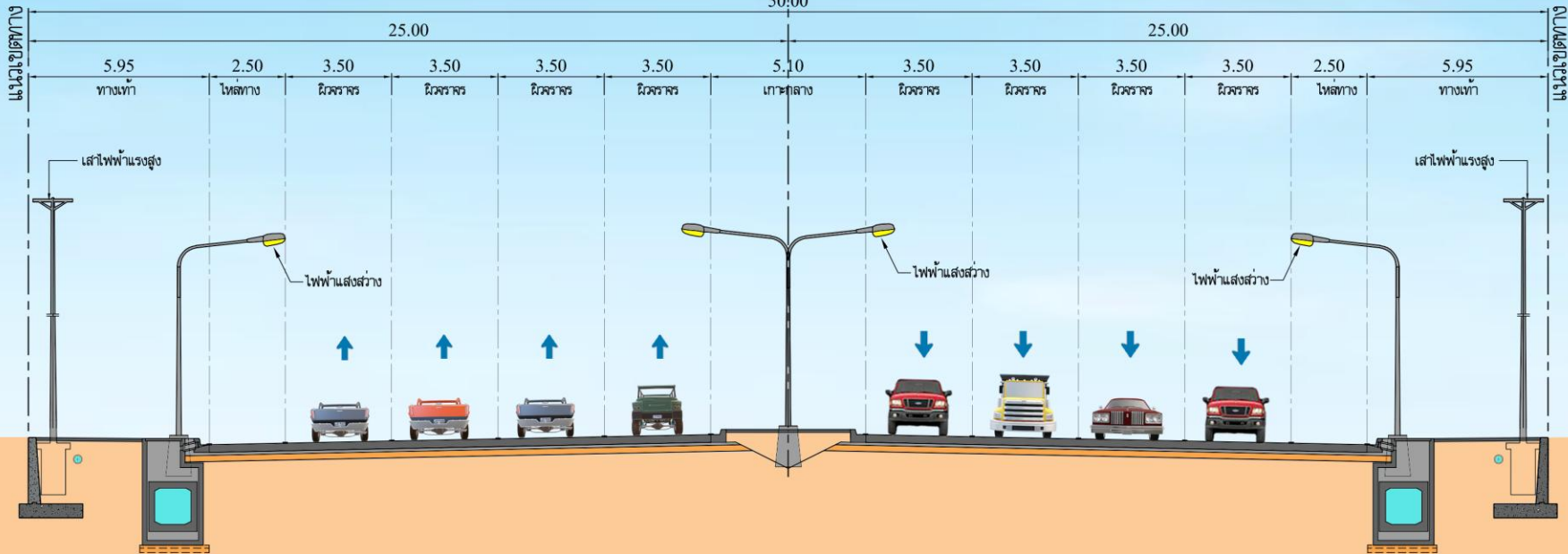


๕ SURVEY & CONSTRUCTION

50.00

25.00

25.00



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวถนนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 (ทข.)

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปแบบที่ 2 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นวงเวียน

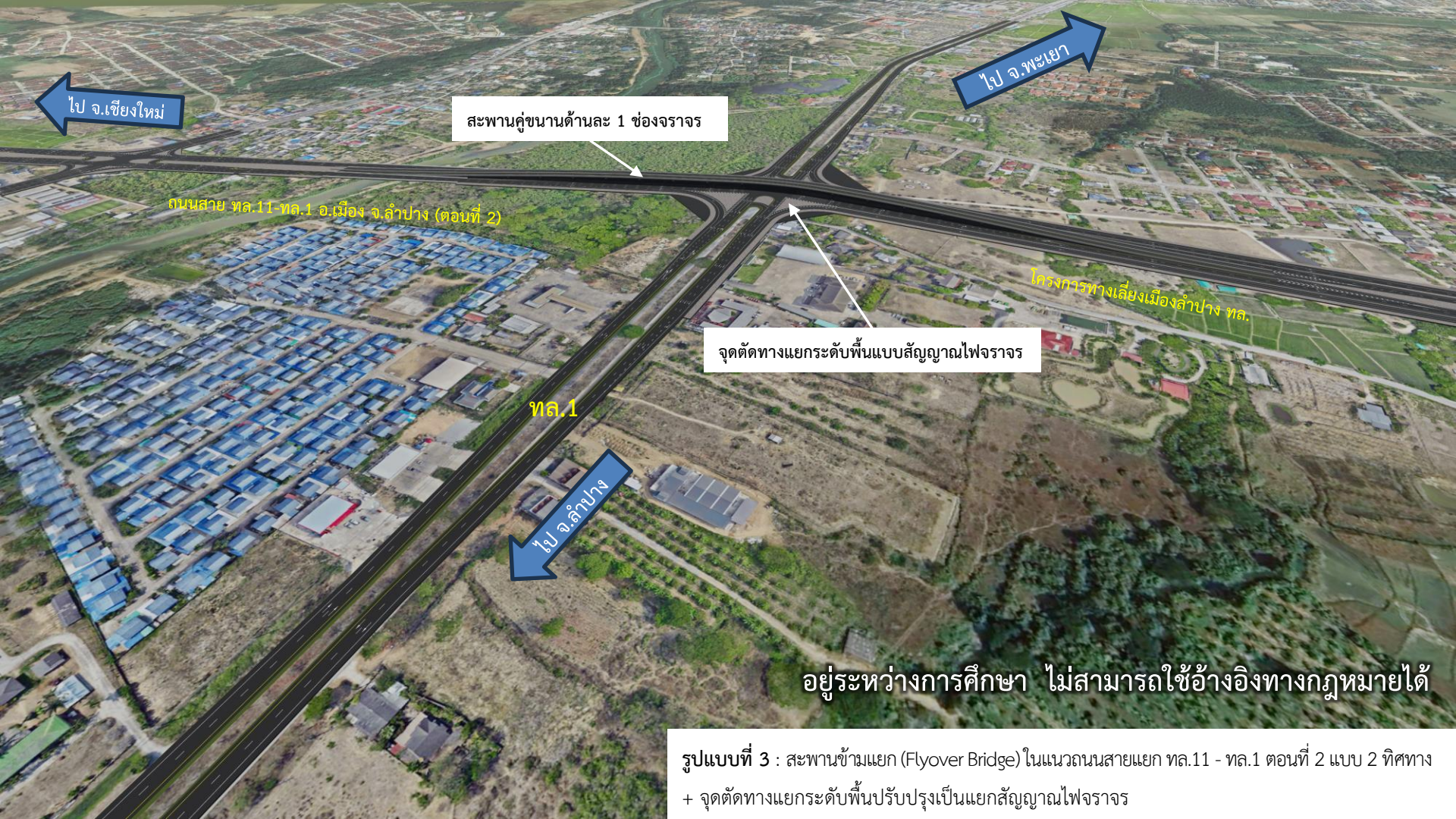
รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.1 ในแนวทางหลวงหมายเลข 1 เป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ในแนวถนนหลัก (Main Road) บริเวณจุดตัดทางแยกออกแบบเป็นวงเวียนเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 และ เชื่อมต่อกับถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง

ข้อดี

- มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 1 มีปริมาณมาก
- ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) เป็นวงเวียนทำให้การจราจรจะสามารถเคลื่อนตัวได้ตามปริมาณจราจร
- เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในแนว ทล.1 ถนนหลัก (Main Road) เนื่องจากสะพานยกระดับข้ามแยก ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) บริเวณจุดตัดทางแยกเนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
- ระยะทางในการเดินทางผ่านจุดตัดทางแยกในแต่ละทิศทางไม่มาก

ข้อด้อย

- ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานคู่ขนานข้างละ 2 ช่องจราจร
- มีจุดตัดกระแสบริเวณวงเวียนระดับพื้นซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
- พื้นที่การจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 3
- มีผลต่อทัศนียภาพในแนว ทล.1 มากกว่ารูปแบบที่ 3



ไป จ.เชียงใหม่

ไป จ.พะเยา

สะพานคู่ขนานด้านละ 1 ช่องจราจร

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 2)

โครงการทางเลี้ยวเมืองลำปาง ทล.

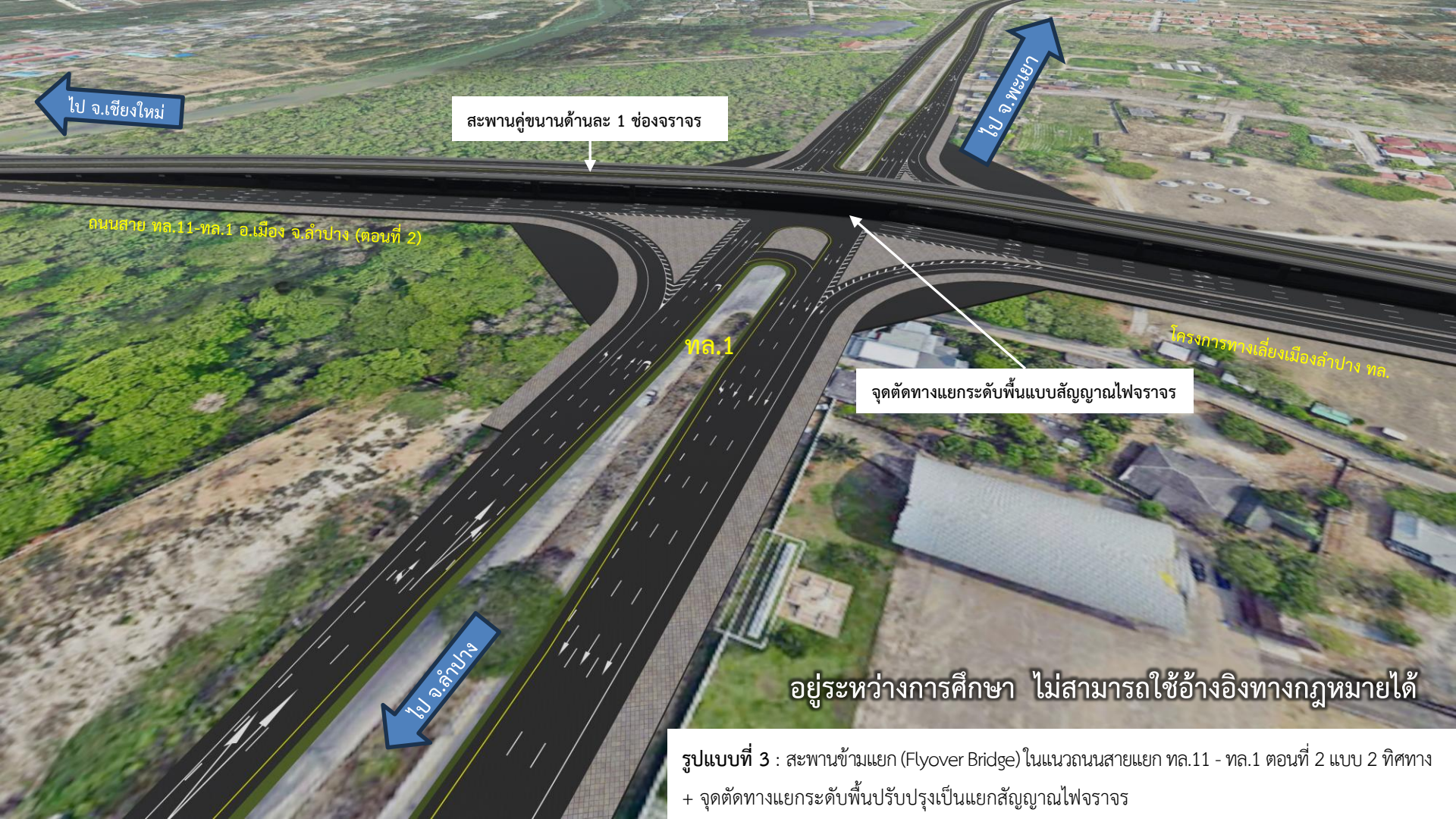
จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ทล.1

ไป ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนวถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 ตอนที่ 2 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร



ไป จ.เชียงใหม่

สะพานคู่ขนานด้านละ 1 ช่องจราจร

ไป จ.พะเยา

ถนนสาย ทล.11-ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง (ตอนที่ 2)

ทล.1

โครงการทางเลี่ยงเมืองลำปาง ทล.

จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

ไป จ.ลำปาง

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนวถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 ตอนที่ 2 แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

