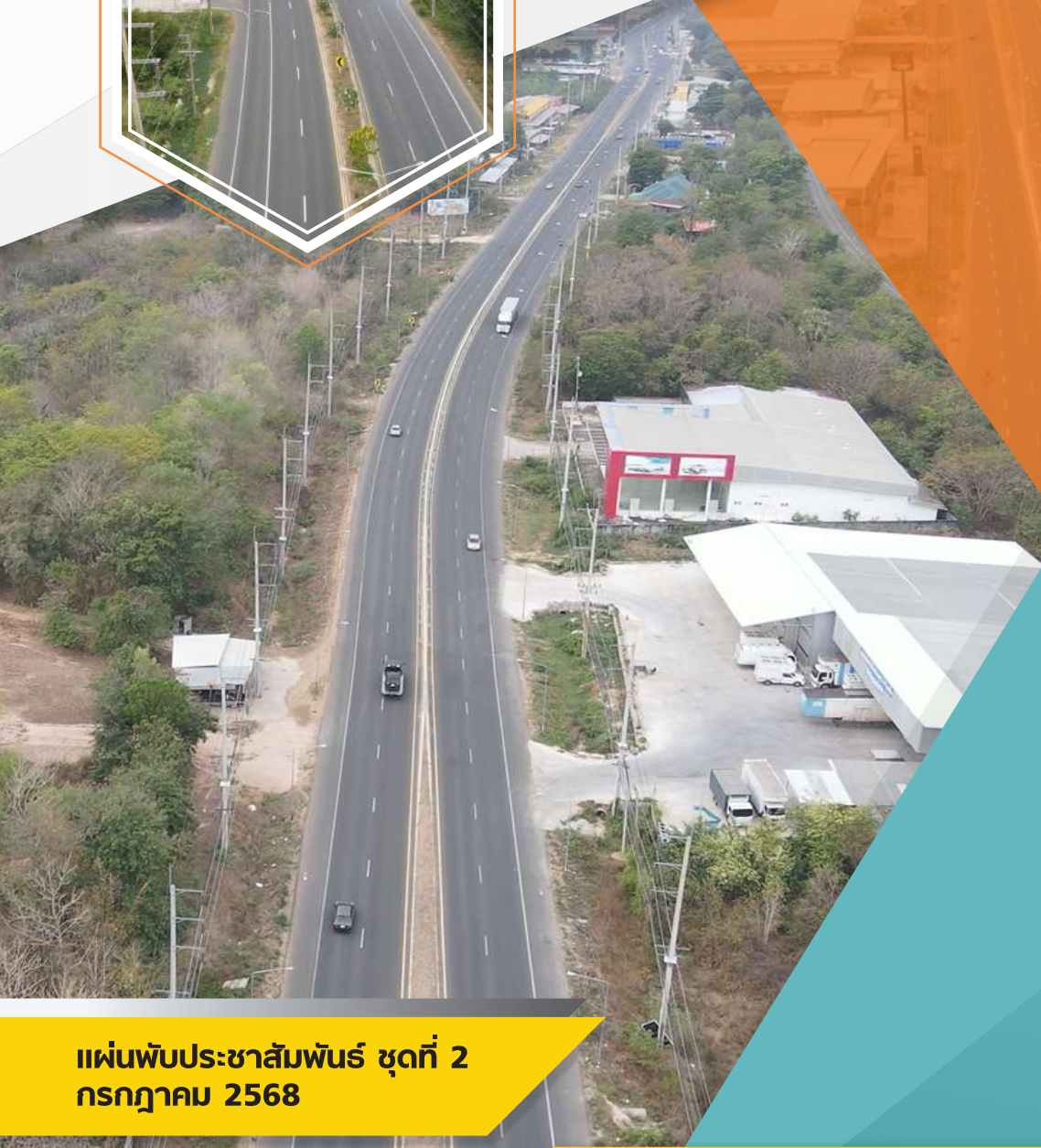




โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
กรกฎาคม 2568

ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท ซิตี้ แพลน
โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัด สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงรอบ โดยมีเพียงเฉพาะทางทิศใต้ที่มีทางหลวงหมายเลข 294 ทำหน้าที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง ประกอบด้วยอำเภอเมืองศรีสะเกษ มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงเนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษ เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือแล้วเสร็จ ภายใต้ชื่อ “งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)”



