



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการศึกษาโดย

พฤษภาคม 2568



บริษัท ซิตี้ แพลน  
โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์  
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด





กำหนดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

วันพฤหัสบดีที่ 29 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลาดวน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

---

09.00-09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30-09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวรายงาน โดย ผู้แทนกรมทางหลวง - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ หรือผู้แทน
09.45-09.50 น.	นำเสนอวิทัศน์โครงการ
09.50-11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ นายศรศักดิ์ แก้วแบน วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ดร.กิตติพงษ์ เพิ่มพูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00-11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50-12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม

\*\*\*\*\*





เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้งวิศวกรที่ปรกษาสำรวจและออกแบบทงหลวงแนวใหม่  
ทงเลียงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5	ลักษณะโครงการ	5
6	ขอบเขตการศึกษา	5
7	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	11
7.1	สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	12
7.2	สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	16
7.3	สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	19
7.4	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	24
8	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	25
8.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	25
8.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	29
9	แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ	34
9.1	แนวคิดการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ	34
9.2	แนวคิดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ	36
9.3	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	37
10	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	40
11	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	42
11.1	ด้านวิศวกรรม	42
11.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	42
11.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	42
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	43



## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
7-1	ตารางคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด	23
8-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	25
8-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	26
8-3	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
10-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	40
10-2	การหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	41



## สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
6-1	ขอบเขตการศึกษา	6
6-2	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	9
6-3	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	11
7-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	14
7-2	โครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ	15
7-3	สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณ กม.6+500	16
7-4	ช่วงแนวเส้นทางโครงการ	17
7-5	สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณ กม.280+700	19
7-6	ทางน้ำหลักในพื้นที่โครงการ	20
7-7	สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ	21
7-8	พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม	22
7-9	ทิศทางการไหลและพื้นที่รับน้ำบริเวณโครงการ	23
7-10	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	24
8-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560	28
8-2	โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	31
8-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	32
8-4	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	33
9-1	แนวคิดการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ	35
9-2	ตัวอย่างเกาะกลางแบบยก (Raised Median)	36
9-3	ตัวอย่างเกาะกลางแบบก้ำแพงคอนกรีต (Barrier Median)	36
9-4	ตัวอย่างเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	37
9-5	รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ	38
9-6	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 294	39
9-7	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 221	39
9-8	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226	39

## 1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา และมีจุดผ่านแดน ช่องสงฆำ อำเภอกงสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นเส้นทางสำคัญในด้านการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว ประกอบกับมีทรัพยากรดินและน้ำที่มีความเหมาะสมต่อการทำเกษตรกรรมรวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายประเภทที่สำคัญ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ ส่งผลให้ปัจจุบันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษเพิ่มสูงมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัด สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงรอบ โดยมีเพียงเฉพาะทางทิศใต้ที่มีทางหลวงหมายเลข 294 ทำหน้าที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง ประกอบกับอำเภอเมืองศรีสะเกษมีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูง เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษ เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือไปแล้ว ภายใต้ชื่อ “งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)” โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณแยกพีชสวน กม.269+931 ของทางหลวงหมายเลข 226 และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.267+520 ของทางหลวงหมายเลข 226

ทั้งนี้ เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษครบวงรอบ กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนกอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จ นอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง และรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตเมืองศรีสะเกษแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยว และรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอื่น ๆ ของจังหวัด ซึ่งสนับสนุนแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2567) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ และประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดี ในพื้นที่ระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า เป็นที่ตั้งของเป็นโบราณสถาน วัดโนนแค โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์ ทำให้โครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลำดับที่ 20.7 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี

แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ

กรมทวงหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัท ซีดี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด

การประชาสัมพันธ์และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเป็นงานส่วนสำคัญ ซึ่งจะทำให้ผลการศึกษาโครงการมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งได้มีการนำข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากชุมชนมาร่วมกันพิจารณารูปแบบในการก่อสร้างและร่วมกันกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้การพัฒนาโครงการประสบผลสำเร็จและตรงตามความต้องการของชุมชนในพื้นที่อย่างแท้จริง โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการ

## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

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

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ รวมทั้งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการศึกษาโครงการรวมถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่จากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาด้านต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม

### 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

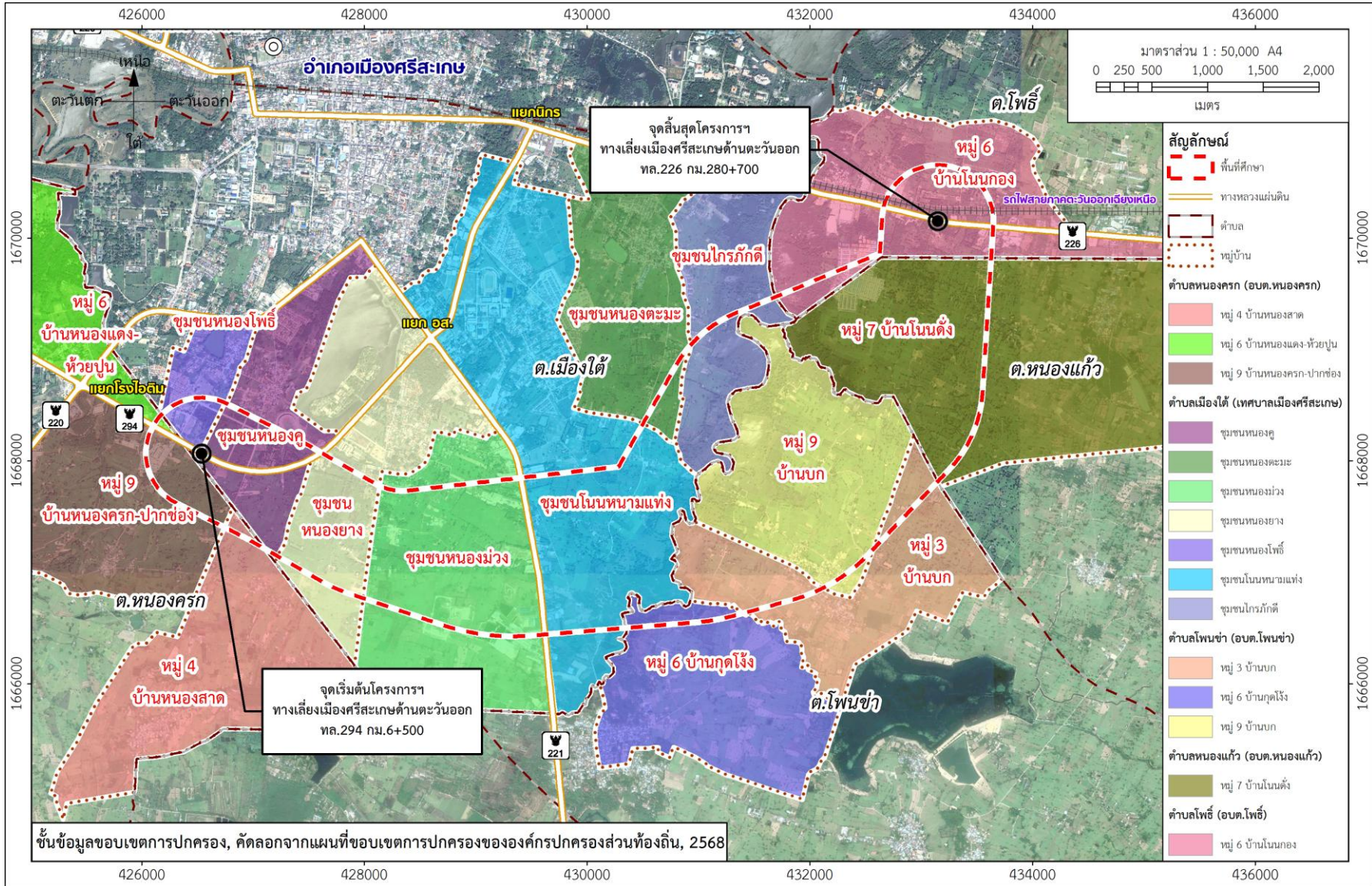
- 1) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- 2) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 3) ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ และพื้นที่ใกล้เคียง

### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้าน ของตำบลหนองครก 7 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพนข่า 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 1 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1  
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดศรีสะเกษ	อำเภอเมืองศรีสะเกษ	1. ตำบลหนองครก	1) หมู่ 4 บ้านหนองสาต	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก
			2) หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน	
			3) หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง	
		2. ตำบลเมืองใต้	1) ชุมชนหนองคู	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
			2) ชุมชนหนองตะมะ	
3) ชุมชนหนองม่วง				
4) ชุมชนหนองยาง				
3. ตำบลโพนข่า	1) หมู่ 3 บ้านบก	องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า		
	2) หมู่ 6 บ้านกุดโจ่ง			
	3) หมู่ 9 บ้านบก			
4. ตำบลหนองแก้ว	1) หมู่ 7 บ้านโนนดั่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว		
		5. ตำบลโพธิ์	1) หมู่ 6 บ้านโนนกอง	องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	15 หมู่บ้าน/ชุมชน	5 หน่วยงาน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

## 5. ลักษณะโครงการ

เป็นการสำรวจและออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนกอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ รวมทั้งออกแบบการเชื่อมต่อบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณทางหลวงหมายเลข 221 และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ปริมาณการจราจรในอนาคต เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง

## 6. ขอบเขตการศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีขอบเขตการดำเนินงานดังนี้ (รูปที่ 6-1)

### 1) งานทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา

ทำการทบทวนงานศึกษาความเหมาะสมฯ หรือทบทวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีอยู่เดิม และแผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรายกรณี ข้อร้องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี)

### 2) งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษา ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ
- ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ที่จะมีผลต่อการจราจรในอนาคต

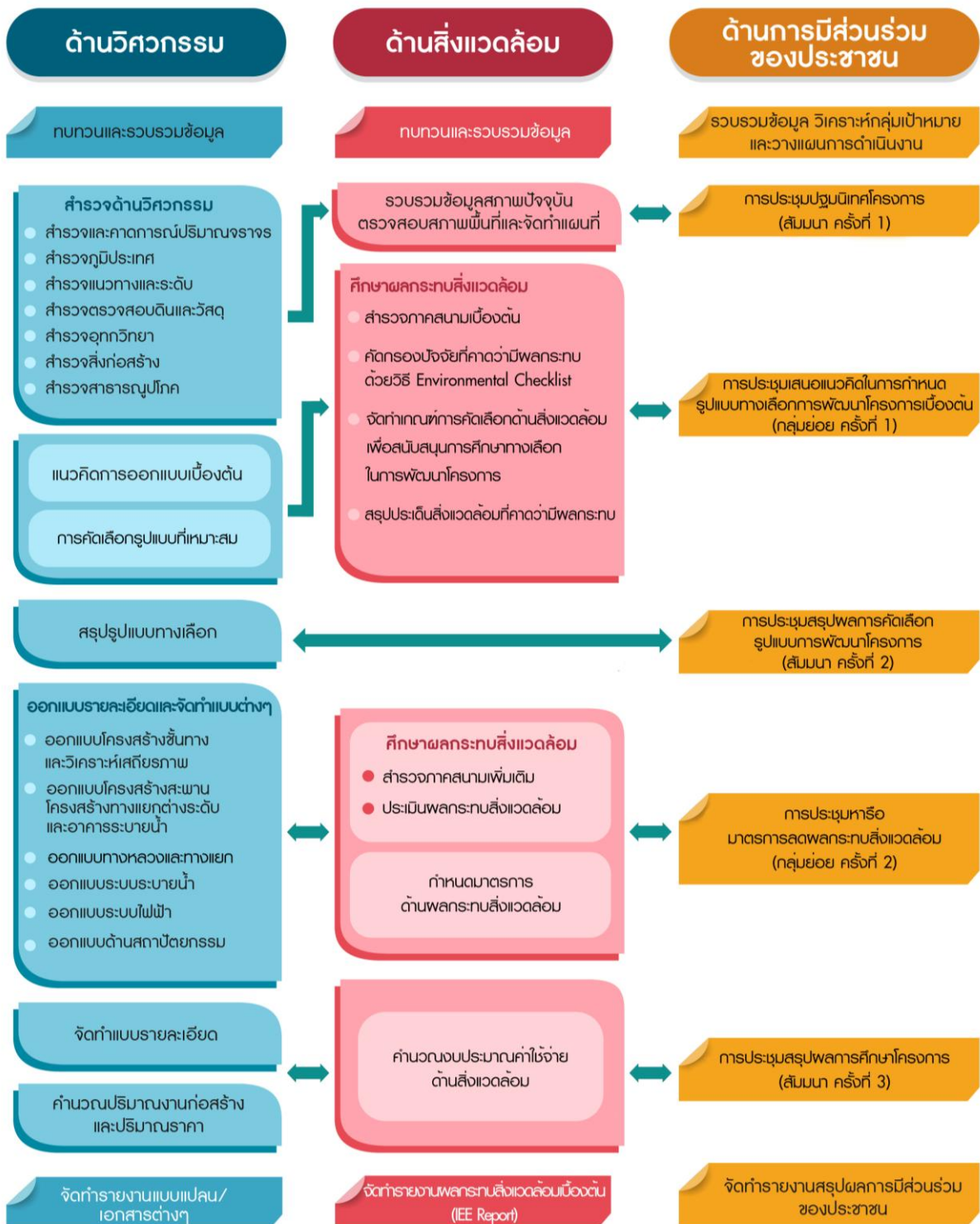
### 3) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