ไป จ.พะเยา

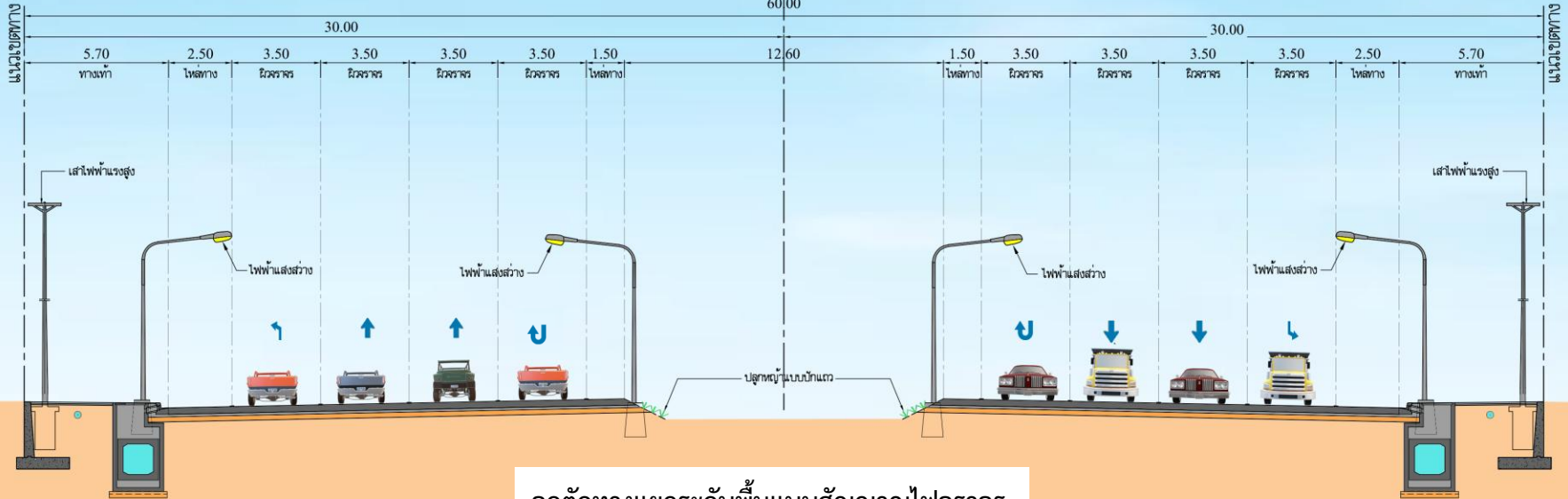


ไป จ.ลำปาง



HWY. ROUTE No.1

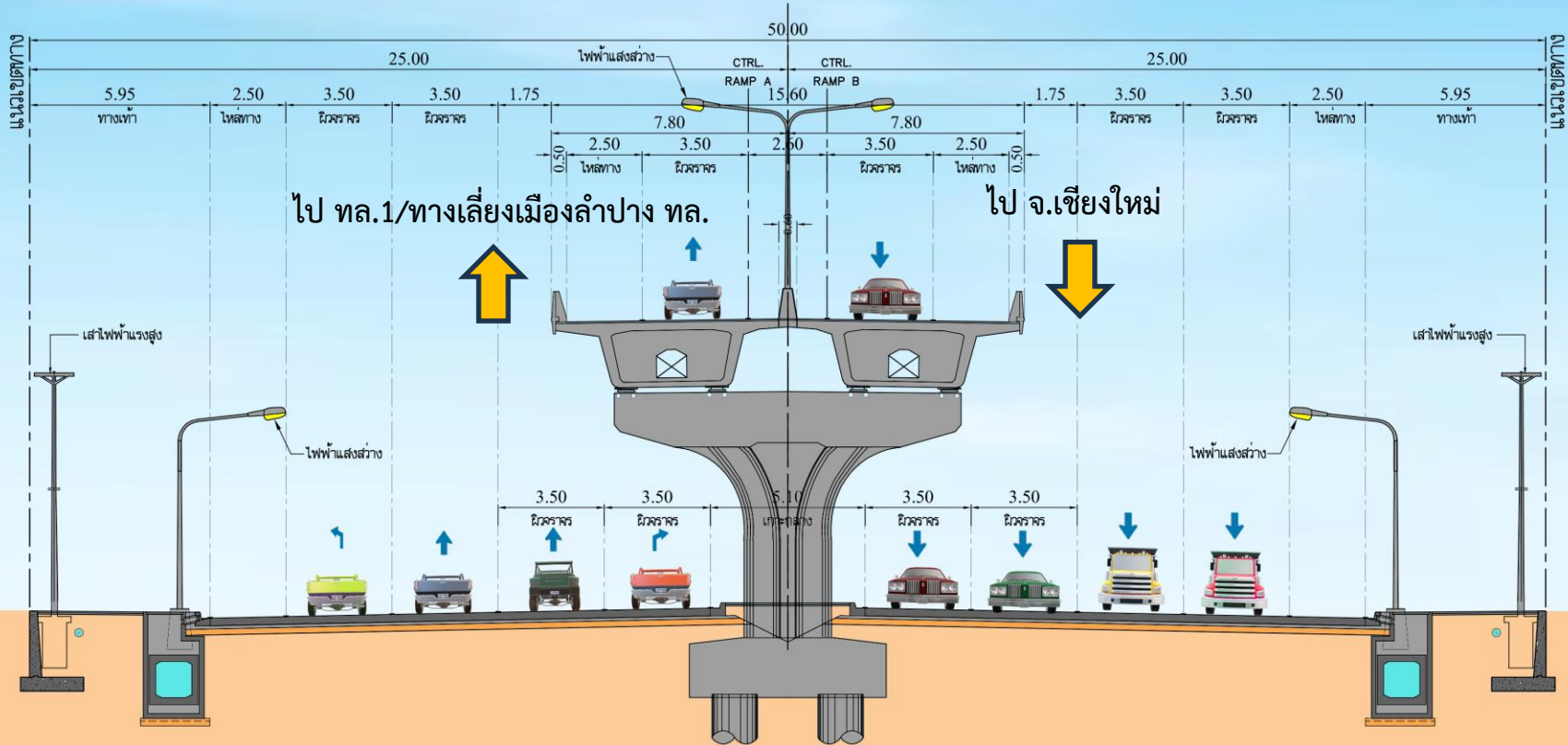
60.00



จุดตัดทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

รูปตัดทั่วไปถนนในแนว ทล.1

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้



รูปตัดทั่วไปถนนในแนวนอนสาย ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 (ทช.)



รูปแบบที่ 3 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนวถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่ 2) แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) คู่ขนานข้างละ 1 ช่องจราจร ข้ามจุดตัดทางแยก ทล.1 ในแนวถนนเชื่อมต่อระหว่างจุดสิ้นสุดโครงการ ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 2 กับถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง บริเวณจุดตัดทางแยกระดับพื้นออกแบบเป็นสัญญาณไฟจราจร และมีจุดกลับรถ 2 ทิศทางบริเวณจุดตัดทางแยก

ข้อดี

- โครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) คู่ขนานข้างละ 1 ช่องจราจร จากถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่2) กับ ถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่ผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวสายแยก ทล.11-ทล.1 ไป ถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง มีปริมาณมาก
- พื้นที่การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- งบประมาณและระยะเวลาการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2
- ทัศนียภาพในแนว ทล.1 ดีกว่ารูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 2

ข้อด้อย

- ประสิทธิภาพในการสัญจรในแนว ทล.1 ผ่านจุดตัดทางแยกน้อยลง เนื่องจากติดสัญญาณไฟจราจร
- มีผลกระทบในการปรับปรุงถนนสายแยก ทล.11-ทล.1 (ตอนที่2) และ ถนนโครงการทางเลี่ยงเมืองลำปางของกรมทางหลวง เนื่องจากต้องรื้อถนนเดิมเพื่อก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) คู่ขนานข้างละ 1 ช่องจราจร



ผลการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างต่างระดับ ที่เหมาะสมเบื้องต้น

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้าง
ต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.1

จากการเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยหลักด้านวิศวกรรมและจรรยา
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของ
โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 พบว่า

รูปแบบที่ 1 : สะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) ในแนว ทล.1
แบบ 2 ทิศทาง + จุดตัดทางแยกระดับพื้นปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณ
ไฟจราจร ได้คะแนนสูงสุด คือ 93.30 คะแนน เป็นรูปแบบโครงสร้าง
ต่างระดับที่เหมาะสม

ปัจจัย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับ		
		รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1 ด้านวิศวกรรมและจรรยา	40.00	38.26	33.38	34.98
1.1 ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	15	15.00	10.50	15.00
1.2 ด้านการจราจรและขนส่ง				
ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Delay Time)	5	4.33	4.94	2.23
ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Travel Time)	5	4.93	4.94	3.75
1.3 รูปร่างทางเรขาคณิตทางแนวดิ่ง	5	4.00	4.00	5.00
1.4 ระยะทางในการเดินทางผ่านทางแยก	5	5.00	4.00	5.00
1.5 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	5	5.00	5.00	4.00
2 ด้านค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	30.00	27.05	27.25	30.00
2.1 ค่าก่อสร้าง	25	22.75	23.00	25.00
2.2 ค่าบำรุงรักษา	5	4.30	4.25	5.00
3 ด้านสิ่งแวดล้อม	30.00	27.99	27.39	26.02
3.1 ทรัพยากรดิน	3	2.40	2.40	3.00
3.2 ด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	5	4.79	4.79	4.82
3.3 การสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ	6	4.80	4.80	6.00
3.4 ความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ	9	9.00	8.40	6.60
3.5 ทัศนียภาพ	7	7.00	7.00	5.60
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100	93.30	88.02	91.00
อันดับ		1	3	2



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ การศึกษาสิ่งแวดล้อม

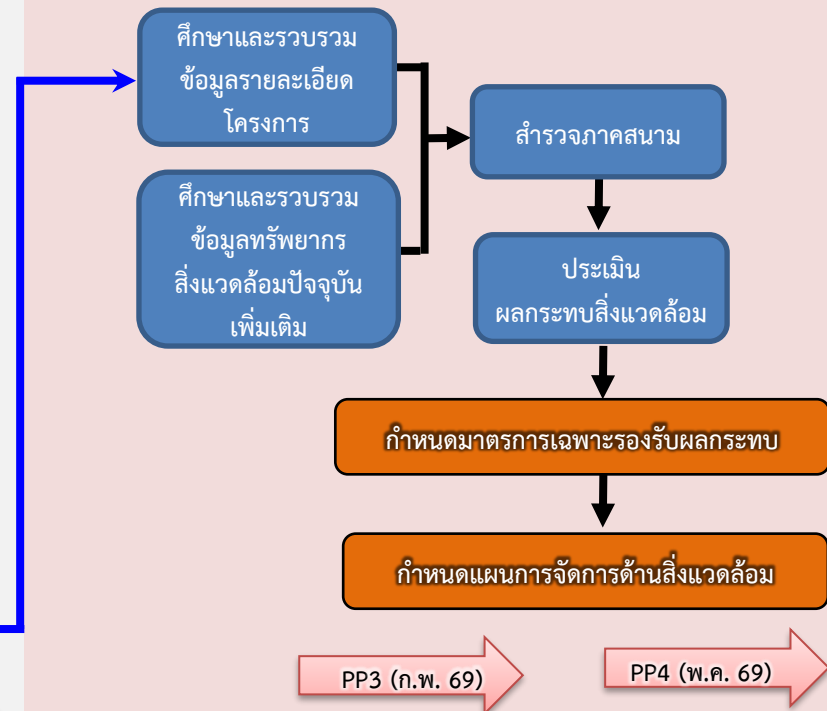
- 1 ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน 
- 2 ทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้อง 
- 3 ศึกษารายละเอียดโครงการ 
- 4 ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 
- 5 เสนอมาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1 การคัดกรองปัจจัยการศึกษาที่มีนัยสำคัญ



2 การศึกษา EIA ในรายละเอียด





พื้นที่ศึกษาโครงการ

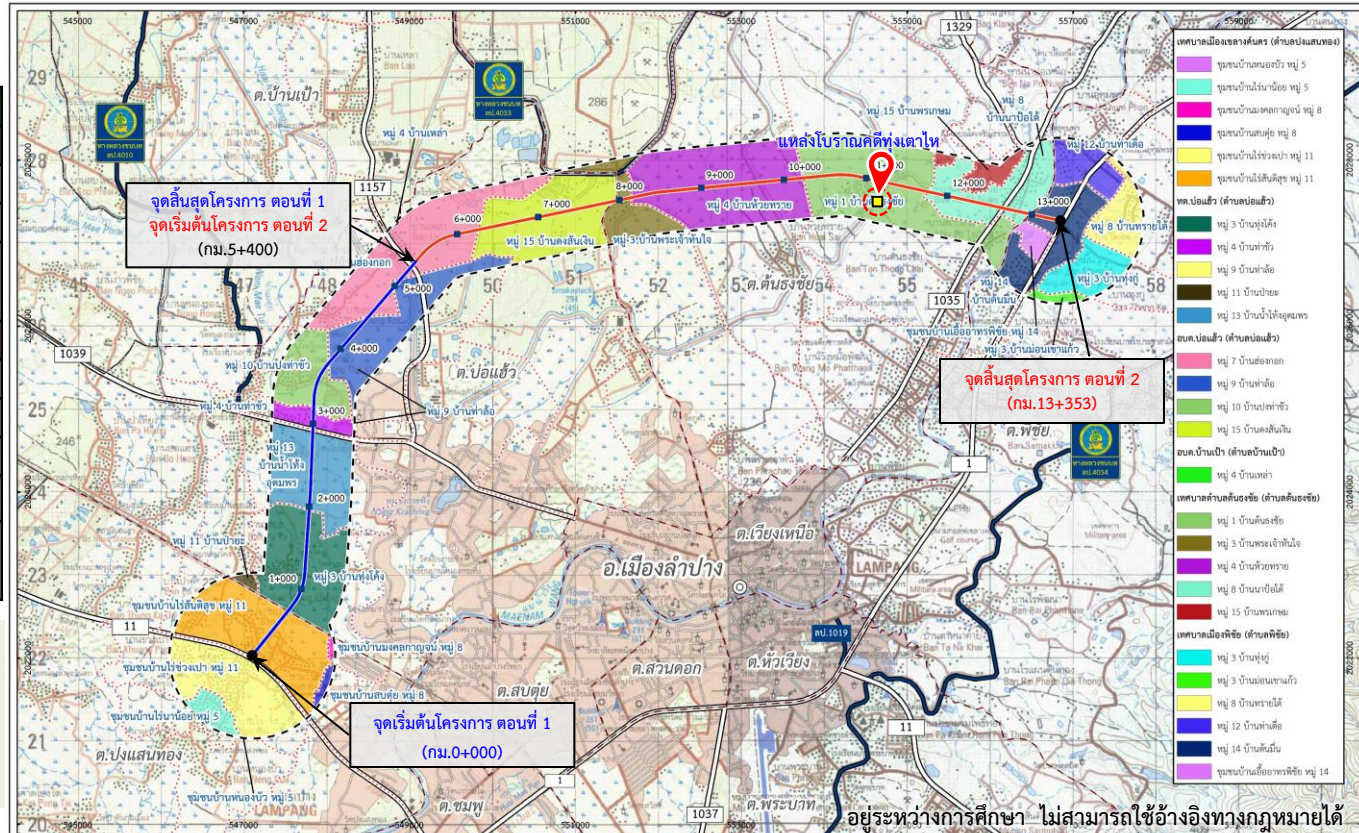
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 1			
ลำปาง	เมืองลำปาง	1) ปงแสนทอง	6 ชุมชน
		2) บ่อแก้ว	7 หมู่บ้าน
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	13 หมู่บ้าน/ ชุมชน
แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 2			
ลำปาง	เมืองลำปาง	1) บ่อแก้ว	3 หมู่บ้าน
		2) บ้านเป้า	1 หมู่บ้าน
		3) ต้นธงชัย	5 หมู่บ้าน
		4) พิชัย	6 หมู่บ้าน/ชุมชน
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	15 หมู่บ้าน/ ชุมชน

แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 1

กม.0+000 ถึง กม.5+400 ระยะทาง 5.400 กิโลเมตร

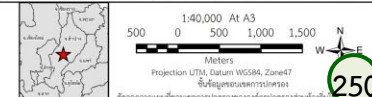
แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 2

กม.5+400 ถึง กม.13+353 ระยะทาง 7.953 กิโลเมตร



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทาง ตอนที่ 1
- แนวเส้นทาง ตอนที่ 2
- ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางทางแยกต่างระดับ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- ตำบล
- หมู่บ้าน
- อำเภอ
- แหล่งโบราณคดีทุ่งเตาโท

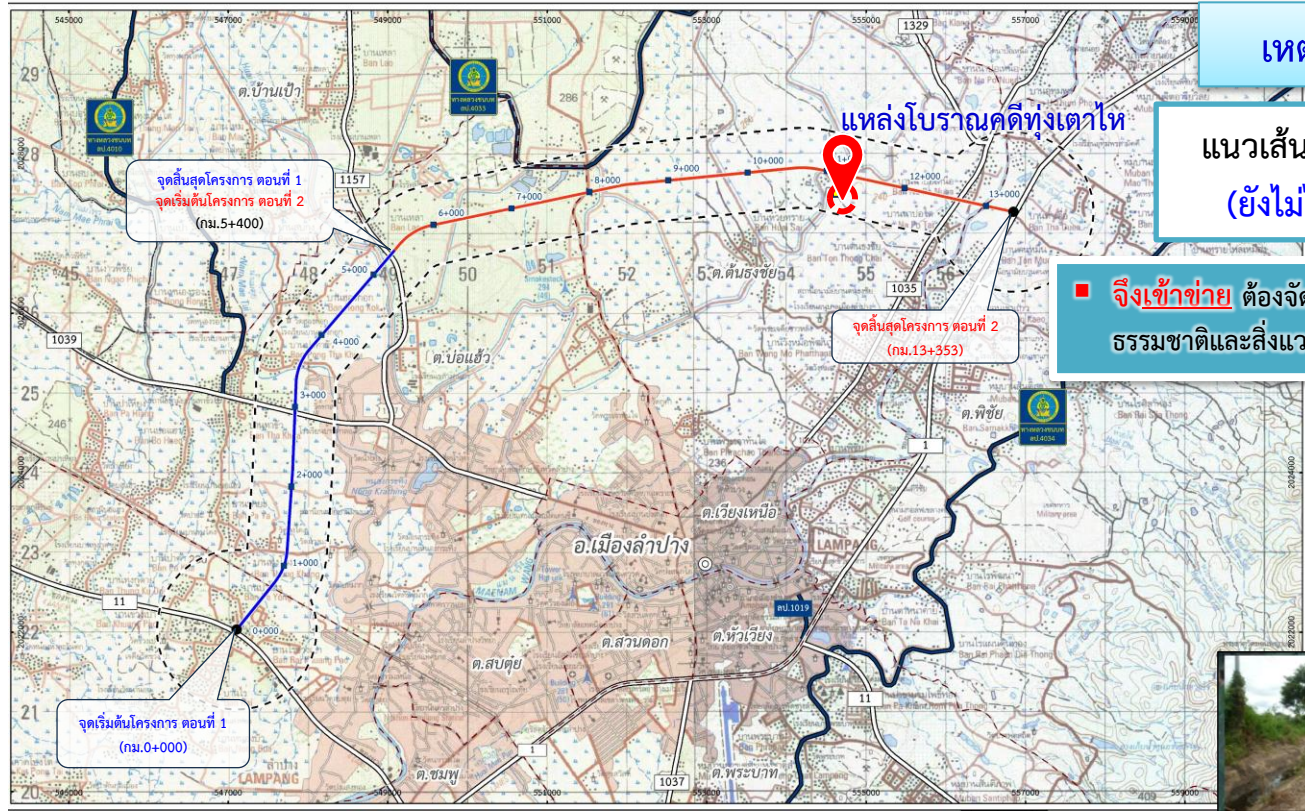


ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568

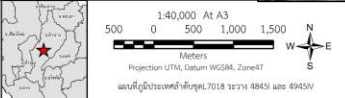
เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงาน EIA