ทั้งนี้ เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษครบวงรอบ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างบริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนทอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จ นอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง และรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตเมืองศรีสะเกษแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวและรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอื่น ๆ ของจังหวัด ซึ่งสนับสนุนแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับยกทวนปี พ.ศ. 2567) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองนำอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ และประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน





วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Report)
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษและพื้นที่ใกล้เคียง



พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้าน ของตำบลหนองครก 9 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพนข่า 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ

อำเภอเมืองศรีสะเกษ

- ตำบลหนองครก (3 หมู่บ้าน)
- ตำบลเมืองใต้ (9 ชุมชน)
- ตำบลโพนข่า (3 หมู่บ้าน)
- ตำบลหนองแก้ว (1 หมู่บ้าน)
- ตำบลโพธิ์ (3 หมู่บ้าน)





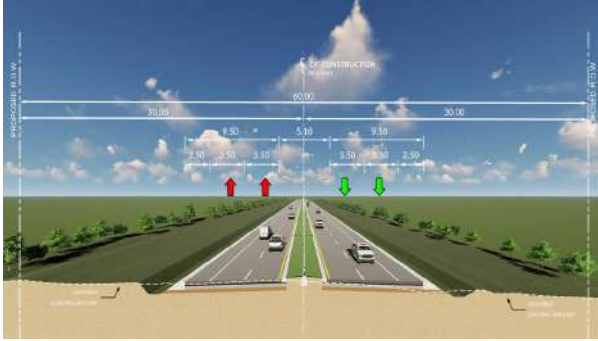
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การกำหนดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

รูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ 3 รูปแบบทางเลือก

เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ช่องจราจรกว้างช่องละ: 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่องจราจร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร



ข้อเด่น

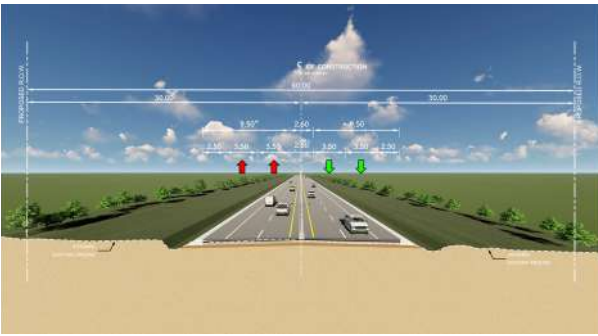
- มีความปลอดภัยในการใช้ทาง ในพื้นที่ชุมชนที่จำกัดความเร็วรถ
- สะดวกต่อการเดินข้ามถนนง่าย และปลอดภัย เนื่องจากมีพื้นที่เกาะสำหรับยืนรอกลางถนน
- กำหนดรูปแบบการจราจรได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากมีช่องจราจรรอเลี้ยวกลับรถ
- ค่าก่อสร้างต่ำกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต
- ทัศนียภาพสวยงาม สามารถตกแต่งเกาะกลางให้มีความสวยงาม

ข้อด้อย

- หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้
- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทาง มีประสิทธิภาพปานกลาง

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ช่องจราจรกว้างช่องละ: 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่องจราจร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 2.60 เมตร



ข้อเด่น

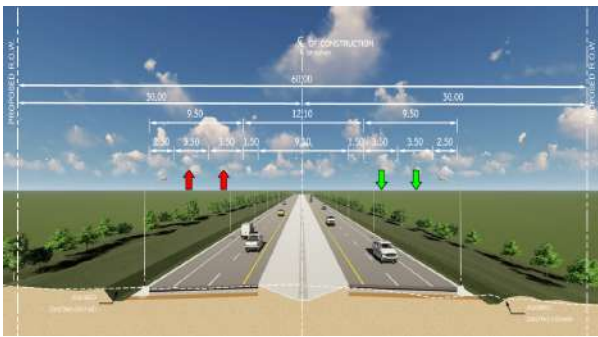
- หากเกิดอุบัติเหตุ รถชนกับกำแพงคอนกรีตและสามารถพลิกกลับมารถอยู่ในช่องของตัวเองได้
- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น
- ต้องการการบำรุงรักษาต่ำที่สุด
- ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่ารูปแบบอื่น