- การประเมินค่าใช้จ่าย ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- การประเมินผลประโยชน์ศึกษาและแสดงที่มาของผลประโยชน์ที่ได้รับ ทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ
- การวิเคราะห์ความคุ้มค่า วิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนปีแรก (First Year Rate of Return: FYRR)

### 4) งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

สำรวจข้อมูลการจราจรต่าง ๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts) ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Counts) การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination

Survey) และข้อมูลตัวชี้วัดสภาพการจราจรของโครงข่ายทางหลวงและทางแยกในปัจจุบัน ได้แก่ ความเร็ว เวลาในการเดินทาง ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยก



รูปที่ 6-1 ขอบเขตการศึกษา



#### 5) งานสำรวจแนวทางและระดับ

สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ แนวทาง และระดับ เพื่อนำมาจัดทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวาง เส้นชั้นความสูง และดำเนินการสำรวจรายละเอียดตามแนวเส้นทาง ทางแยกและย่านชุมชน สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน

#### 6) งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

สำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดิน และสภาพใต้พื้นผิวดิน ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งศึกษาการทรุดตัวของคันทางที่จะเกิดขึ้น

#### 7) งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัดทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้สูงอายุและงานอื่น ๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง

#### 8) งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

ศึกษาทบทวนรูปแบบทางแยกที่ได้ศึกษาหรือออกแบบไว้แล้ว โดยกรณีที่เป็นทางแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ให้ดำเนินการถึงขั้นออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมทั้งเสนอรูปแบบการขยายทางแยกในอนาคต

#### 9) งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)

งานออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้รองรับน้ำหนักและปริมาณการจราจร โดยอายุการออกแบบโครงสร้างชั้นทางแบบยืดหยุ่น (Flexible Pavement) หรือแบบแข็ง (Rigid Pavement) ต้องไม่น้อยกว่า 20 ปี

#### 10) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ

งานออกแบบโครงสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำ หากเป็นการขยายสะพานและอาคารระบายน้ำเดิม ให้สำรวจข้อมูลและสภาพความเสียหายของโครงสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำเดิม งานออกแบบโครงสร้างตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง

#### 11) งานระบบระบายน้ำ

ศึกษาลักษณะต่าง ๆ ทางอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ รวมทั้งระบบน้ำทั้งเดิมจากชุมชน (ถ้ามี) ที่มีผลกระทบต่อทางหลวง และออกแบบระดับถนน ช่องทางระบายน้ำ สะพาน และโครงสร้างระบายน้ำอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน

## 12) งานระบบไฟฟ้า

งานออกแบบแนะนำระบบวงจรไฟฟ้า และการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมการทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การป้องกันการโจรกรรม และอื่น ๆ

## 13) งานสถาปัตยกรรม

ออกแบบงานสถาปัตยกรรมของอาคารต่าง ๆ ในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน ทางลอด อาคารระบายน้ำ ภูมิสถาปัตยกรรมทาง หรือส่วนประกอบอื่น ๆ ให้มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และอื่น ๆ

## 14) งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค

ติดต่อประสานงานตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบ ตำแหน่งสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ภายในเขตทาง โดยกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทาง และระบบการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ภายในเขตทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต

## 15) งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา

คำนวณปริมาณงานก่อสร้าง พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดการคำนวณปริมาณงานในแต่ละรายการตามบัญชีแสดงปริมาณงาน

## 16) งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ

จัดทำแผนการดำเนินโครงการเป็นระยะ ๆ (Development Phase) โดยจะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะ ๆ

## 17) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

งานสำรวจปริมาณและราคาทรัพย์สินในเขตทางตัดใหม่ เขตทางขยาย และเขตทางเดิม เพื่อเป็นข้อมูลให้นำไปใช้งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินขั้นเริ่มต้น