แนวเส้นทางตอนที่ 2 พบแหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไห (ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน) ระยะ 176 เมตร

จึงเข้าข่าย ต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับ 20 ข้อ 20.7



สัญลักษณ์
 - - - - - ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางทางแยกต่างระดับ
 ————— ทางหลวงแผ่นดิน
 ————— ทางหลวงชนบท
 □ อ่างเก็บน้ำ
 □ ตำบล



ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ
19 ^{1/}	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	x
20 ^{2/}	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	x
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	x
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	x
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	x
20.4	พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	x
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	x
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	x
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	√ พบแหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไห (ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน) ระยะ 176 เมตร
33 ^{1/}	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ การพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	x
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้กำหนดการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	

หมายเหตุ : √ = เข้าข่ายทำรายงาน EIA

x = ไม่เข้าข่ายทำรายงาน EIA

^{1/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

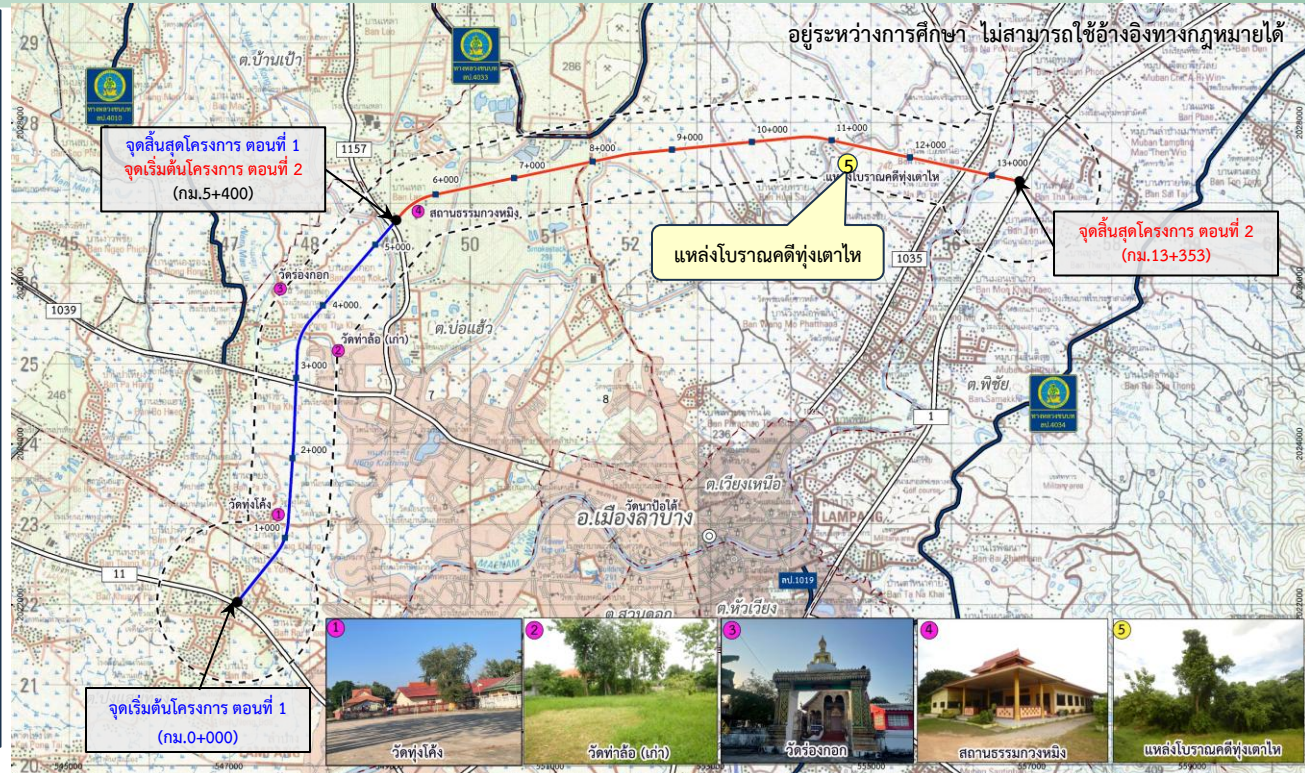
^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัตถุ พื้นที่เมืองเก่า ย่านชุมชนเก่า คูเมืองและกำแพงเมือง

บริเวณพื้นที่ศึกษา

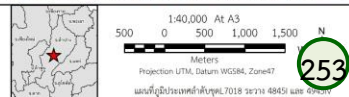
- ✓ พบแหล่งโบราณคดี 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไห (ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน) ระยะ 176 เมตร
- ✓ พบแหล่งศิลปกรรมประเภทศาสนสถาน พบว่ามี 4 แห่ง ได้แก่
 1. วัดทุ่งโค้ง
 2. วัดท่าล้อ (เก่า)
 3. วัดร่องกอก
 4. สถานธรรมกวางหมิง
- X ไม่อยู่ในเขตพื้นที่เมืองเก่า ตามประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า
- X ไม่มีแนวเขตกำแพงเมืองและคูเมือง



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทาง ตอนที่ 1
- แนวเส้นทาง ตอนที่ 2
- - - ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางทางแยกต่างระดับ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- ฝายก

- ด้าน
- แหล่งโบราณคดี
- แหล่งศิลปกรรม/สถานที่สำคัญ



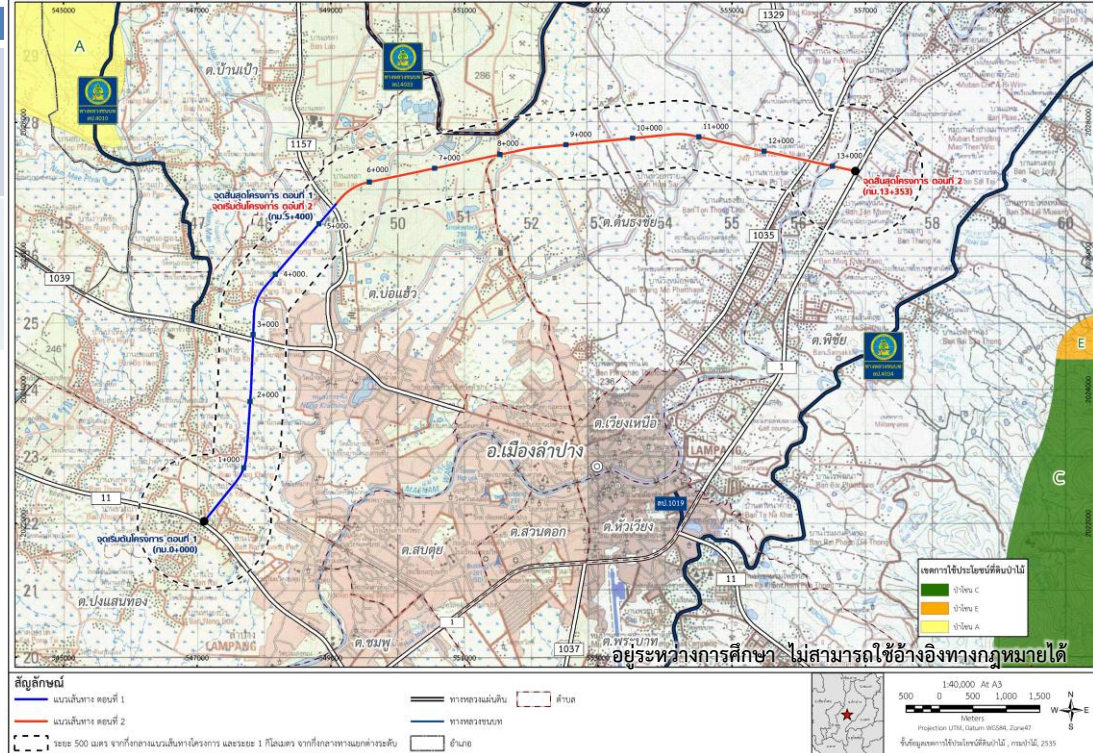


การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE)	
	2.4 โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	X (เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม)

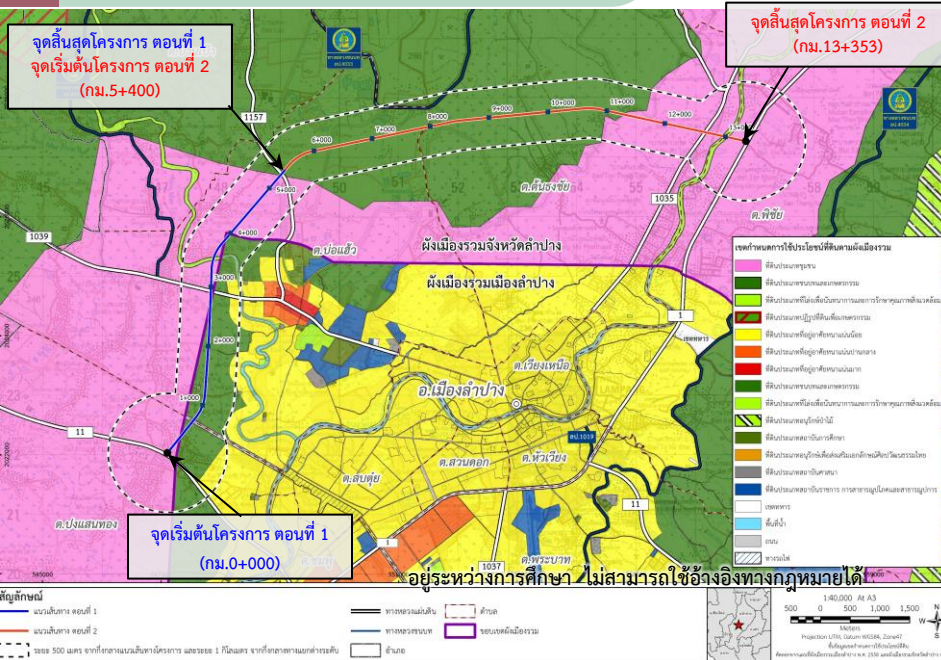
หมายเหตุ : ✓ = เข้าข่ายทำรายงาน IEE
x = ไม่เข้าข่ายทำรายงาน IEE

ที่มา : มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน พ.ศ. 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่างๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554





กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง



พื้นที่	กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม เมืองลำปาง พ.ศ. 2558			กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดลำปาง พ.ศ. 2556		
	ประเภท ชนบทและ เกษตรกรรม (เขตสีเขียว)	ประเภท ที่อยู่อาศัย หนาแน่นน้อย (สีเหลือง)	ประเภท สถาบัน ศาสนา (สีเทาอ่อน)	ประเภท ชุมชน (เขตสีชมพู)	ที่ดินประเภท ชนบทและ เกษตรกรรม (เขตสีเขียว)	ประเภทที่โล่งเพื่อ นันทนาการและ การรักษา คุณภาพ สิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน)
แนวเส้นทาง ตอนที่ 1						
• แนวเส้นทาง โครงการ	✓	X	X	✓	✓	X
• พื้นที่ศึกษา	✓	✓	✓	✓	✓	X
แนวเส้นทาง ตอนที่ 2						
• แนวเส้นทาง โครงการ	X	X	X	✓	✓	✓
• พื้นที่ศึกษา	X	X	X	✓	✓	✓

การพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางต่างระดับและถนนระดับดิน
ซึ่งเป็นถนนตัดใหม่ **สามารถดำเนินการในพื้นที่ได้** โดยไม่เข้าข่ายกิจการ
ซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้ง 2 ฉบับ

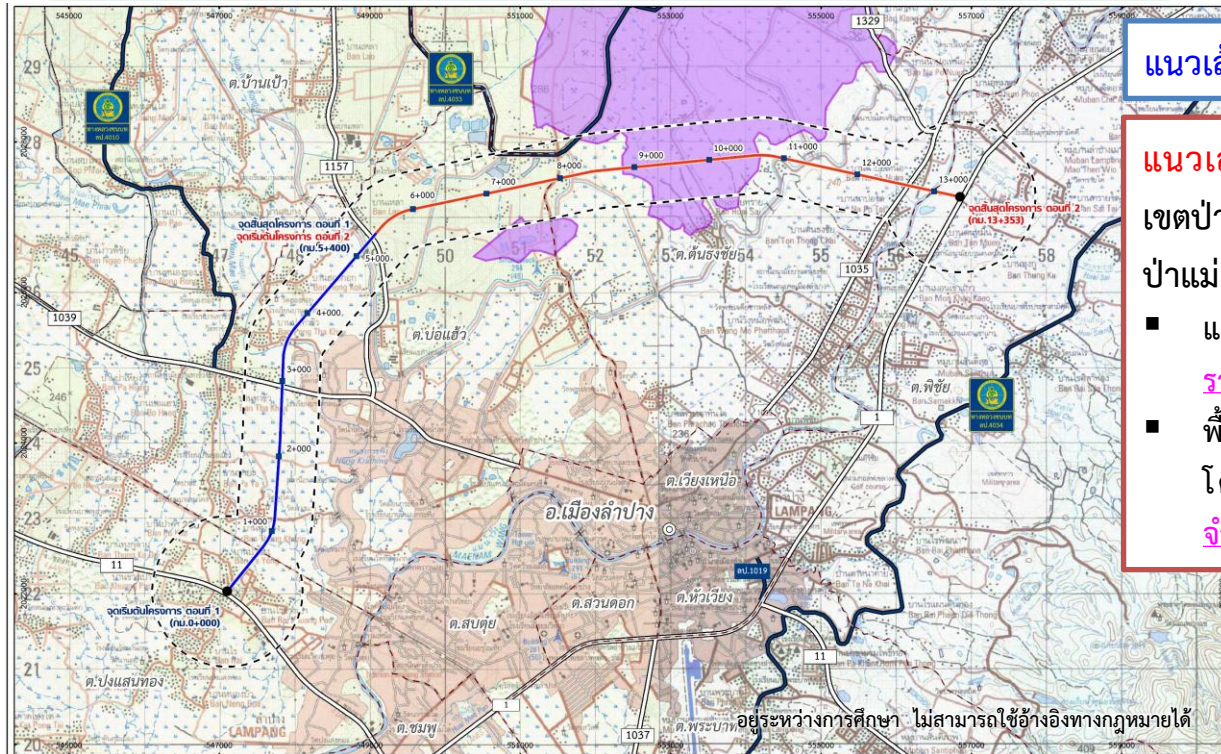


พื้นที่เขตป่าที่คณะกรรมการมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ

แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 1 ไม่มีพื้นที่อยู่ในเขตป่าไม้

แนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 2 บางส่วนทับซ้อนพื้นที่
เขตป่าที่คณะกรรมการมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ
ป่าแม่เกาะ แปลง 2

- แนวเขตทาง ขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตป่า
รวม 45 ไร่ 2 งาน
- พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
โครงการ ขออนุญาตศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการ
จำนวน 1,086 ไร่ 1 งาน 86 ตารางวา





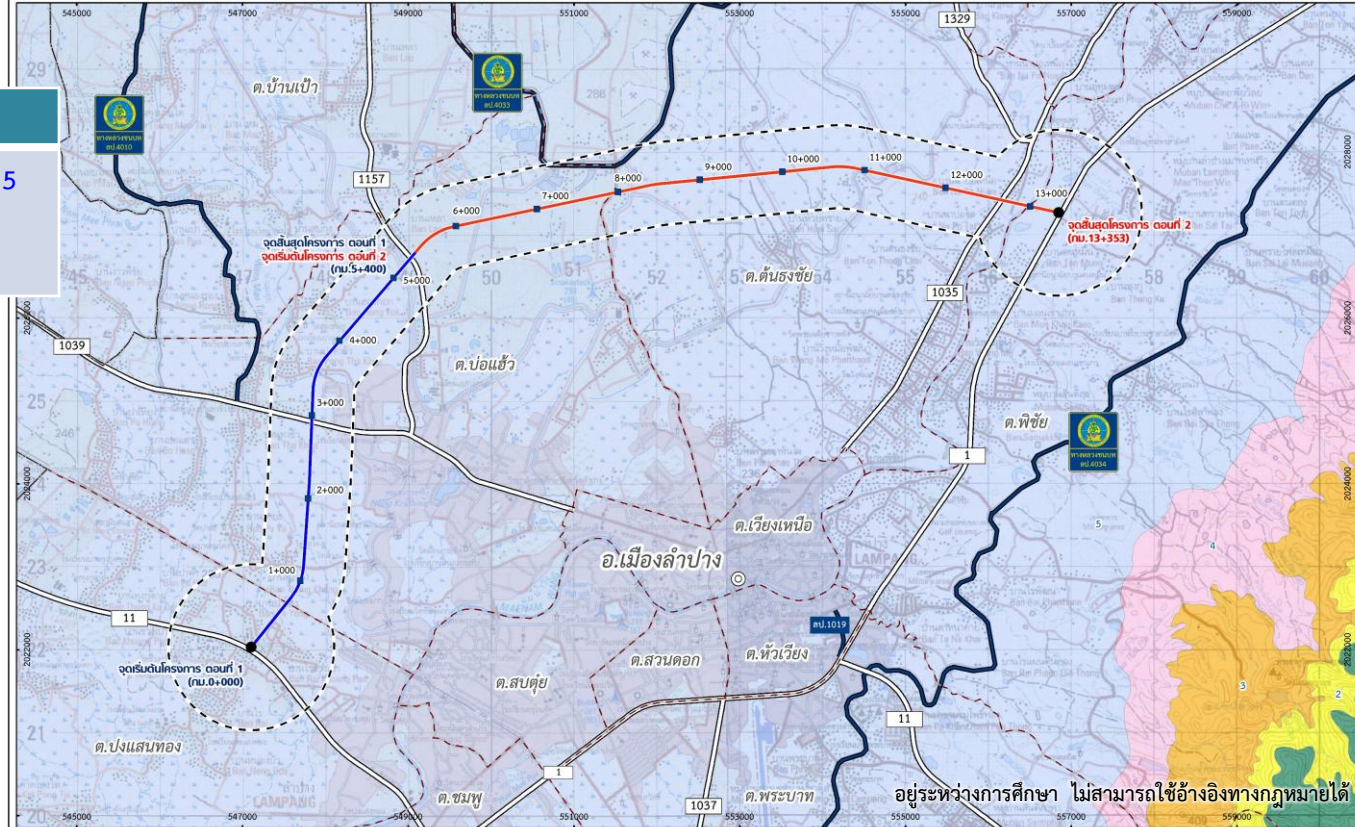
พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

พื้นที่

พื้นที่ลุ่มน้ำ

- แนวเส้นทางโครงการ
- พื้นที่ศึกษา

- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทาง ตอนที่ 1
- แนวเส้นทาง ตอนที่ 2
- - - ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางทางแยกต่างระดับ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- อำเภอ
- ตำบล
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2

- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5



1:40,000 At A3
500 0 500 1,000 1,500
Meters
Projection UTM, Datum WGS84, Zone47
ข้อมูลชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ,
สำนักงานชลประทานและแม่ข่ายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2564

พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ทั้งหมด 32 แห่ง



- แนวเส้นทาง ตอนที่ 1 จำนวน 13 แห่ง**
- ชุมชน 9 แห่ง
 - ศาสนสถาน 4 แห่ง

- แนวเส้นทาง ตอนที่ 2 จำนวน 19 แห่ง**
- ชุมชน 14 แห่ง
 - ศาสนสถาน 3 แห่ง
 - แหล่งโบราณคดี 1 แห่ง
 - สถานพยาบาล 1 แห่ง



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทาง ตอนที่ 1
- แนวเส้นทาง ตอนที่ 2
- ระยะ 500 เมตร จากสิ่งกีดขวางแนวเส้นทางโครงการ และระยะ 1 กิโลเมตร จากสิ่งกีดขวางทางแยกต่างระดับ
- ทางหลวงชนบท
- ทางหลวงจังหวัด
- ตำบล
- อำเภอ
- ชุมชน
- ศาสนสถาน
- แหล่งโบราณคดี
- สถานบริการสาธารณสุข
- วิทยาลัย
- โรงเรียน
- สถานีอนามัย
- ศาลเจ้า
- วัด
- โบราณสถาน
- โรงพยาบาล

1:40,000 At A3
500 0 500 1,000 1,500
N
W E S
Projection UTM, Datum WGS84, Zone47
แผนที่ภูมิประเทศที่ตัดทอน 7018 สาขา 4843 และ 4943/5V

สรุปผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในพื้นที่

- ✓ พบแหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไห (ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน)
(แนวเส้นทาง ตอนที่ 2 ระยะห่าง 176 เมตร)
- ✓ พื้นที่เขตป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ ป่าแม่เมาะแปลง 2
(แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษา ตอนที่ 2)



พื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่

- พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
- พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2
- พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ
- พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)
- แหล่งมรดกโลก

สรุปปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญ 22 ปัจจัย

ทรัพยากร
สิ่งแวดล้อม
ทางกายภาพ



6 ปัจจัย

- ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน
- ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน
- อุทกวิทยาน้ำผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน

ทรัพยากร
สิ่งแวดล้อม
ทางชีวภาพ



3 ปัจจัย

- นิเวศวิทยาบนบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า)
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- พื้นที่ชุ่มน้ำ

คุณค่า
การใช้ประโยชน์
ของมนุษย์



6 ปัจจัย

- การก่อกองระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- เกษตรกรรม การประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- การคมนาคมขนส่งและจราจร
- การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

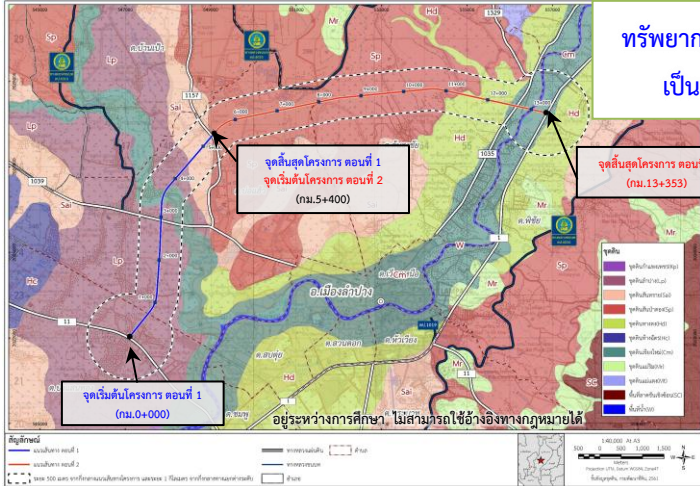
คุณค่าต่อ
คุณภาพชีวิต



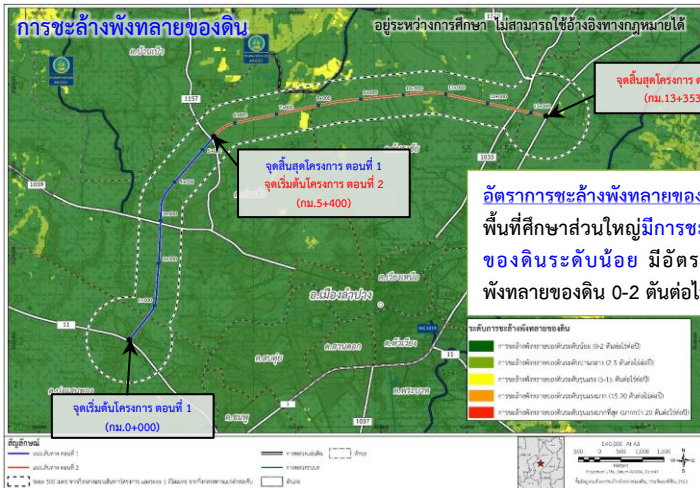
7 ปัจจัย

- เศรษฐกิจสังคม
- สาธารณสุขและสุขภาพ
- อาชีวอนามัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว

ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน



ทรัพยากรดินบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นชุดดินที่พบได้ทั่วไป



อัตราการชะล้างพังทลายของดิน พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีการชะล้างพังทลายของดินระดับน้อย มีอัตราการชะล้างพังทลายของดิน 0-2 ต้นต่อไร่ต่อปี

ผลกระทบ

ระยะก่อสร้าง

- การชะล้างหน้าดินในช่วงฝนตก
- น้ำมันจากโรงซ่อมบำรุงไหลปนเปื้อนในดิน

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก



เทพื้นคอนกรีตยกขอบ บริเวณที่เก็บน้ำมัน



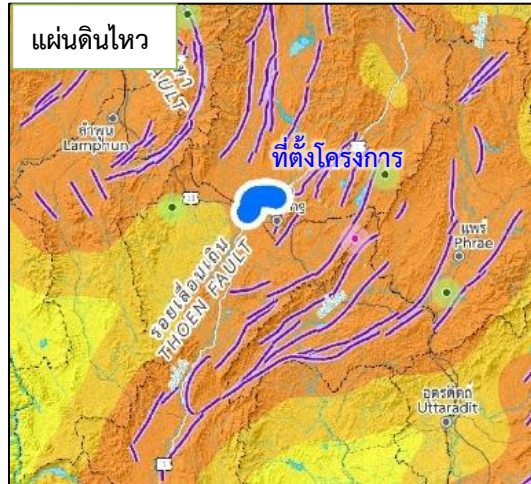
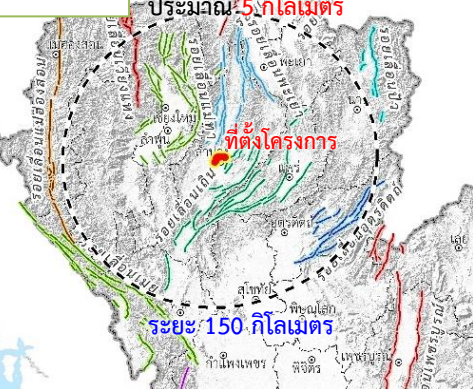
หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมด

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : **ไม่มีผลกระทบ**

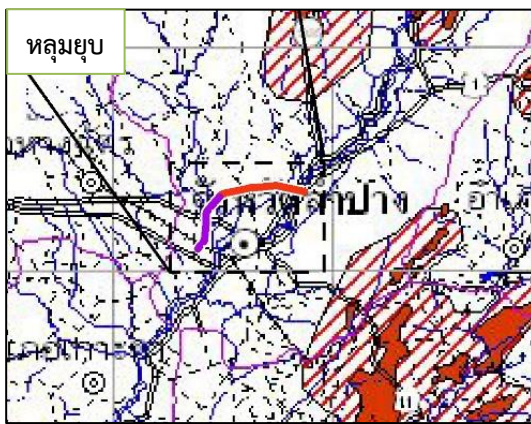
ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย

ความรุนแรงแผ่นดินไหว ระดับ 6-7 ตามมาตราเมอร์คัลลี

รอยเลื่อนที่มีพลัง
ไม่อยู่ในบริเวณรอยเลื่อนที่มีพลัง
อยู่ห่างจากรอยเลื่อนถึง
ประมาณ 5 กิโลเมตร



ไม่มีความเสี่ยงในการเกิดดินถล่ม



ไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบหรือการทรุดตัวของดิน

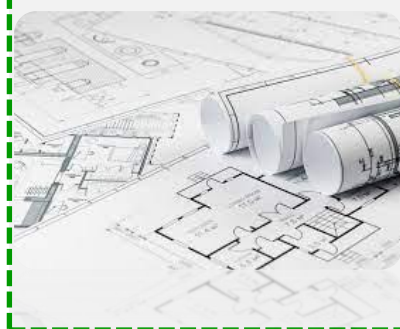
ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ผลกระทบ

- แนวเส้นทางโครงการเป็นถนนระดับดิน และมีโครงสร้างเหนือพื้นดิน

ผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

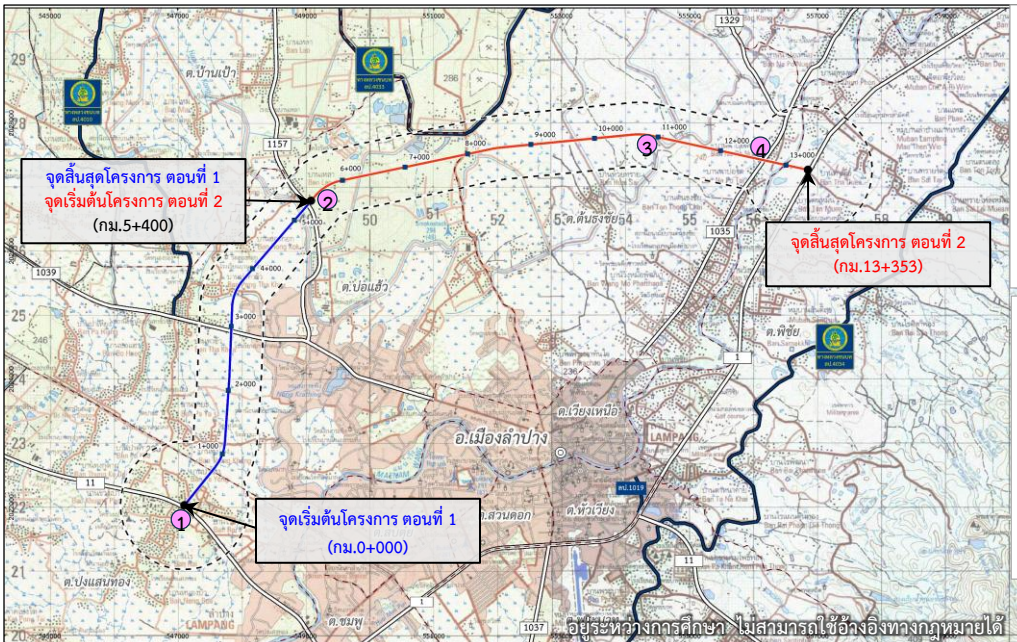


- ออกแบบโครงสร้างรองรับการเกิดแผ่นดินไหว
- ภายหลังจากเกิดแผ่นดินไหว **ต้อง** ตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง

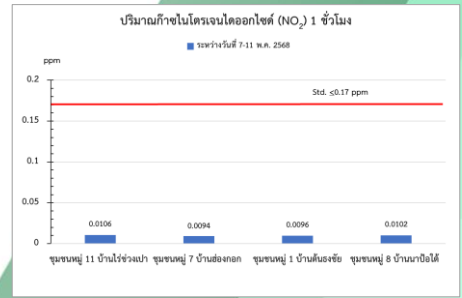
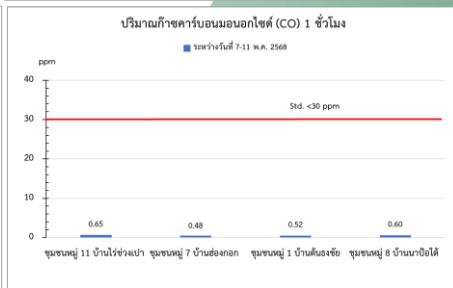
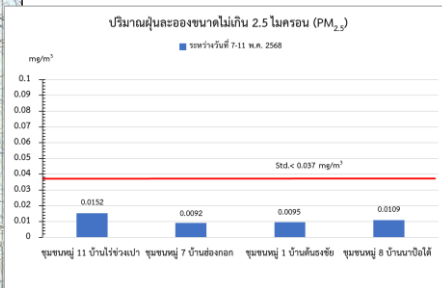
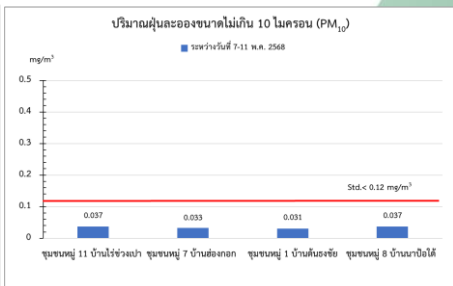
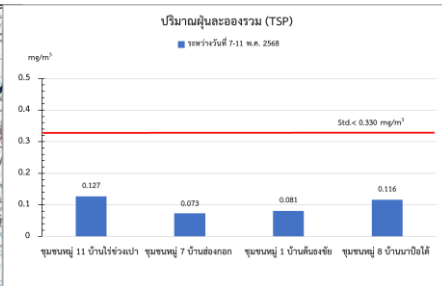
มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)

- หากมีการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ **ต้อง** ตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้าง เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7-11 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 (ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)



1 สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 11 บ้านไร่ช่วงป่า 2 สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 7 บ้านฮ้องกอก 3 สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 1 บ้านต้นธงชัย 4 สถานีที่ 4 ชุมชนหมู่ 8 บ้านนาป้อใต้



เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด

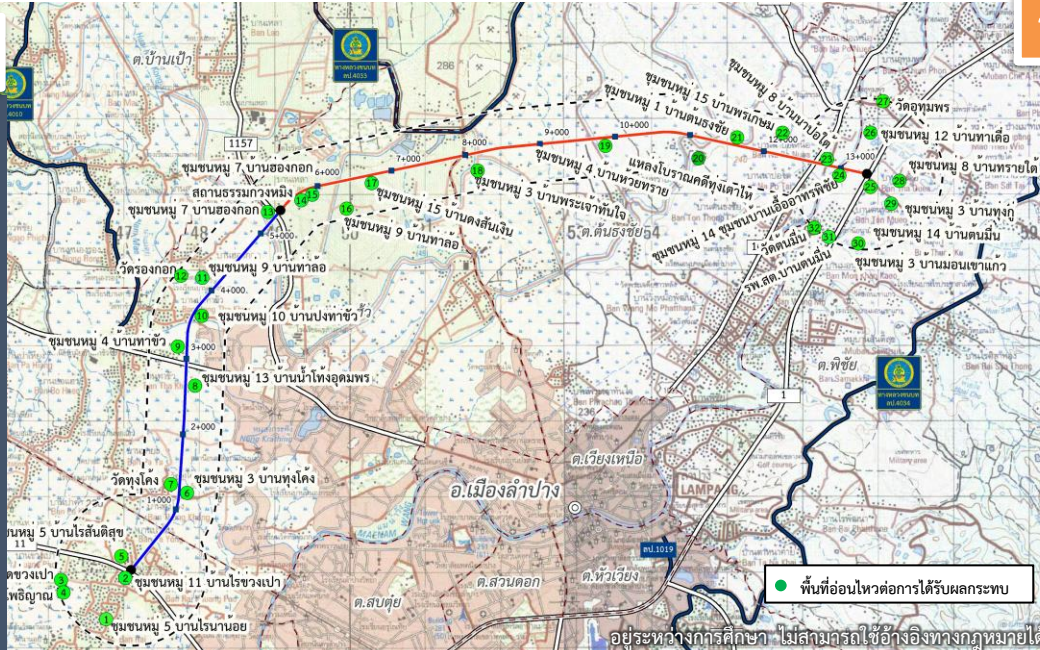
ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

พื้นที่อ่อนไหวที่มีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 100 เมตรได้รับผลกระทบ

ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย
มลพิษทางอากาศ

การใช้
เครื่องจักร
การเปิดหน้าดิน
การขนส่ง



ผลกระทบ

ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย
มลพิษทางอากาศ



มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)

- กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมบนถนนโครงการ ต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ



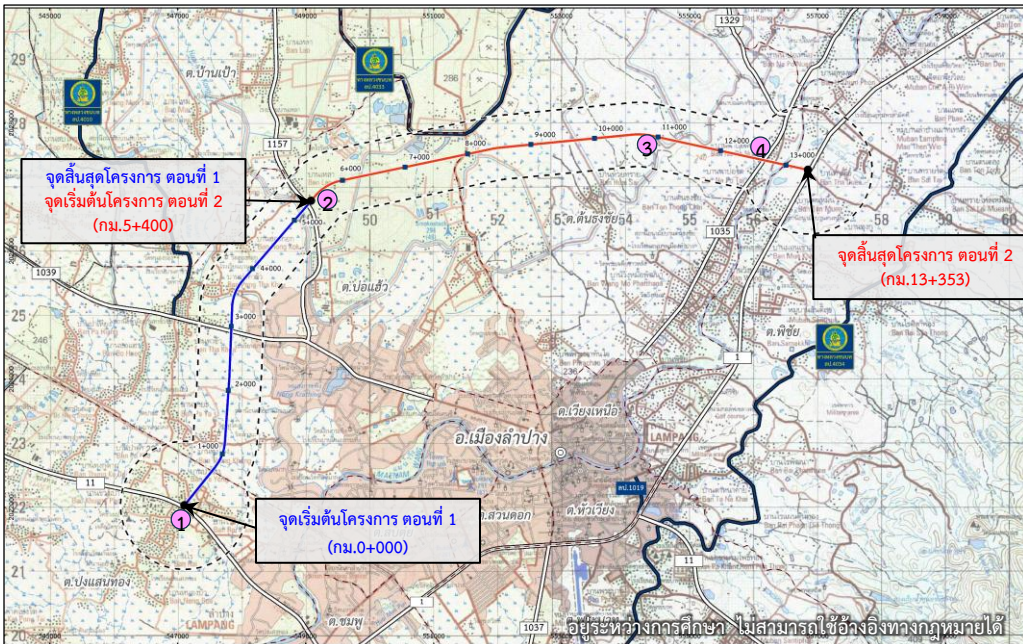
ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ปิดคลุมท้ายรถบรรทุก



• ตรวจสอบสภาพ/
ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์



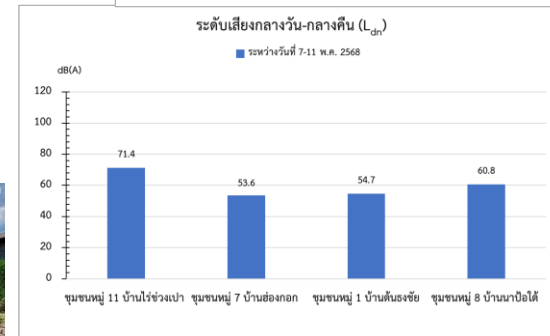
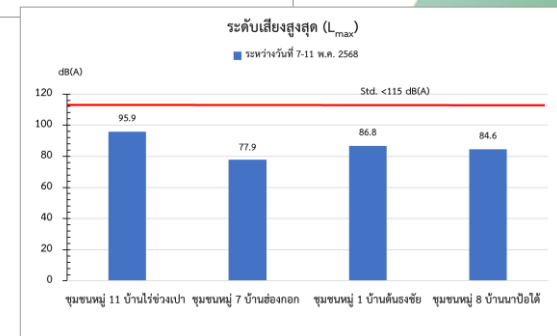
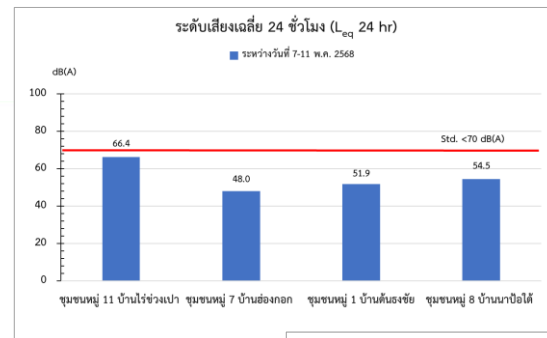
สัญลักษณ์

1 สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 11 บ้านไร่ช่วงเปา

2 สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 7 บ้านฮองกอก

3 สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 1 บ้านต้นธงชัย

4 สถานีที่ 4 ชุมชนหมู่ 8 บ้านนาป้อใต้



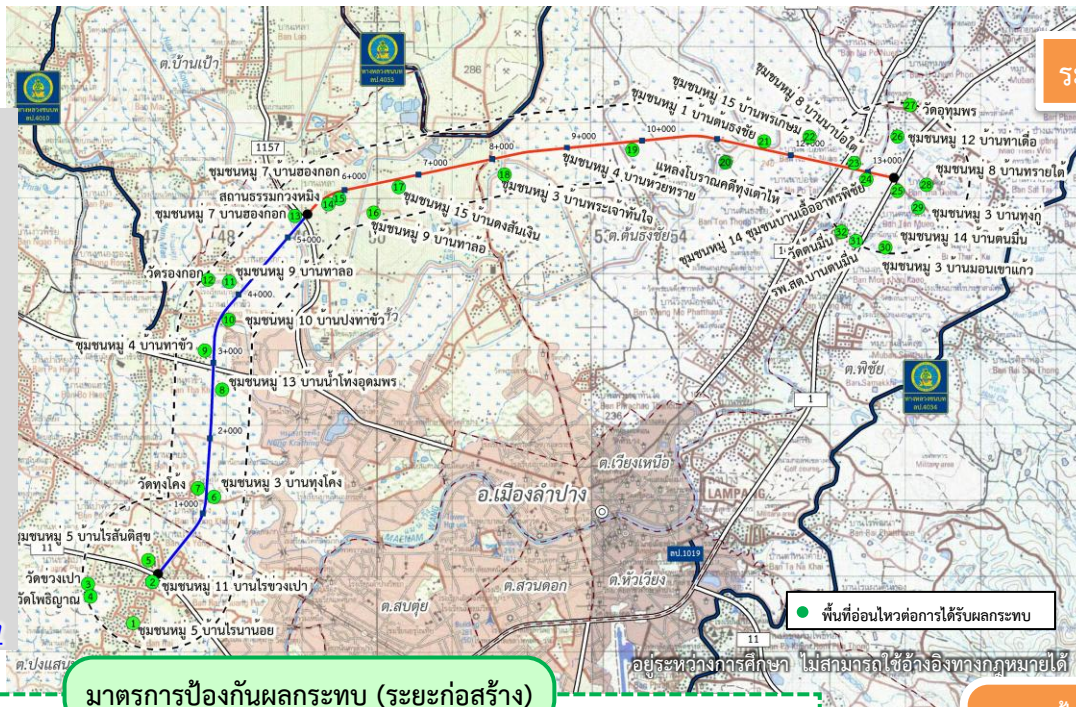
ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- การใช้ Backhoe Truck Roller ส่งผลให้พื้นที่ไม่เกิน 100 เมตร มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน



ผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง



มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว



- ควบคุมความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง



- ตรวจสอบภาพ/ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์



- ก่อสร้างเฉพาะช่วงกลางวัน

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ผลกระทบ

- เสียงจากการสัญจรของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น



ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)



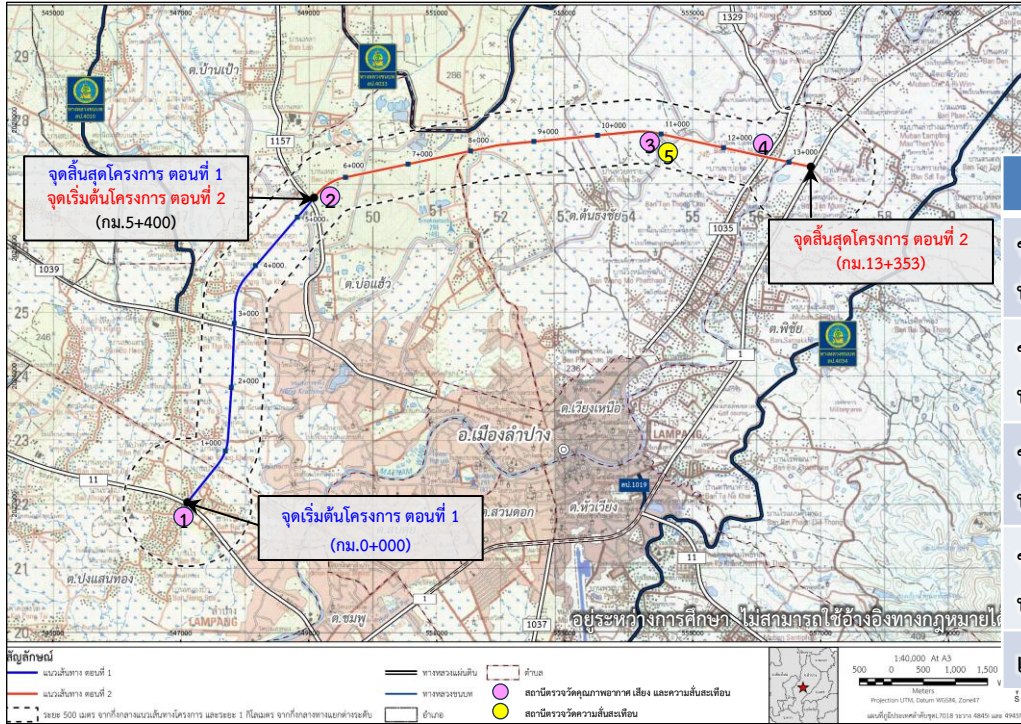
- ซ่อมบำรุงผิวจราจร

- กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนด้านเสียงจากการคมนาคม ต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว

ความสั้นสะท้อน

ผลตรวจวัดความสั้นสะท้อน

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7-11 พฤษภาคม พ.ศ. 2568



สถานี	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
ชุมชนหมู่ 11 บ้านไร่ช่วงเปา	รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหาย ต่อโครงสร้างอาคาร
ชุมชนหมู่ 7 บ้านฮ่องกอก	ไม่สามารถรับรู้ได้	
ชุมชนหมู่ 1 บ้านต้นธงชัย	ไม่สามารถรับรู้ได้	
ชุมชนหมู่ 8 บ้านนาป้อใต้	รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย	
แหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไทร	ไม่สามารถรับรู้ได้	