ข้อด้อย

- มีพื้นที่รอเดินข้ามที่เกาะกลางน้อย รวมทั้งการมองเห็นที่น้อยกว่ารูปแบบ เกาะกลางแบบยก
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น
- มีค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น
- บดบังทัศนียภาพ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตมีความสูงมากกว่ารูปแบบอื่น
- ความกว้างช่องรอเลี้ยวกลับรถมีจำกัด อาจส่งผลกระทบต่อรถทางตรง
- พื้นที่ตัดต้นยางจราจรน้อย

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ช่องจราจรกว้างช่องละ: 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่องจราจร ไหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร



ข้อเด่น

- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางดีกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่สำหรับช่องจราจรรอเลี้ยวกลับรถมากกว่ารูปแบบอื่น
- ต้องการการบำรุงรักษาปานกลาง
- ทัศนียภาพปานกลางไม่สูงบดบังทัศนียภาพ แต่ตกแต่งให้สวยงามได้ยาก
- ค่าก่อสร้างต่ำกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

ข้อด้อย

- หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้
- ความสะดวกในการเดินข้ามถนนปานกลาง
- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต
- ต้องการการบำรุงรักษาสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต



การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาหน้าตัดถนนของโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญรวมทั้งจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของผู้ใช้รถทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอเลี้ยวกลับรถ
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย

■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และกลิ่นสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



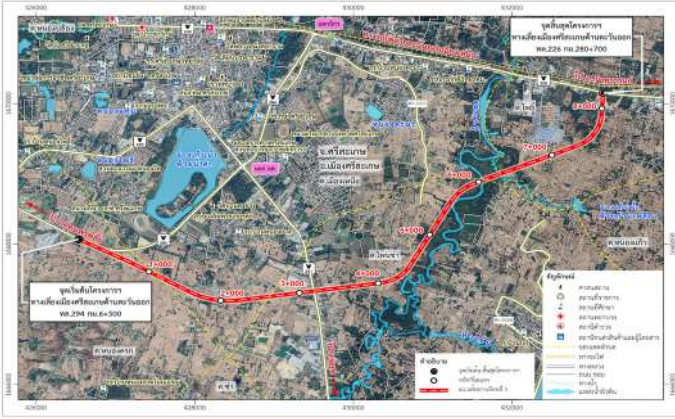
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก

แนวเส้นทางเลือกที่ 1

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่บริเวณริมทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้าง ไม้วัสดุ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ชุมชนโนนหมากแข้ง โดยแนวเส้นทางแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณประมาณ กม.4+000 ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ป่า มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ตัดผ่านห้วยเอด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชานเมืองมีชุมชนบ้านกอก และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ตอนเหนือ ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร



ข้อเด่น

- การลงทุนก่อสร้างต่ำที่สุด เนื่องจากระยะทางในการก่อสร้างน้อย เมื่อเทียบการทางเลือกอื่น
- ระยะทางในการเดินทางน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3

ข้อด้อย

- การรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตน้อย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ชุมชนมากกว่ารูปแบบอื่น
- ตัดผ่านแนวคลองชลประทาน ทำให้ต้องก่อสร้างสะพานข้าม

แนวเส้นทางเลือกที่ 2

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่บริเวณริมทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้าง ไม้วัสดุ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชุมชนโนนหมากแข้ง โดยแนวเส้นทางแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณประมาณ กม.4+000 ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ป่า มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ตัดผ่านห้วยเอด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชานเมืองมีชุมชนบ้านกอก และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร



ข้อเด่น

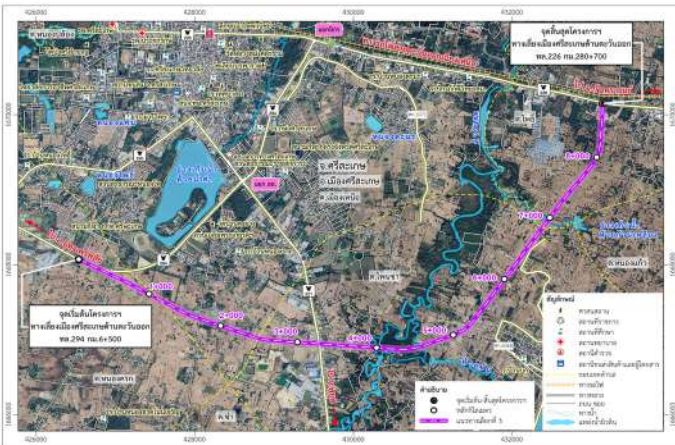
- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดี เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมือง
- สดพลกระทบต่อการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้าง (น้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1)

ข้อด้อย

- การลงทุนก่อสร้างสูง เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1
- ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน มากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1
- มีจุดตัดลำน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1

แนวเส้นทางเลือกที่ 3

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง หลังจากนั้นแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 บริเวณหมู่บ้านวนาสี บริเวณประมาณ กม.2+000 ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+950 โดยรอบเป็นพื้นที่ที่มีอาคารพาณิชย์ ศูนย์รถมอเตอร์ไซด์ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกตัดผ่านห้วยเอดและห้วยชัน โดยมีแนวเส้นทางไฟฟ้าแรงสูง และชุมชนบ้านกอก อยู่บริเวณด้านขวา และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร



ข้อเด่น

- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีที่สุด เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากที่สุด
- ได้รับผลกระทบต่อการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2

ข้อด้อย

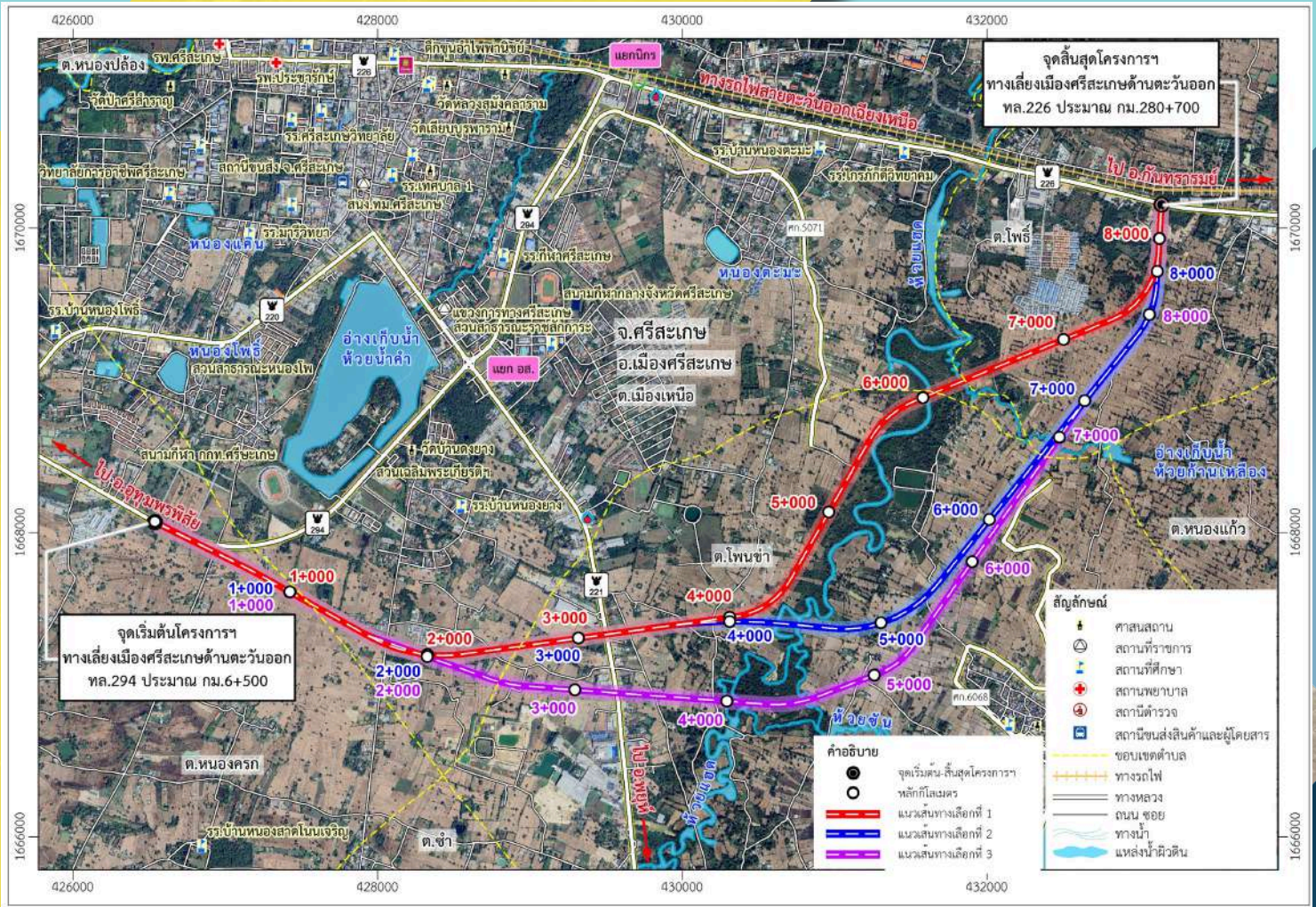
- การลงทุนก่อสร้างและค่าเวนคืนสูงกว่าทางเลือกอื่น เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2
- ตัดผ่านลำน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2



การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก



การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเบื้องต้น

การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละแนวเส้นทางเลือกโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

■ ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน) เช่น

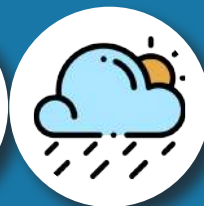
- การออกแบบทางเรขาคณิต (ทางราบ)
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- จุดตัดถนนเดิม
- ความเหมาะสมในการระบายน้ำ
- รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชย
- อสังหาริมทรัพย์

■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
- ผลกระทบด้านสาธารณสุข
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ





การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางเลือกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294

รูปแบบทางเลือกที่ 1

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ขั้วจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางสามแยก และมีสัญญาณไฟจราจร



ข้อเด่น

- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
- พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 2 และรูปแบบทางเลือกที่ 3

ข้อด้อย

- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบทางเลือกที่ 2

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ขั้วจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางวงเวียนเพื่อเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง



ข้อเด่น

- ทางแยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง

ข้อด้อย

- การออกแบบทางระบายน้ำลักษณะโค้งทางดิ่งแย่งที่สุด
- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคอย

รูปแบบทางเลือกที่ 3

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ขั้วแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง และทางโค้ง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานรถในเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ ไม่มีจุดตัดการจราจร และไม่มีสัญญาณไฟจราจร



ข้อเด่น

- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
- รองรับชุมชนด้านใต้เพื่อเดินทางเข้าเมือง
- ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย

- มูลค่าก่อสร้างแพง
- ใช้พื้นที่เวนคืนมาก



การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางเลือกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางเลือกที่ 1

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานมีสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดการตัดกระแสรองรถบนทางหลวงหมายเลข 221



ข้อเด่น

- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
- โครงสร้างสะพานสั้น

ข้อด้อย

- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบทางเลือกที่ 2

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นวงเวียนระดับดิน ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง



ข้อเด่น

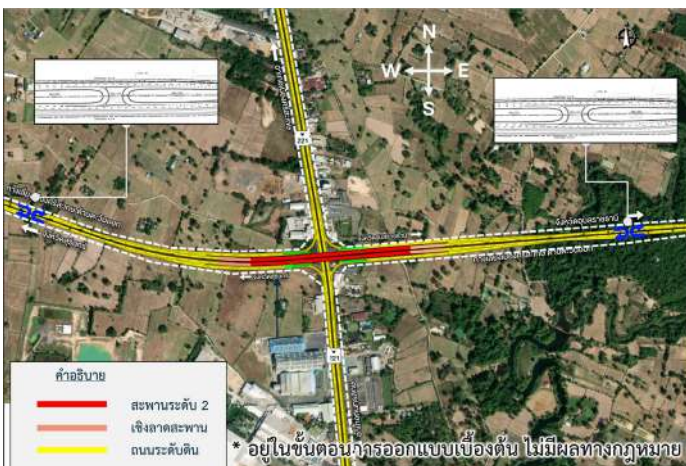
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
- โครงสร้างสะพานสั้น