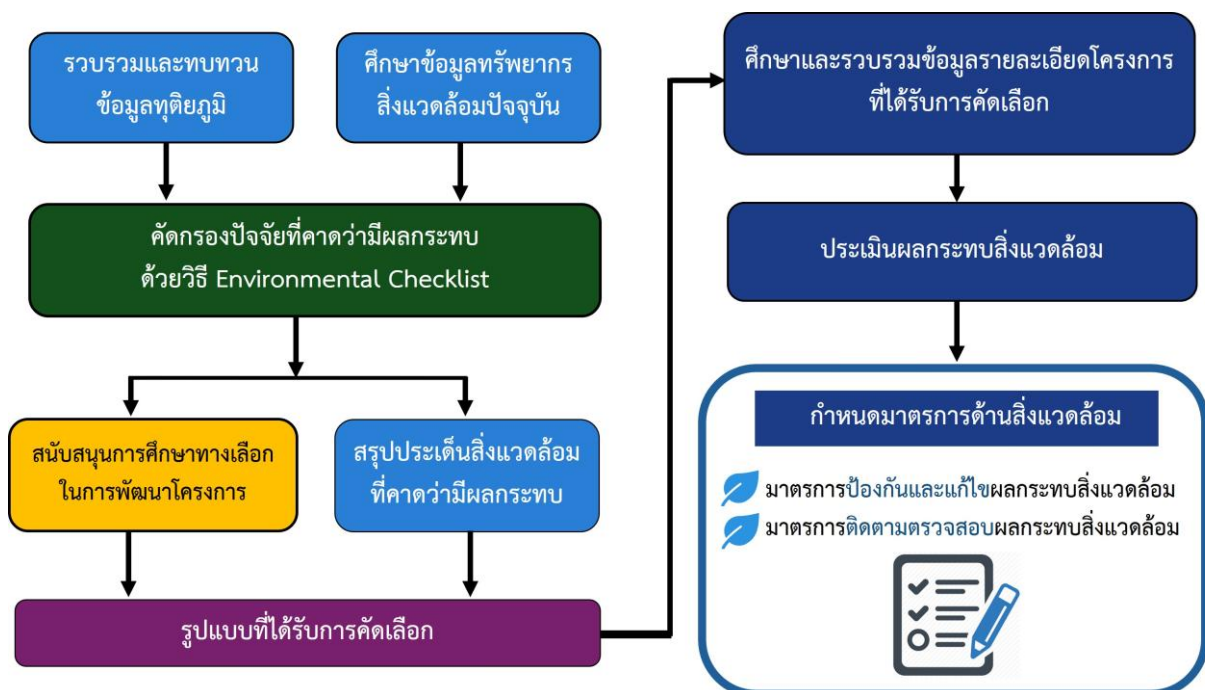
## 18) งานด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และสอดคล้องกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาขั้นต้นแรกเป็นการพิจารณาคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมนำไปศึกษาในขั้นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยวิธีการจัดทำรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) โดยพิจารณาจากข้อมูลสำคัญที่ว่า หากไม่พบว่ามีทรัพยากรนั้น ๆ อยู่ในพื้นที่

หรือมีแต่คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ จากการพัฒนาโครงการ ให้พิจารณาตัดปัจจัยดังกล่าวออกไปเป็นลำดับแรก นั่นคือ จะมีเฉพาะปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการเท่านั้นที่จะนำมาศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเพื่อให้เกิดความชัดเจนของสถานการณ์หรือระดับการคาดการณ์ของความรุนแรง ระยะทาง และระยะเวลาของการเกิดผลกระทบ รวมถึงกลุ่มเป้าหมายผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อม

สำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นการนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการจากผลการจัดทำรายการข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) นำมาศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนของสถานการณ์หรือระดับการคาดการณ์ของความรุนแรง ระยะทาง และระยะเวลาของการเกิดผลกระทบ รวมถึงกลุ่มเป้าหมายผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อม สำหรับวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะแตกต่างกันไปตามลักษณะทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเภท เพื่อชี้ให้เห็นระดับความรุนแรงของผลกระทบให้มากที่สุด ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดมาตรการเฉพาะในการลดผลกระทบที่ชัดเจน เนื่องจากผลการวิเคราะห์และการประเมินที่ได้จะเกิดจากการคาดการณ์ทางหลักวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ซึ่งระหว่างการศึกษา หากพบว่ามีข้อมูลที่มีอยู่ไม่เพียงพอสำหรับการประเมิน อาจต้องพิจารณาเก็บข้อมูลภาคสนามเพิ่มเติมหรือมีการศึกษาเฉพาะด้านที่จำเป็น เพื่อให้ผลการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมมีรายละเอียดมากพอในการสรุปผลการศึกษา

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 13) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับทราบ ตลอดจนการศึกษาโครงการ ดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 โดยได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้เสีย ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ดังนี้

- (1) **ผู้ได้รับผลกระทบ** ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวก ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งผู้นำชุมชนในฐานะตัวแทนของประชาชนในพื้นที่
- (2) **ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ได้แก่ กรมทงหลว ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรกษา ซึ่งเป็นนิติบุคคลจัดทำรายงานโครงการ
- (3) **ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ได้แก่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) หรือหน่วยงานของรัฐตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทน ทำหน้าที่ตรวจสอบรายงาน เอกสารที่เกี่ยวข้อง และเสนอความเห็นชอบเบื้องต้นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในกรณีโครงการ กิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี
- (4) **หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ** ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค และหน่วยงานท้องถิ่น คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการในฐานะผู้แทนประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ รวมทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
- (5) **องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ และหน่วยงานภาคเอกชน** องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือองค์กรชุมชนที่สนใจและทำงานด้านสิ่งแวดล้อม หรือองค์กรพัฒนาเอกชน หรือกลุ่มองค์กรต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่หรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ สถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา หรือบริเวณใกล้เคียง นักวิชาการอิสระ รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน นักวิชาการต่าง ๆ และหน่วยงานภาคเอกชน
- (6) **สื่อมวลชน** ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง ซึ่งมีบทบาทในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบของโครงการและความก้าวหน้าในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (7) **ประชาชนทั่วไป** ที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

สำหรับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รูปที่ 6-3)



รูปที่ 6-3 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 7. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการเป็นทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 คาดว่าจะตัดผ่านพื้นที่ตำบลหนองครก ตำบลเมืองใต้ ตำบลโพนข่า ตำบลหนองแก้ว และตำบลโพธิ์ อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าตามความเหมาะสมดังแสดงในรูปที่ 7-1

จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 อยู่ในพื้นที่ตำบลหนองครก อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทางมีเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน

จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 อยู่ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง มีเกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน

## 7.1 สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทั้งทางหลวงแผ่นดิน ถนนท้องถิ่น และซอย โดยมีรายละเอียดแต่ละสายทางรูปที่ 7-2 ดังนี้