ความสิ้นสะท้อน จากการใช้เครื่องจักร

ผลกระทบ

- มนุษย์เป็นไปได้ที่จะรับรู้
- ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



- ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการก่อสร้าง
ที่มีกิจกรรมก่อให้เกิดความสิ้นสะท้อน



- ก่อสร้างเฉพาะช่วงกลางวัน

- ตรวจสอบสภาพเดิมของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง บันทึกข้อมูล และแนบภาพถ่าย
ลงลายมือชื่อรับทราบ เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบและเฝ้าระวัง
- กรณีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร/สิ่งปลูกสร้าง
ต้องชดเชยความเสียหายหรือซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม



- ควบคุมความเร็ว
ของรถขนส่งวัสดุ
ก่อสร้าง

ความสิ้นสะท้อน จากการจราจร



ผลกระทบ

- มนุษย์เป็นไปได้ที่จะรับรู้
- ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท



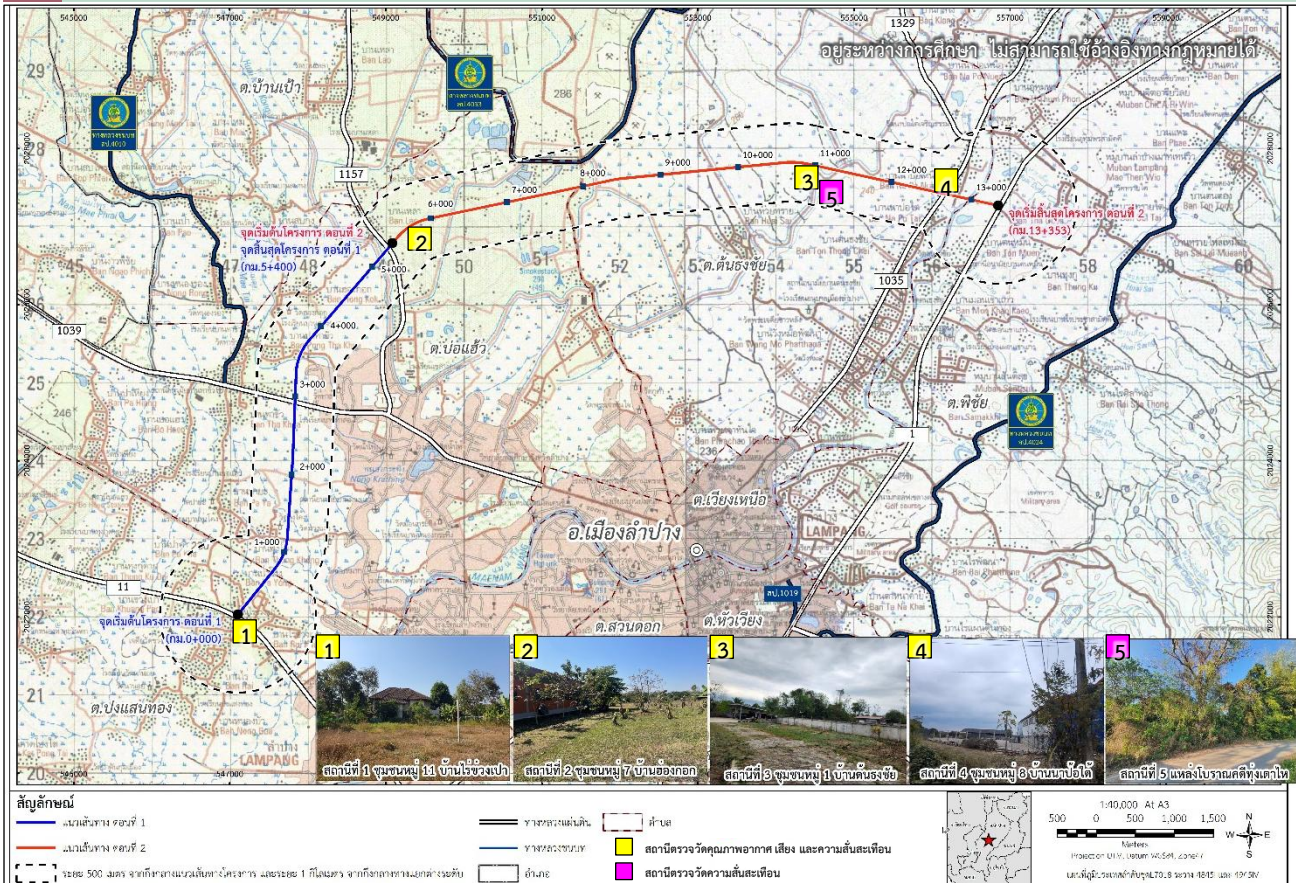
มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)



- ดูแลรักษามิ่วจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ

- กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสิ้นสะท้อนจากการคมนาคม
ขนส่งบนถนนโครงการ ต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (ระยะก่อสร้าง)



สถานีตรวจวัด

- 1 สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 11 บ้านไร่ช่วงเปา
- 2 สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 7 บ้านฮ่องกอก
- 3 สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 1 บ้านต้นธงชัย
- 4 สถานีที่ 4 ชุมชนหมู่ 8 บ้านนาบ่อใต้
- 5 สถานีที่ 5 แหล่งโบราณคดีทุ่งเตาไห

ดัชนีตรวจวัด

คุณภาพอากาศ	เสียง	ความสั่นสะเทือน
จำนวน 4 ดัชนี	จำนวน 4 ดัชนี	จำนวน 2 ดัชนี
<ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดใหญ่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กเกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) - ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq_{24} hr) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{90}) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) - ค่าความถี่ (Frequency, Hz)

ระยะเวลาดำเนินการ

5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง (ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)
ตลอดระยะก่อสร้างโครงการ

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงชนบท

คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- เศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงแหล่งน้ำ
- ตะกอนดินจากงานดิน ถูกน้ำฝนชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ

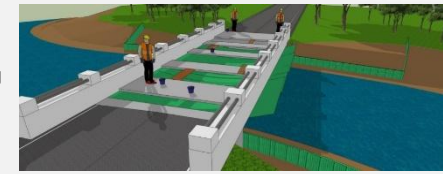
ผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



- บ่อดักตะกอนชั่วคราว
- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก

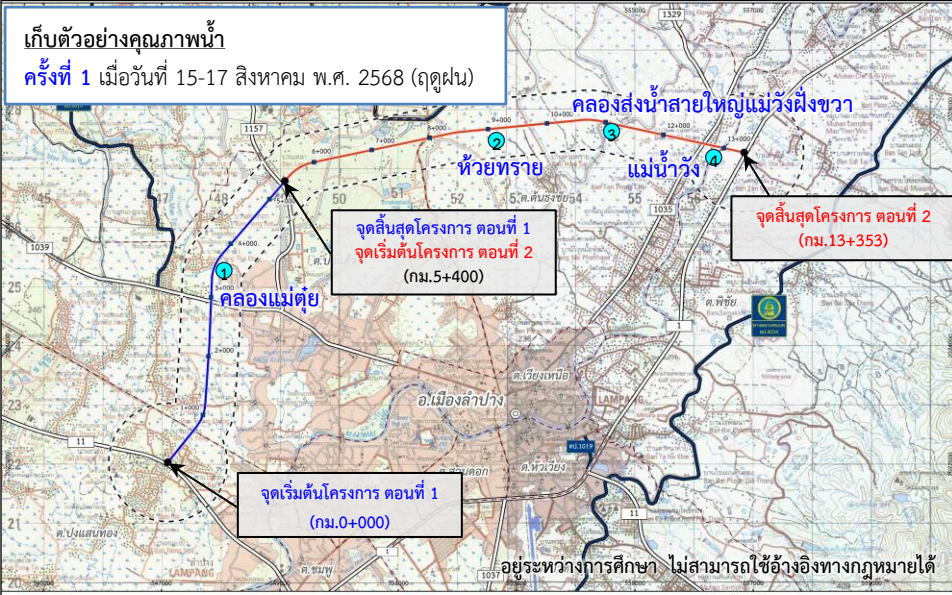
ติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence



- ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างสะพาน

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : **ไม่มีผลกระทบ**

เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 15-17 สิงหาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน)



อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ (ระยะก่อสร้าง)

สถานีเก็บตัวอย่าง

- สถานีที่ 1 ห้วยแม่ตุ๋ย
- สถานีที่ 2 ห้วยทราย
- สถานีที่ 3 คลองส่งน้ำสายใหญ่แม่วงฝิ่งขวา
- สถานีที่ 4 แม่น้ำวัง

ดัชนีตรวจวัด

คุณภาพน้ำ

1. อุณหภูมิน้ำ
2. ความโปร่งแสง
3. ความเป็นกรดและด่าง
4. ความขุ่น
5. ความนำไฟฟ้า
6. ความเค็ม
7. ออกซิเจนละลาย
8. บีโอดี

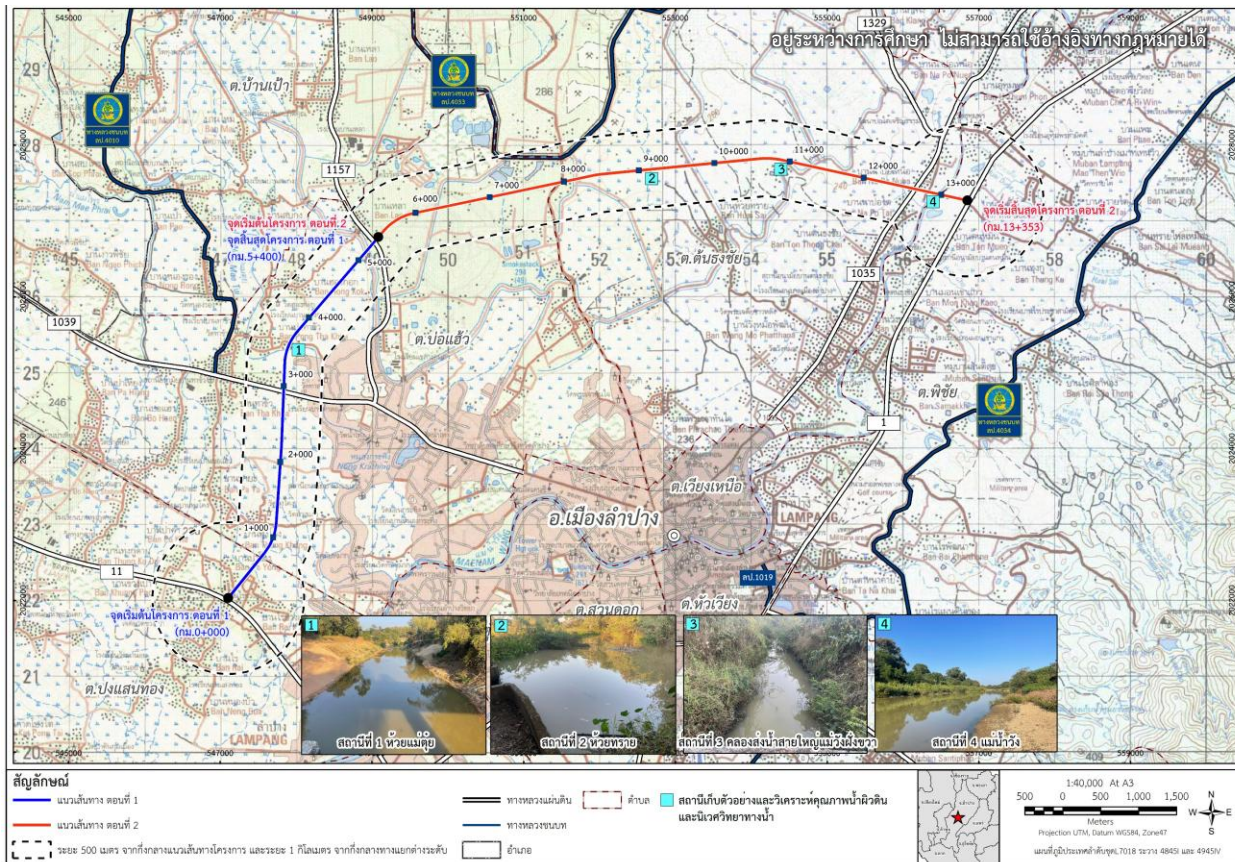
9. ของแข็งทั้งหมด

10. ของแข็งแขวนลอย
11. น้ำมันและไขมัน
12. ฟอสเฟต
13. ไนเตรต
14. แอมโมเนีย
15. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
16. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม

นิเวศวิทยาทางน้ำ

1. แพลงก์ตอน
2. สัตว์หน้าดิน
3. พรหมไม้
4. ปลา

ปีละ 2 ครั้ง (ช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง)
ตลอดระยะก่อสร้าง



หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงชนบท

ระยะเวลาดำเนินการ

ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และพื้นที่ชุ่มน้ำ

➤ แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาอยู่ใน

- พื้นที่เขตป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ ป่าแม่เกาะแปลง 2 (แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษา ตอนที่ 2)
- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ (แม่น้ำวัง)

ข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำกุดทิงของกรมทรัพยากรน้ำ

- **ทรัพยากรป่าไม้** สारวจวันที่ 4-8 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 พันธุ์ไม้ที่พบ เช่น หว่า ทางนกยูงฝรั่ง สัก ช่อย มะค่าแต้ ะราง เป็นต้น
- **ทรัพยากรสัตว์ป่า** วันที่ 12-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน) สัตว์ที่พบ เช่น เขียดจิก กิ้งก่าหัวสีฟ้า นกกระจาบทอง คางคกบ้าน และ นกกวก เป็นต้น



การสำรวจทรัพยากรป่าไม้



เขียดจิก



กิ้งก่าหัวสีฟ้า



นกกระจาบทอง



การสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า



คางคกบ้าน



นกกวก

ผลกระทบ ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

ระยะก่อสร้าง

- สูญเสียพืชในระบบนิเวศ
- รบกวนแหล่งที่พักอาศัย/อาหารของสัตว์กลุ่มนก

มาตรการป้องกันผลกระทบ ด้านทรัพยากรป่าไม้ (ระยะก่อสร้าง)

- ทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่เขตทางให้ชัดเจน
- แฝวถางและการตัดฟันต้นไม้ ที่อยู่ในเขตทาง
- ห้ามทำให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้นอกพื้นที่เขตทาง
- การตัดฟันหรือล้อมย้ายไม้หวงห้าม ประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ต้องดำเนินการแจ้งต่อสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 3 (ลำปาง)



มาตรการป้องกันผลกระทบ ด้านทรัพยากรสัตว์ป่า (ระยะก่อสร้าง)



- กำหนดบทลงโทษ เพื่อไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่า
- หลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้มที่มีการทำรัง/วางไข่ หากพบให้หยุดแล้วแจ้งสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 13 ลำปาง หรือสายด่วน 1362 ห้ามเคลื่อนย้ายเองโดยเด็ดขาด
- การใช้เครื่องจักรหนัก ต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดอันตรายต่อสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ซึ่งอาศัยและหากินตามพื้นดิน



ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ

การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม



ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ผลกระทบ

- หากไม่มีการดูแลและขุดลอกตะกอน เกิดการอุดตัน ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- เศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำ
- การขุดดิน ถมดิน หากดำเนินการในช่วงฝนตกจะเกิดการชะล้างของดินไหลลงสู่แหล่งน้ำและระบบระบายน้ำริมถนน


ผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)




- จัดหาเครื่องสูบน้ำ
- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก
- ก่อสร้างระบบระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)



- ดูแลและบำรุงรักษาระบบระบายน้ำให้ใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบชำรุดต้องดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขทันที



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ระยะก่อสร้าง)

พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร
จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการ

วิธีดำเนินการ

- ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ
- สำรวจสภาพปัญหาน้ำท่วมขังตลอดแนวก่อสร้างโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ

รวบรวมข้อมูลปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงชนบท

พื้นที่ศึกษาโครงการ

- เกษตรกรรม: พื้นที่นาข้าว ถั่วเขียว มะพร้าว และพืชไร่ เป็นต้น
- ปศุสัตว์: เลี้ยงโค สุกร ไก่ เป็นต้น
- การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ: ไม่พบการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ มีเพียงการจับสัตว์น้ำในแหล่งน้ำเพื่อบริโภค



พื้นที่นาข้าว



ข้าวโพด



มะพร้าว

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- เกิดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม
- เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



- จำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทาง
- ควบคุมการก่อสร้างไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง
- ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชน และเกษตรกรทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ

การคมนาคมขนส่งและจราจร/อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง/ผู้ใช้ทาง

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- พื้นที่ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางคมนาคมเดิม
 - ปริมาณจราจรบนเส้นทางขนส่งวัสดุเพิ่มสูงขึ้น
- ผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง*

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



แผงกั้น (Concrete Barrier) แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง



จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก



ติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง



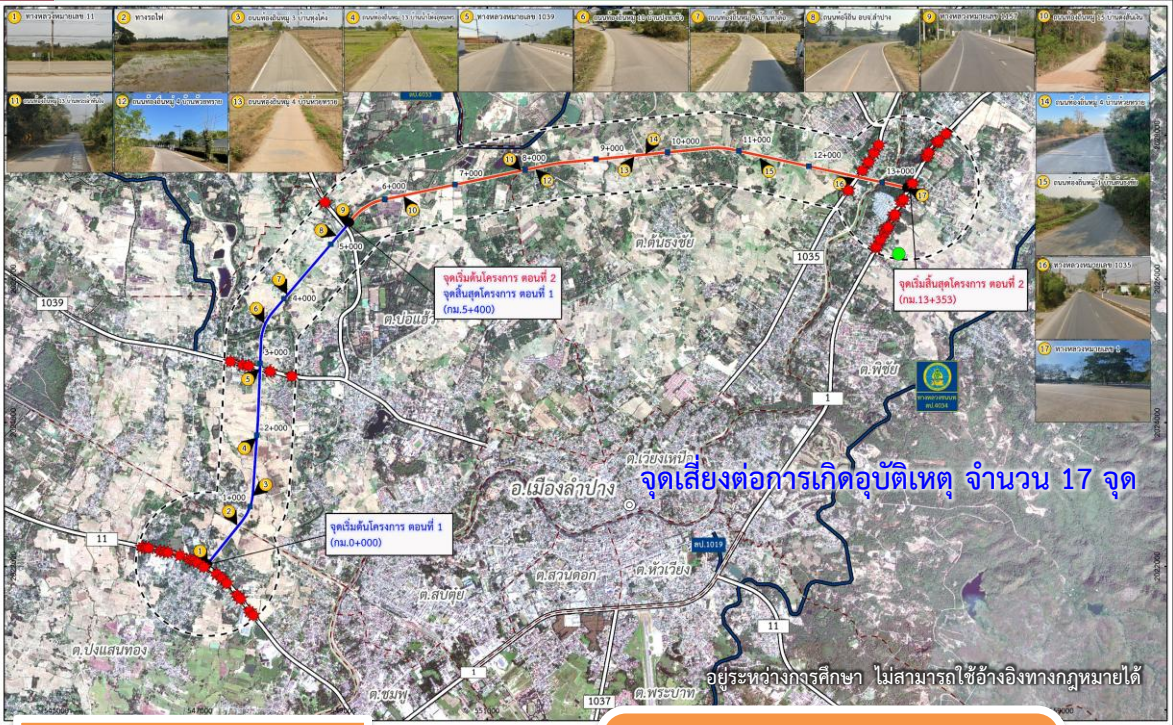
ตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.



ป้ายทางเบี่ยง



สัญญาณไฟกะพริบ



ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ผลกระทบ
งานบำรุงรักษาอาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้ใช้ทาง

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะดำเนินการ)

- ตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรอยู่เสมอ
- ดูแลป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้อยู่ในสภาพดี
- ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง หรือลาดคันทาง ต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนล่วงหน้า เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบ



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและจราจร/อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง/ผู้ใช้ทาง (ระยะก่อสร้าง)

วิธีดำเนินการ

1

- **สำรวจสภาพการชำรุดเสียหาย**
 - ทางหลวงหมายเลข 1
 - ทางหลวงหมายเลข 11
 - ทางหลวงหมายเลข 1035
 - ทางหลวงหมายเลข 1039
 - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

เดือนละ 1 ครั้ง
ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

2

บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ
อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ

ทุกครั้งที่เกิดเหตุ
ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ระยะเวลาดำเนินการ

รวบรวมข้อมูลปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงชนบท

ผลกระทบ

- หากไม่มีการจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณบ้านพักคนงานจะก่อให้เกิดโรคและแพร่กระจายสู่ชุมชน

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



จัดให้มีน้ำดื่ม



ถังสำรองน้ำใช้



ห้องน้ำห้องส้วมถูกหลักสุขาภิบาล



ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย



การจัดการมูลฝอย



ติดตั้งป้ายอธิบายประเภทขยะมูลฝอย



จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง

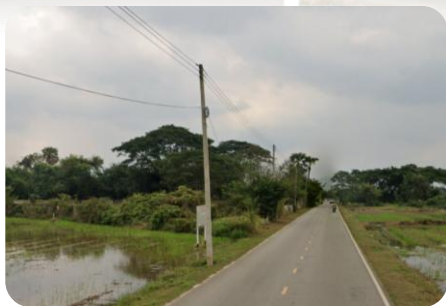


รั้วล้อมรอบ
บ้านพักคนงานก่อสร้าง

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ

สาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย

- เสาคไฟฟ้า
- ไฟส่องสว่าง



ผลกระทบ

- การรื้อย้ายเสาคไฟฟ้าจำเป็นต้องหยุดจ่ายไฟฟ้าสูงสุดไม่เกิน 6 ชั่วโมง
ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

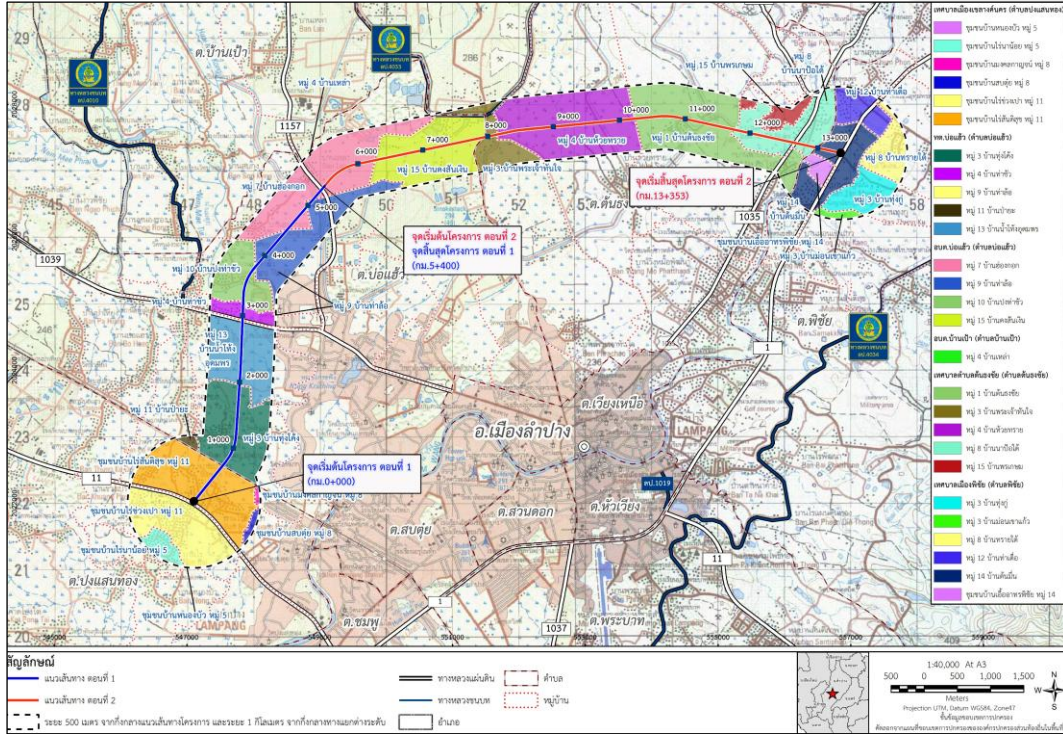
มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

- ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค เพื่อสำรวจและจัดเตรียมแผนการรื้อย้าย
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และแจ้งเตือนซ้ำอีกครั้งก่อนการรื้อย้ายสาธารณูปโภค 3 วัน
- อำนวยความสะดวกด้านการจราจรในระหว่างการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
- ติดตั้งไฟส่องสว่างชั่วคราวบริเวณที่รื้อย้ายเสาคไฟฟ้าแสงสว่างเดิม



ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : *ไม่มีผลกระทบ*

พื้นที่เป้าหมาย



แนวเส้นทาง ตอนที่ 1

ตำบลแสงทอง (4 หมู่บ้าน)

ตำบลป่อแก้ว (9 หมู่บ้าน)

แนวเส้นทาง ตอนที่ 2

ตำบลป่อแก้ว (3 หมู่บ้าน)

ตำบลต้นธงชัย (7 หมู่บ้าน)

ตำบลพิชัย (6 หมู่บ้าน)

ตำบลบ้านเป่า (1 หมู่บ้าน)

อำเภอเมือง
จังหวัดลำปาง



ผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม

ผลกระทบการคมนาคมไม่สะดวก

ผลกระทบด้านสังคม

โอกาสในการพบปะกันน้อยลง

ความร่วมมือช่วยเหลือกันลดลง

ผลกระทบด้านการค้าขาย

เดินทางไปยังสถานประกอบการไม่สะดวก

ฝุ่น/เสียง/ความสั่นสะเทือน
รบกวนผู้ใช้บริการในสถาน
ประกอบการ

คนงานก่อสร้างซื้อสินค้า
จากร้านค้ารายย่อยในชุมชน

ร้านค้าจำหน่ายสินค้า/บริการได้เพิ่มขึ้น

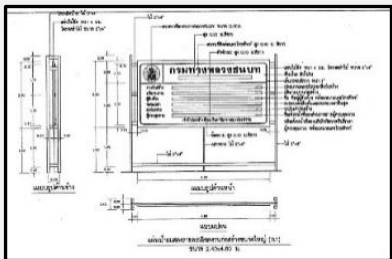
ผลกระทบทางบวก
ต่อเศรษฐกิจของชุมชน



ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)



ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์
การก่อสร้างโครงการ

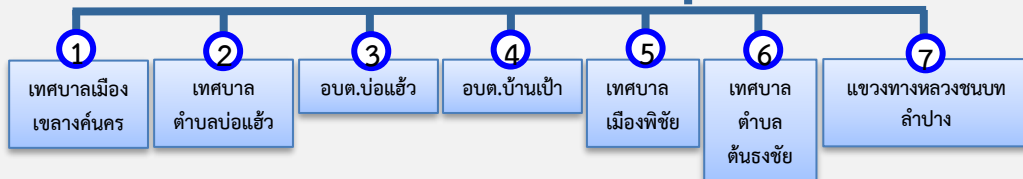
ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนทราบ
แจกใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ
ก่อนการก่อสร้าง

จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน

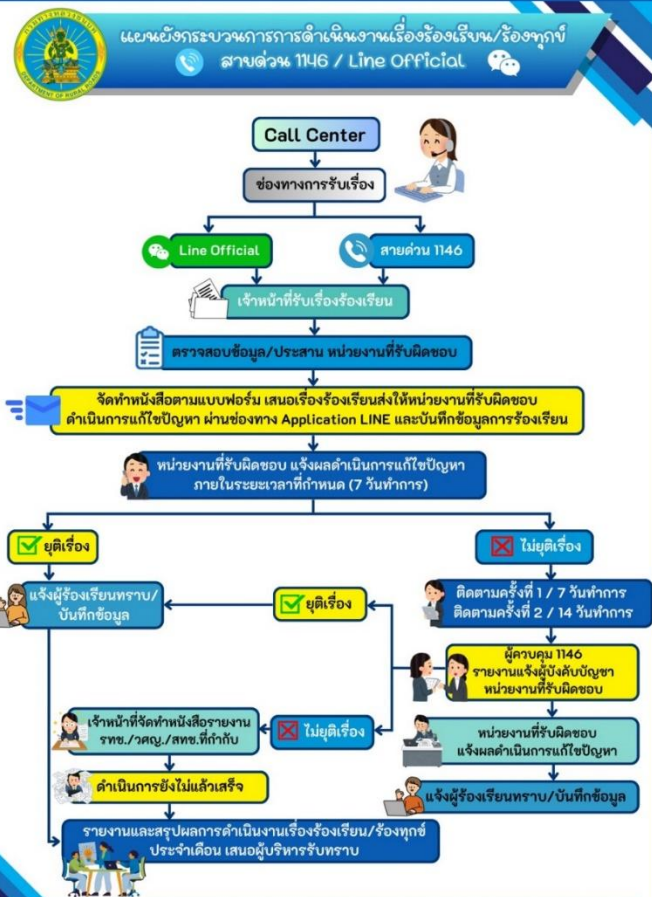
กล่องรับเรื่องร้องเรียน



สำนักงานควบคุมโครงการ

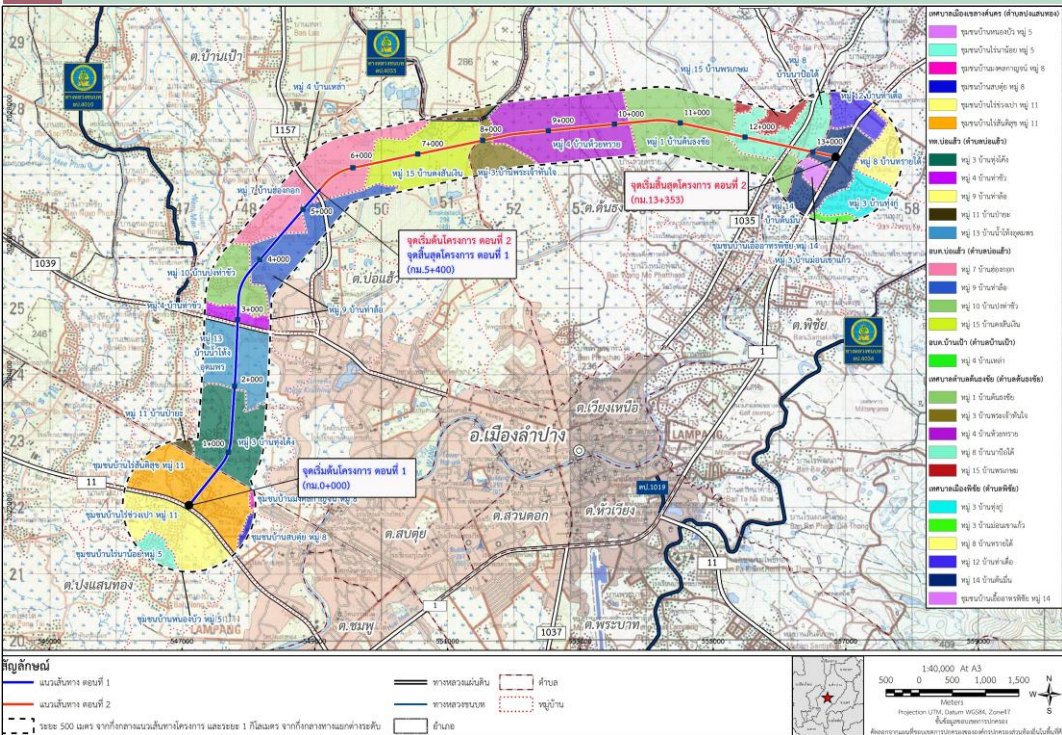


ขั้นตอนการดำเนินการเรื่องรื้อวางทุกซอกของกรมทางหลวงชนบท



หมายเหตุ: 1. กรณีหน่วยงานดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ ขอให้รายงานผลให้เจ้าหน้าที่ทราบทันที
2. กรณีเรื่องอยู่ระหว่างดำเนินการ ขอความกรุณารายงานผลให้เจ้าหน้าที่ทราบภายในระยะที่กำหนด เป็นระยะ