ข้อด้อย

- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควคอย

รูปแบบทางเลือกที่ 3

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงถนนโครงการ และทางหลวงหมายเลข 221 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานมีการเปิดทางแยก และจุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อให้รถบนทางหลักทั้งสองทิศทางสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ



ข้อเด่น

- การจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 221 ไม่มีการตัดขาด
- ราคาค่าก่อสร้างน้อยที่สุด

ข้อด้อย

- ไม่รองรับการจราจร สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาจากทิศทาง
- ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น



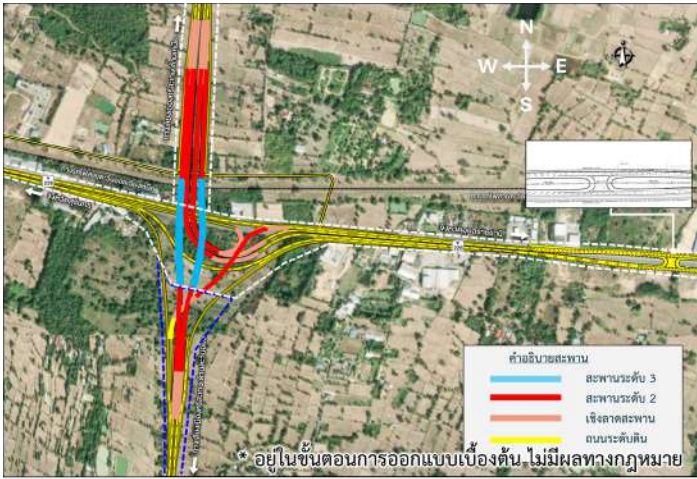
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางเลือกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางเลือกที่ 1

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 3 ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไป - กลับ ด้านเหนือ - ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 ใน 3 ทิศทาง รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทาง จากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไปจังหวัดอุบลราชธานี และจากจังหวัดอุบลราชธานี ไปด้านเหนือ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร



ข้อเด่น

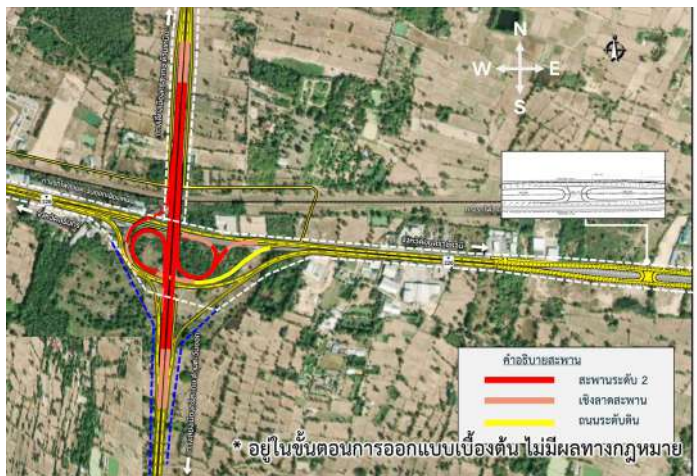
- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด

ข้อด้อย

- บดบังทัศนียภาพ
- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ

รูปแบบทางเลือกที่ 2

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไป - กลับ ด้านเหนือ - ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 ใน 4 ทิศทาง รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทาง จากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไปอำเภอเมืองศรีสะเกษ และจากจังหวัดอุบลราชธานี ไปด้านเหนือ โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร



ข้อเด่น

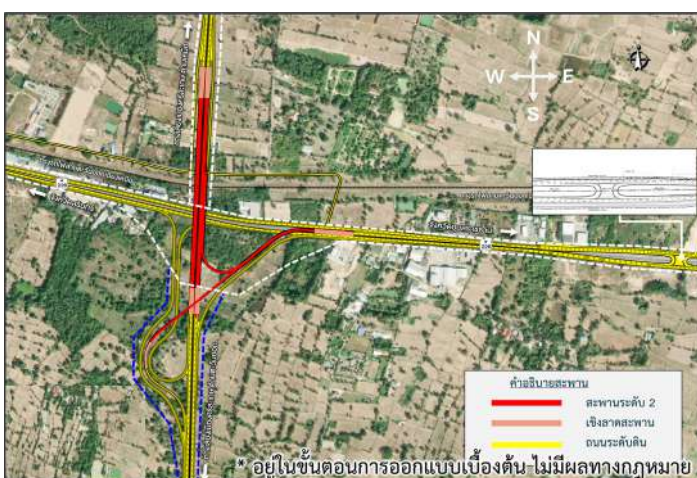
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1
- รองรับจราจร 4 ทิศทาง