### (1) ทางหลวงแผ่นดิน ประกอบด้วย

#### 1.1) ทางหลวงหมายเลข 226 (ตอน ห้วยทับทัน - ศรีสะเกษ และตอนศรีสะเกษ - ห้วยขะยุง)

ทางหลวงหมายเลข 226 มีเส้นทางแยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 224 ในพื้นที่อำเภอเมืองนครราชสีมา มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก เข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอลำปลายมาศ และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวไปทางขวามือบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2447 ผ่านพื้นที่อำเภอกระสัง เข้าสู่เขตจังหวัดสุรินทร์ ที่อำเภอเมืองสุรินทร์ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 293 จากนั้นเข้าสู่ตัวเมืองสุรินทร์มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านอำเภอศีขรภูมิ อำเภอสำโรงทาบ เข้าสู่เขตจังหวัดศรีสะเกษ ที่อำเภอห้วยทับทันจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวา ที่สี่แยกสามปอยน้อย มุ่งหน้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 (ถนนเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ) จากนั้นเส้นทางจะเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ และจะเริ่มเส้นทางอีกครั้งตามถนนอุบล ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 ผ่านอำเภอกันทรารมย์ ข้ามทางรถไฟสายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี เข้าสู่เขตจังหวัดอุบลราชธานี ที่อำเภอวารินชำราบ จากนั้นเส้นทางจะตัดกับทางหลวงหมายเลข 231 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี - วารินชำราบ) สิ้นสุดเส้นทางในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยทางหลวงสายนี้ เดิมเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ตลอดสาย และได้รับการขยายเป็น 4 ช่องจราจรในช่วงแรก คือ ช่วงศรีสะเกษ - อำเภอวารินชำราบ และแยกหัวทะเล - ท่าอากาศยานนครราชสีมา โดยในปัจจุบัน บริเวณ กม.188+800 ถึง กม.200+910 สายบ้านพม่า - อำเภอศีขรภูมิ ระยะทาง 12.11 กิโลเมตร กำลังดำเนินโครงการขยายขนาดช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร

1.2) ทางหลวงหมายเลข 220 (ตอน ศรีสะเกษ - วังหิน) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ ไปยังอำเภอขุขันธ์ โดยเริ่มจากแยกจากถนนขุขันธ์ (ทางหลวงหมายเลข 221) ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 294 (ถนนทองมาก) ผ่านอำเภอวังหินและอำเภอขุขันธ์ และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 24 (ห่างจากสี่แยกขุขันธ์ประมาณ 7 กิโลเมตร) ระยะทางรวม 56 กิโลเมตร

1.3) ทางหลวงหมายเลข 221 (ตอน ศรีสะเกษ - ภูเงิน) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ กับเชิงบันไดเขาพระวิหารใกล้พรมแดนกัมพูชา ในอำเภอกันทรลักษ์ ระยะทางรวม 97.99 กิโลเมตร

1.4) ทางหลวงหมายเลข 294 (ตอน ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ) เป็นถนนลาดยางระยะทางสั้น ที่อยู่ในจังหวัดศรีสะเกษ ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร โดยเริ่มจากแยกพิชสวน ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ หลังจากนั้นแนวเส้นทางผ่านแยก ม.รามคำแหง แล้วผ่านแยกไอนิม ตัดกับทางหลวงหมายเลข 220 และผ่านแยก อส. ตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 แล้วไปสิ้นสุดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 10.925 กิโลเมตร



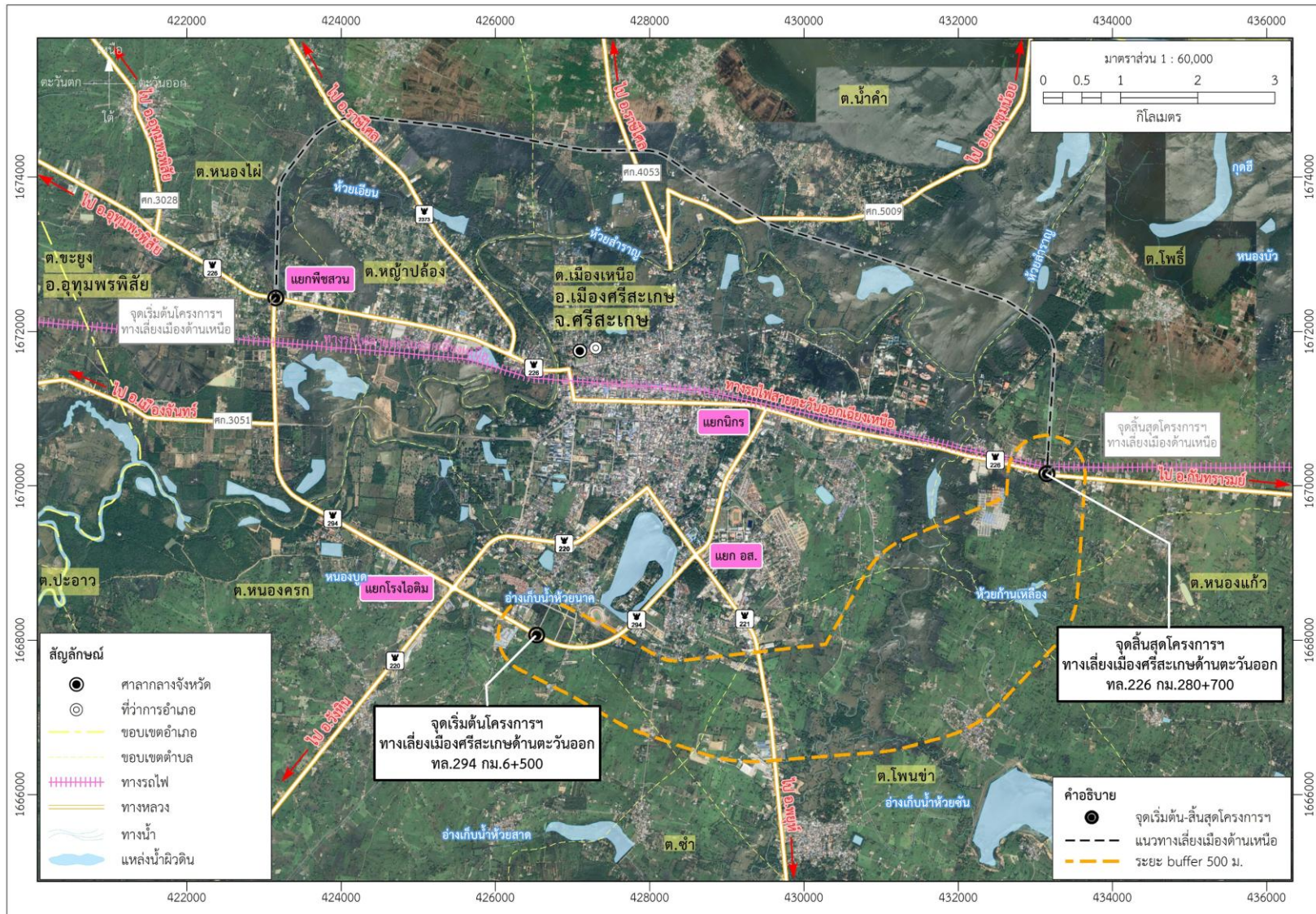
1.5) ทางหลวงหมายเลข 2373 (ตอน โนนสำนึก - ดอนไม้งาม) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 226 และทางหลวงหมายเลข 2086