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม (ระยะก่อสร้าง)



พื้นที่เป้าหมาย

แนวเส้นทาง ตอนที่ 1

ตำบลแสงทอง (4 หมู่บ้าน)

ตำบลบ่อแก้ว (9 หมู่บ้าน)

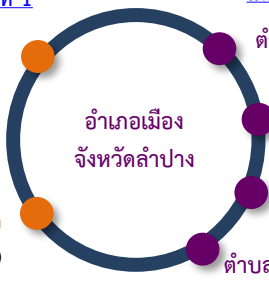
แนวเส้นทาง ตอนที่ 2

ตำบลบ่อแก้ว (3 หมู่บ้าน)

ตำบลต้นธงชัย (7 หมู่บ้าน)

ตำบลพิชัย (6 หมู่บ้าน)

ตำบลบ้านเป้า (1 หมู่บ้าน)



กลุ่มเป้าหมาย

รวม 4 กลุ่มหลัก

1. กลุ่มผู้นำชุมชน
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม
3. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ
 - 3.1 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
 - 3.2 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
4. กลุ่มสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาโครงการ
 - 4.1 กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
 - 4.2 กลุ่มสถานประกอบการในระยะมากกว่า 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ดัชนีการติดตามตรวจสอบ

- สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป
- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง
- ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันฯ
- ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงชนบท

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบ

- ฝุ่นละออง
- เสียงดังรบกวน
- อุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง
- ขยะ/น้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงาน



ประชาชนบริเวณโครงการ

คนงานก่อสร้าง

เจ็บป่วยทางกาย



ความเครียด



ผลกระทบทางลบระดับปานกลาง

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

- จัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงาน
- ประสานงานกับสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง (ศูนย์บริการสาธารณสุขบ้านกาด ศูนย์บริการสาธารณสุขบ้านแม่กีย รพ.สต.บ้านม่วงแจว รพ.สต.บ้านท่าข้าว รพ.สต.บ้านสบไพร รพ.สต.บ้านต้นธงชัย และรพ.สต.บ้านต้นมีน) เพื่อขอรับบริการ กรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉิน
- กรณีที่มีโรคระบาด ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด



- อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น



- อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล



- สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม

บริเวณพื้นที่ศึกษา

✓ พบแหล่งโบราณคดี 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีทุ่งเตาโท (ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน) ระยะ 176 เมตร

✓ พบแหล่งศิลปกรรมประเภทศาสนสถาน พบว่ามี 4 แห่ง ได้แก่

1. วัดทุ่งโค้ง
2. วัดท่าล้อ (เก่า)
3. วัดร่องกอก
4. สถานธรรมกวางหมิง

X ไม่อยู่ในเขตพื้นที่เมืองเก่า ตามประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า

X ไม่มีแนวเขตกำแพงเมืองและคูเมือง



ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่ 5-9 มิ.ย. พ.ศ. 2568

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้อ้างอิงทางกฎหมายได้

ผลกระทบ

- การใช้เครื่องจักรก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพ

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

ระยะก่อสร้าง

ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

1. ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง
2. ก่อนเริ่มก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ เพื่อร่วมตรวจสอบบันทึกข้อมูลและภาพถ่ายไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และโบราณวัตถุ เพื่อใช้เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดความเสียหาย
3. ระหว่างการก่อสร้าง หากพบโบราณวัตถุหรือหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีใด ๆ ต้องหยุดการก่อสร้างทันที แล้วรีบแจ้งกรมทางหลวงชนบท และสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่
4. หากพบว่าเกิดความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ ทราบ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเข้ามาตรวจสอบและร่วมกันกำหนดแนวทางการแก้ไขและป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้น
5. อำนวยความสะดวกให้สำนักงานศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ สามารถเข้าตรวจสอบพื้นที่โครงการได้ตลอดเวลา



ผลกระทบ

ระยะก่อสร้าง

- การบดบังการมองเห็นหรือมีทัศนียภาพที่แตกต่างไปจากเดิม

ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)

- เก็บขยะออกจากพื้นที่ก่อสร้างและดูแลให้สะอาดเป็นระเบียบอยู่เสมอ
- จัดให้มีพื้นที่เก็บกองเศษวัสดุจากการก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย
- ปรับสภาพบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและที่กองวัสดุ ให้กลับคืนสู่สภาพเดิมทันทีหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และเศษวัสดุจากการก่อสร้าง ออกโดยเร็วเมื่อก่อสร้างเสร็จ



ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีผลกระทบ



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



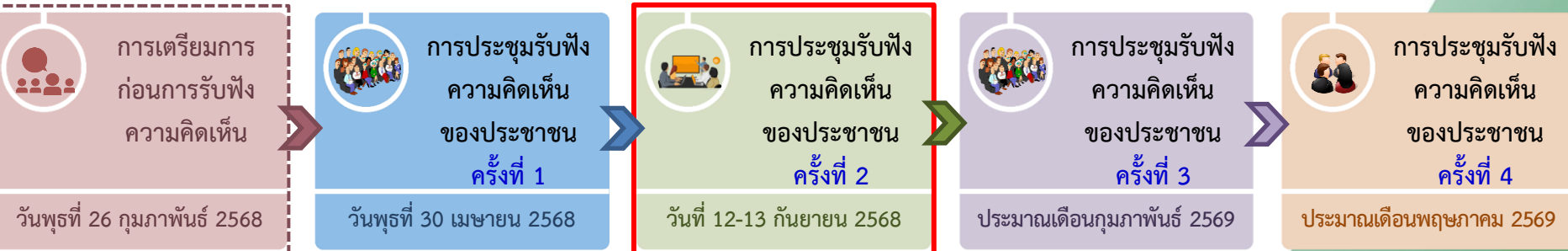
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.



การมีส่วนร่วมของประชาชน



แผนการจัดประชุม



การประชาสัมพันธ์โครงการ





กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

การประชาสัมพันธ์โครงการ





การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ และไลน์โครงการ

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 7 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3
วันเสาร์ที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13:00 - 16:00 น.	วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 09:00 - 12:00 น.	วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13:00 - 16:00 น.

www.อีไอเอถนนเลี้ยวเมืองลำปางตงวันตง.com
อีเมล: eeio@eeio.com (0112qdsyo)
โทร: 0 2855 6660 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

ด้วยสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท มีความประสงค์จะดำเนินการโครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง

Website

www.อีไอเอถนนเลี้ยวเมืองลำปางตงวันตง.com



LINE VOOM Explore Following

เชียงใหม่ลำปางทช.
2 followers
Posts 7
Follow

เชียงใหม่ลำปางทช.
ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 7 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2

Line Official Account

เชียงใหม่ลำปางทช. หรือ @112qdsyo





การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี



การรับฟัง
ความคิดเห็น
ของประชาชน
Public Consultation

หน้าหลัก เข้าสู่ระบบ

เกี่ยวกับเรา ▾ โครงการของรัฐ ข่าวประชาสัมพันธ์ กฎหมาย แนวคำพิพากษา บทความรู้ ▾

การรับฟังความคิดเห็นด้วยวิธีอื่น ๆ

วิธีการ	วันเริ่มต้น	วันสิ้นสุด	สถานที่	รายละเอียดอื่น ๆ
การสนทนา กลุ่มย่อย	12/09/2568	13/09/2568	เทศบาลตำบลต้น ธงชัย เทศบาล เมืองพิชัย และ เทศบาลตำบลบ่อ แฮ้ว	กลุ่มที่ 1 วันศุกร์ที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ห้องประชุม 5 ธันวาคม เทศบาลตำบลต้นธงชัย ตำบลต้นธงชัย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง กลุ่มที่ 2 วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลเมืองพิชัย ตำบล พิชัย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง กลุ่มที่ 3 วันเสาร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00- 16.00 น. ณ ห้องประชุมอุดมพร ชั้น 2 เทศบาลตำบลบ่อแฮ้ว ตำบลบ่อแฮ้ว อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง
การ อภิปราย สาธารณะ	30/04/2568	30/04/2568	ห้องเวียงแก้ว โรงแรมลำปาง เวียงทอง ตำบล สวนดอก อำเภอ เมืองลำปาง จังหวัดลำปาง	การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ดำเนินการในวันพุธที่ 30 เมษายน 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องเวียงแก้ว โรงแรมลำปางเวียงทอง ตำบลสวนดอก อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107 เว็บไซต์โครงการ www.อีไอแอลเอ็นเอเซียเมืองลำปางฝั่งตะวันตก.com ไลน์โครงการ เสียงเมืองลำ ปางทช. (@1122qdsyo) อีเมล asia.alabconsult.pp@gmail.com

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ข้อมูลที่ : 1



การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายไวเนิลประชาสัมพันธ์โครงการ



จุดเริ่มต้นโครงการ ทล.11



จุดสิ้นสุดโครงการ ทล.1



จุดตัดโครงการตอนที่ 1 และตอนที่ 2



องค์การบริหารส่วนจังหวัดลำปาง



เทศบาลตำบลต้นธงชัย



เทศบาลเมืองพิชัย



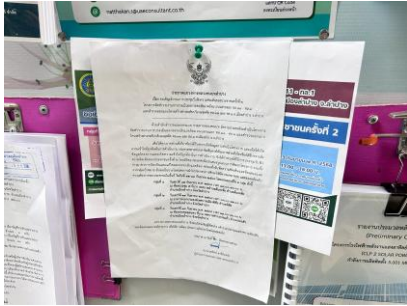
องค์การบริหารส่วนตำบลป่อเต๊ว



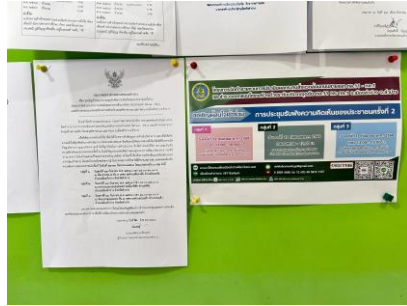
องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านปั่ว



การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



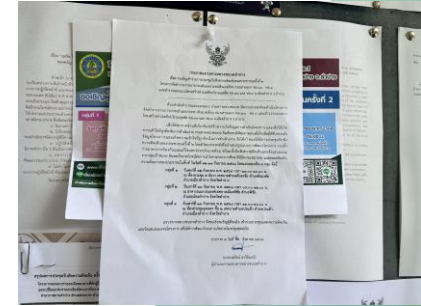
ที่ว่าการอำเภอเมืองลำปางลำปาง



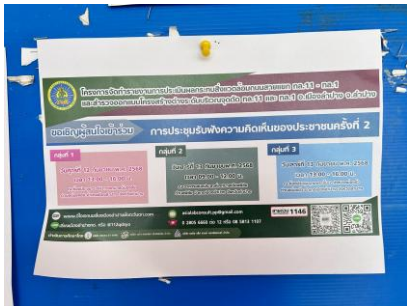
องค์การบริหารส่วนจังหวัดลำปาง



องค์การบริหารส่วนตำบลบ่อแฮ้ว



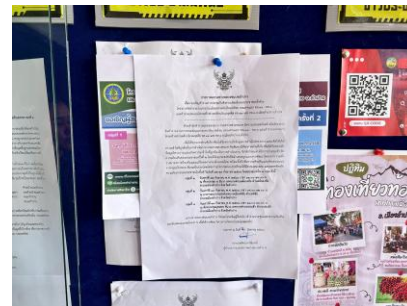
แขวงทางหลวงชนบทลำปาง



เทศบาลเมืองเขลางค์นคร



เทศบาลตำบลบ่อแฮ้ว



เทศบาลเมืองพิชัย



เทศบาลตำบลต้นธงชัย



การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ





การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ





การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ

สวท.ลำปาง FM 97 MHz





การประชาสัมพันธ์ร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Draft EIA Report)



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดลำปาง



ที่ว่าการอำเภอเมืองลำปาง



เทศบาลตำบลต้นธงชัย



เทศบาลเมืองพิชัย



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1
และสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.11 และ ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง



บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
ENGINEER 31 CO., LTD.



บริษัท เวกา คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด
VEGA CONSULT ENGINEERING CO., LTD.



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.

ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1



ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม



ระยะเวลาและสถานที่จัดประชุม

วันพุธที่ 30 เมษายน 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องเวียงพนา โรงแรมลำปางเวียงทอง ตำบลสวนดอก อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง



จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

176 ราย



ประธานการประชุม

นายณพัทธ์ สารีอินทร์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทลำปาง

ภาพบรรยากาศการประชุม



นายพรรัตน์ สารอินทร์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทลำปาง
ประธานเปิดการประชุม



นายธนวัต ล้ำมะนา
วิศวกรโยธาชำนาญการ
ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึก
ร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมวิดีโอทัศน์โครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



การตอบข้อซักถาม



สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุม

ออกแบบถนนโครงการให้
เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และ
สอดคล้องกับการใช้งาน
ของประชาชนในพื้นที่

ให้ออกแบบบริเวณจุดตัด
ทางรถไฟให้เหมาะสมและ
สอดคล้องกับการดำเนิน
โครงการรถไฟรางคู่
และรถไฟความเร็วสูง

ให้ออกแบบบริเวณจุดตัด
ทางหลวงหมายเลข 1
เป็นแบบทางลอด

ให้ออกแบบระบายน้ำให้มี
ประสิทธิภาพเพียงพอ
และเหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิด
ผลกระทบต่อประชาชนและ
พื้นที่เกษตรกรรม

ให้พิจารณาร่วมกับ
การพัฒนาเมือง
โดยเฉพาะชุมชนที่
แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

ห่วงกังวลผลกระทบต่อ
ด้านความั่นสะเทือน
ในระยะก่อสร้างโครงการ

ขอให้มีการประชาสัมพันธ์
เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ
ข้อมูลข่าวสารโครงการ
อย่างทั่วถึง



จบการนำเสนอ

ขอบคุณครับ/ค่ะ





การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ





แนะนำขั้นตอนการชักถาม/เสนอแนะ

ขั้นตอน

ขอความร่วมมือ

ผู้ที่ต้องการชักถาม/ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ขอให้ยกมือ ผู้ดำเนินรายการจะแจ้งลำดับการชักถาม
และจะมีเจ้าหน้าที่นำไมโครโฟนไปให้

ขอความกรุณาท่านแนะนำตัว โดยแจ้ง
ชื่อ-นามสกุล และหน่วยงาน
(กรณีเป็นประชาชนโปรดระบุหมู่บ้านและตำบล)

*****กระชับประเด็น*****

เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมท่านอื่น
สามารถชักถาม
และเสนอข้อคิดเห็น
ได้อย่างเท่าเทียม