ข้อด้อย

- มีการเวนคืนพื้นที่มากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1

รูปแบบทางเลือกที่ 3

เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไป - กลับ ด้านเหนือ - ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 ใน 2 ทิศทาง รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทาง จากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือไปจังหวัดอุบลราชธานี โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร



ข้อเด่น

- ออกแบบให้รองรับการจราจรในทุกทิศทาง
- มูลค่าการก่อสร้างถูกที่สุด
- รูปแบบการเดินทางไม่ซับซ้อน

ข้อด้อย

- ใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้น
- ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 2



การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

การศึกษาทางเลือกของโครงการเบื้องต้น

การกำหนดปัจจัยในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

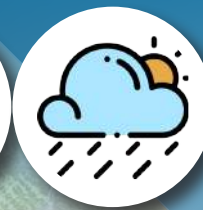
- งบประมาณรายคาบ
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

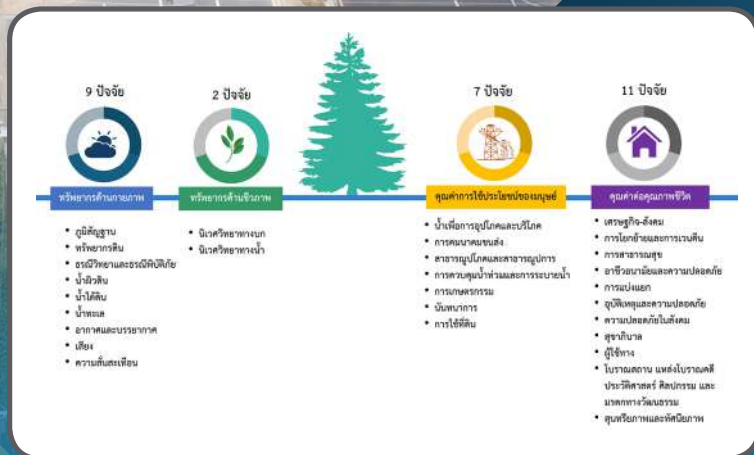
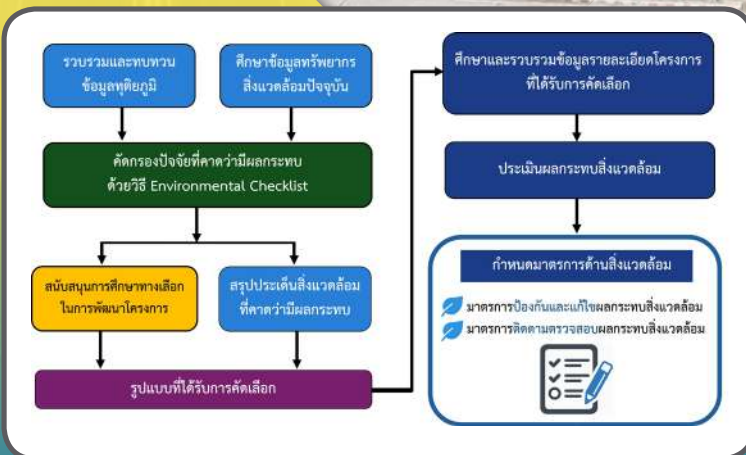
■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุข
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