(2) ทางหลวงชนบท ประกอบด้วย

2.1) ทางหลวงชนบท ศก.4053 (แยก ทล.2373 ที่ กม.10+650 - ศรีสะเกษ) เป็นแนวเส้นทางที่แยกออกจากทางหลวงชนบท ศก.5009 มุ่งเข้าสู่ ตำบลคูซอด อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยมีจุดสิ้นสุดเส้นทางบริเวณทางหลวงชนบท ศก.4041

2.2) ทางหลวงชนบท ศก.5009 (แยกเทศบาลศรีสะเกษ - อำเภอขามน้อย) เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 2086 มุ่งเข้าสู่พื้นที่ชุมชนบริเวณตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

(3) ถนนท้องถิ่น ประกอบด้วย ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์ ถนนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน ถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกกอก ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองลาด



รูปที่ 7-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ



## 7.2 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่โครงการเป็นทางหลวงแนวใหม่ เริ่มจากทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออก มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 มีระยะทาง 7.10 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าตามความเหมาะสมมีเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีลักษณะเป็นชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่ และลักษณะทางกายภาพ สามารถอธิบายสภาพปัจจุบันของโครงการได้ดังนี้

### ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณ กม.6+500

เป็นทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.6+500 เป็นช่วงทางโค้ง เกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง และเสาไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว กิ่งคู่ของกรมทางหลวงตั้งอยู่บริเวณริมคันทางด้านซ้ายทางและเกาะกลางถนน ตามลำดับ สภาพพื้นที่บริเวณด้านขวาทางเป็นพื้นที่ราบเพื่อการเกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 7-3



จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 294  
(กม.6+500) ด้านทิศเหนือ



จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 294  
(กม.6+500) ด้านทิศใต้



สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 294 (กม.6+500)

### รูปที่ 7-3 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณ กม.6+500

## ช่วงที่ 2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ ถึงทางหลวงหมายเลข 221 ตัดผ่านถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองสาต ดังแสดงในรูปที่ 7-4 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม และมีชุมชนตั้งอยู่กระจายตัวตามแนวถนน

สำหรับแนวเส้นทางช่วงตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข 221 ไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกอกถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน และถนนชุมชนไปหนองโพธิ์ ดังแสดงในรูปที่ 7-5 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนคอนกรีตมีขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนตั้งอยู่ตามแนวถนน



ถนนชุมชนไปบ้านหนองสาต



ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ

## รูปที่ 7-4 ช่วงแนวเส้นทางโครงการ



ทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกก



สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน



ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ

รูปที่ 7-4 ช่วงแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

### ช่วงที่ 3 จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณ กม.280+700

เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง โดยรอบมีลักษณะเป็นชุมชนที่เบาบาง มีร้านค้า ที่พักอาศัย อยู่สองข้างทางดังแสดงในรูปที่ 7-5



จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226  
(กม.280+700) ด้านทิศเหนือ



จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226  
(กม.280+700) ด้านทิศใต้



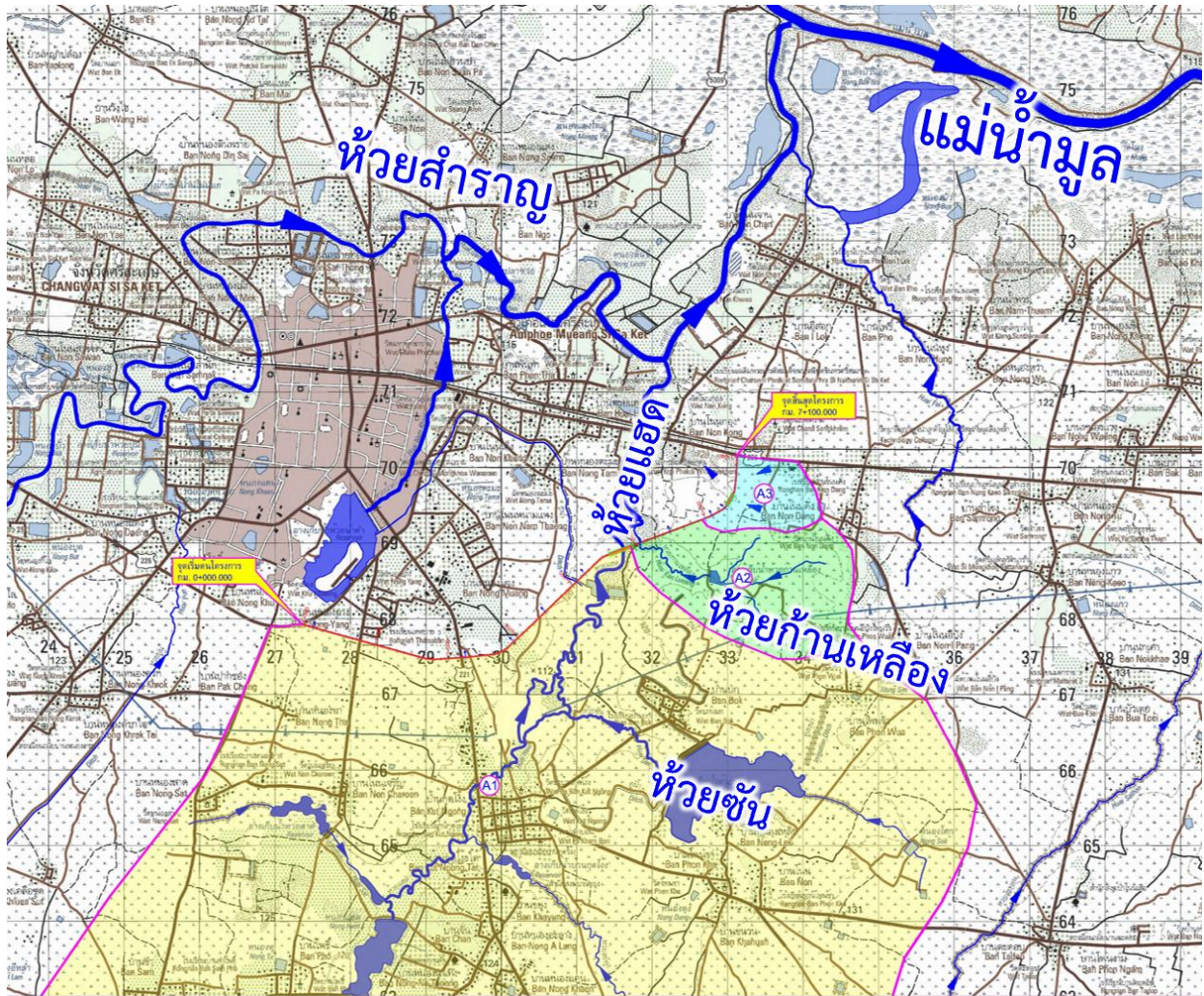
สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 (กม.280+700)

### รูปที่ 7-5 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณ กม.280+700

#### 7.3 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

##### 7.3.1 สภาพทางอุทกวิทยา









พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำห้วยสำราญซึ่งเป็นลุ่มน้ำสาขาของกลุ่มน้ำมูล มีขนาดพื้นที่รับน้ำของโครงการประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร ทางน้ำหลักที่ตัดผ่านแนวสายทาง ได้แก่ ห้วยแสด ห้วยก้านเหลือง และห้วยชัน รับน้ำจากแนวสันปันน้ำด้านทิศใต้ไหลผ่านถนนโครงการระบายลงสู่ห้วยสำราญด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาโครงการแสดงดังรูปที่ 7-6 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพาะปลูก โดยมีความลาดชันประมาณ 0.40-1.1 %



รูปที่ 7-6 ทางน้ำหลักในพื้นที่โครงการ

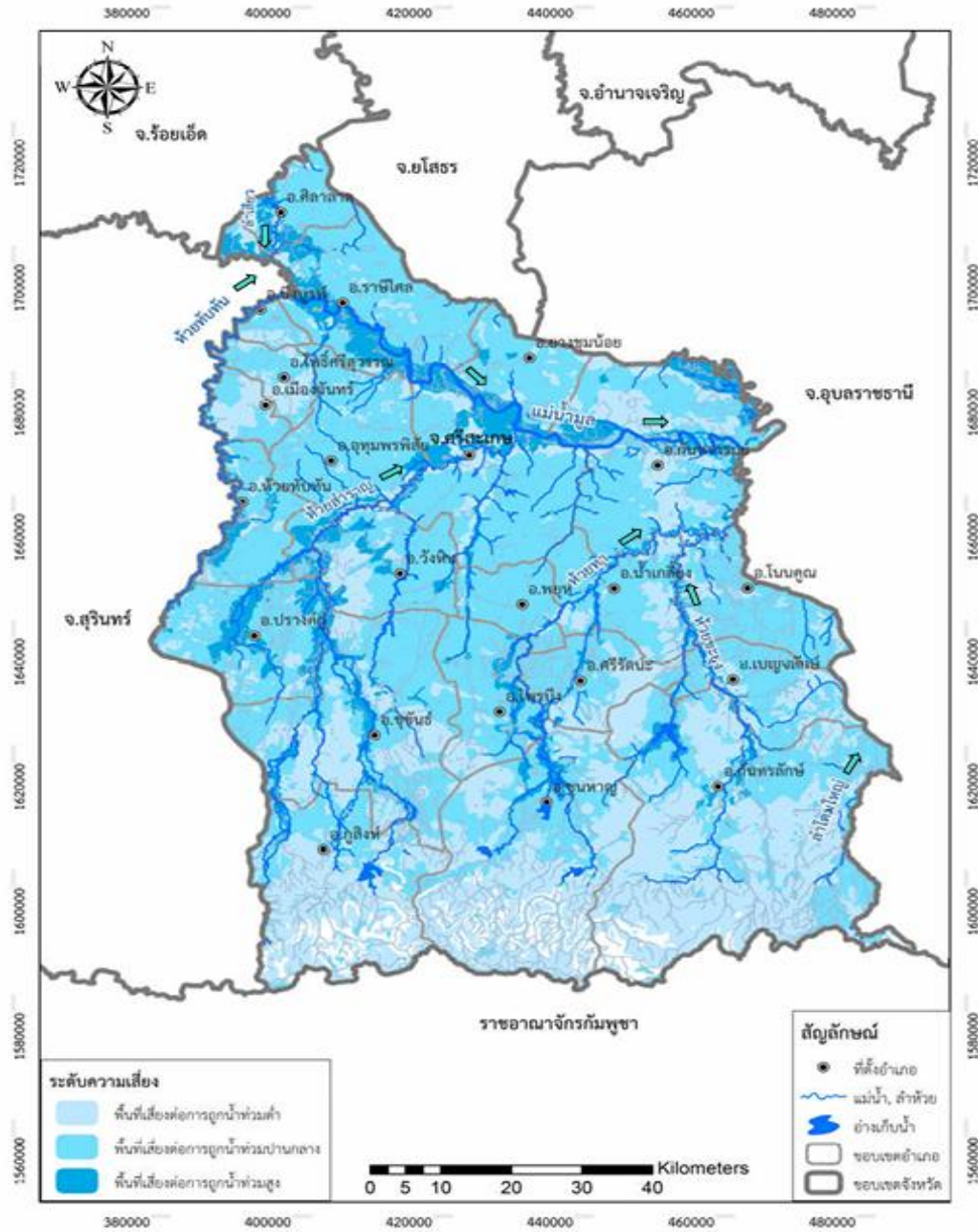
ลักษณะภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการเป็นที่ราบสูง อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำห้วยสำราญ ซึ่งเป็นลุ่มน้ำย่อยของกลุ่มน้ำมูล แนวเส้นทางโครงการวางตัวตามแนวตะวันตก – ตะวันออก ตัดผ่านลำน้ำห้วยก้านเหลือง ห้วยแสด ซึ่งแยกมาจากลำน้ำห้วยสำราญ และด้านใต้ของลำน้ำมูล สำหรับลำน้ำที่สำคัญบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ ห้วยแสด เนื่องจากเป็นลำน้ำที่พาดผ่านแนวเส้นทางโครงการไหลรวมกับห้วยสำราญลงสู่แม่น้ำมูล โดยความสูงเฉลี่ยของพื้นที่อำเภอเมืองอยู่ที่ประมาณ 125 ม.รทก. ระดับน้ำท่วมสูงสุดตามสถิติของกรมชลประทานที่เคยบันทึกไว้คือ 123.06 ม.รทก.