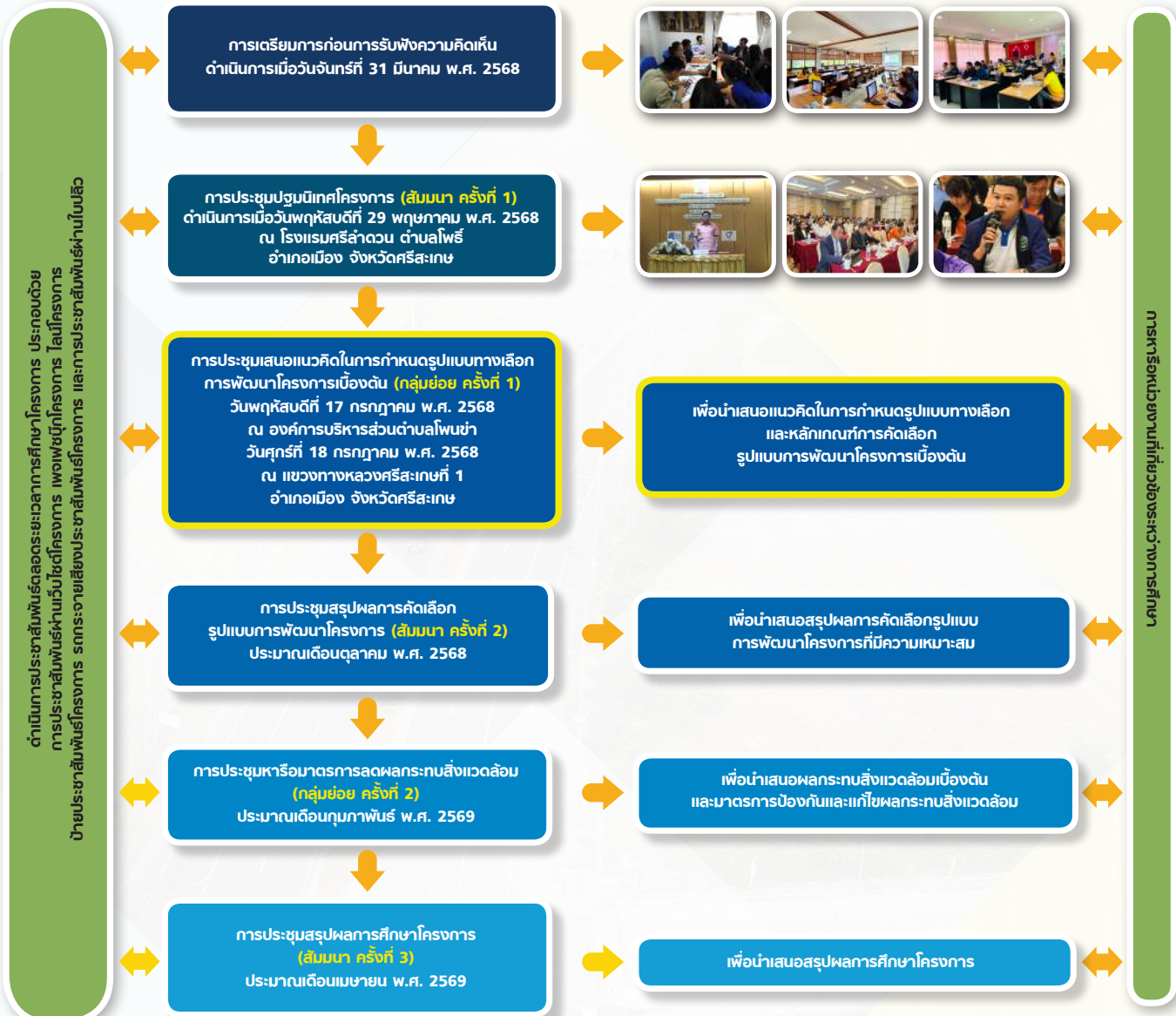
การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for preparation of environmental impact statement of a road scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 : เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง





การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
 เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
 เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
 โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
 โทรสาร : 0 2354 1034 อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwwzw



ด้านวิศวกรรม บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด
 เลขที่ 1199 อาคารมีจอร์จ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเชีย แพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด
 เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางพิภพ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160



ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง บริษัท อินเทลเพลน จำกัด
 เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120



ด้านการสำรวจ ตรวจสอบดิน และวัสดุ บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด
 เลขที่ 278 ซอยพระรามที่ 41 (ถนนเสรี 9) แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250



หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107
 หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17

E-Mail : asialabconsult.pp@gmail.com