พื้นที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในบริเวณกลุ่มน้ำย่อยห้วยสำราญ ใกล้กับจุดเชื่อมต่อกับลำน้ำมูลแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านขวางเส้นทางการไหลของน้ำซึ่งปัจจุบันมีทิศทางการไหลส่วนใหญ่มาจากพื้นที่เนินสูงบริเวณด้านทิศเหนือของแนวเส้นทางโครงการ ไหลลงสู่ห้วยแฮดและห้วยสำราญ เมื่อพิจารณาจากแผนที่แสดงเส้นชั้นความสูงของภูมิประเทศ พบว่า พื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก โดยน้ำผิวดินส่วนใหญ่ของโครงการจะไหลขึ้นทางทิศเหนือลงสู่แม่น้ำมูล สำหรับสภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการแสดงดังรูปที่ 7-7

		<b>ห้วยก้านเหลือง</b> ขนาดท่อลอดเหลี่ยม 2 ช่อง (2.0 เมตร x 2.0 เมตร) ทางรถกว้าง 5.00 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณมท่อลอดเหลี่ยม	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		<b>ห้วยแฮด</b> ลำน้ำกว้าง 60 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		<b>คลองชลประทาน</b> ลำน้ำกว้าง 3 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		<b>ห้วยชัน</b> ลำน้ำกว้าง 20 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
<b>รูปที่ 7-7 สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ</b>		

### 7.3.2 ข้อจำกัดการระบายน้ำของพื้นที่โครงการ

จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมซ้ำซากของจังหวัดศรีสะเกษ โดยสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิศาสตร์สารสนเทศ (GISDA) พ.ศ. 2556 (รูปที่ 7-8) พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดมีพื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมซ้ำซากน้อยและเสี่ยงปานกลาง และมีพื้นที่เสี่ยงสูงเล็กน้อย โดยความเสี่ยงและความรุนแรงจะอยู่ริมสองฝั่งลำน้ำสำคัญ ได้แก่ แม่น้ำมูลแม่น้ำชี ลำเสียว ห้วยทับทัน ห้วยสำราญ ห้วยแฮด ห้วยทา และห้วยชะยุ้ง ดังนั้น ในขั้นตอนการออกแบบจะให้ความสำคัญในการออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างเหมาะสม



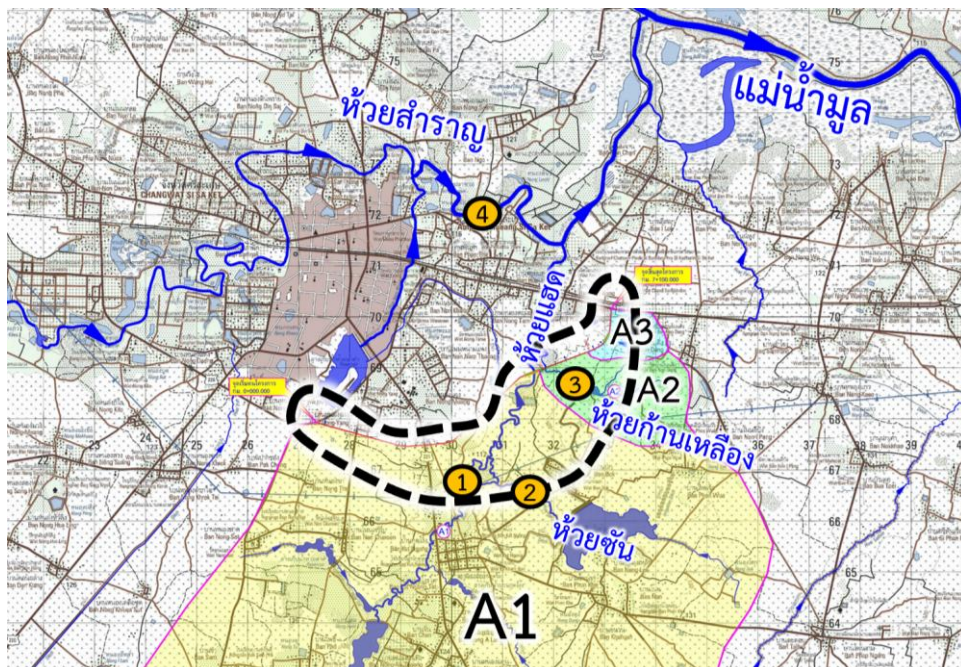
รูปที่ 7-8 พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม

### 7.3.3 พื้นที่รับน้ำและการคำนวณปริมาณน้ำหลากสูงสุด

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ มีลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 3 ลำน้ำ คือ ห้วยแสด ห้วยก้านเหลือง และห้วยสำราญ โดยมีทิศทางของการไหลของน้ำ เป็นทิศการไหลจากทิศใต้สู่ทิศเหนือ เริ่มจากลำน้ำห้วยแสดไหลขึ้นทิศเหนือ รวมกับลำน้ำห้วยก้านเหลือง และไปบรรจบที่ลำน้ำห้วยสำราญ โดยจะนำข้อมูลขนาดของพื้นที่รับน้ำ คำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุดดังแสดงในตารางที่ 7-1 รวมถึงได้แสดงทิศทางการไหลของน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการและได้แสดงพื้นที่รับน้ำของโครงการไว้ ดังแสดงในรูปที่ 7-9

ตารางที่ 7-1  
ตารางคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

ลำดับ	คูน้ำ	ระยะทาง	พื้นที่รับน้ำ A (ตร.กม.)	คาบย้อนหลัง Tr (ปี)	วิธีวิเคราะห์	ความยาวลำน้ำ L (กม.)	กึ่งกลางลำน้ำ LC (กม.)	ค่าระดับที่สูงสุด (ม.รทก.)	ค่าระดับที่จุดพิจารณา (ม.รทก.)	ความต่างของค่าระดับ H (ม.)	ความชันของพื้นที่ %	ชื่อทางน้ำ
1	A1	กม.0+000 ถึง กม.4+950	382.64	50	Snyder	56.00	30.00	-	-	-	-	ห้วยแสด
2	A2	กม.4+950 ถึง กม.5+975	3.94	50	Rational	3.84	-	135.000	118.000	17.000	0.443	ห้วยก้านเหลือง
3	A3	กม.5+975 ถึง กม.7+100	1.06	50	Rational	1.27	-	135.000	120.000	15.000	1.181	



รูปที่ 7-9 ทิศทางการไหลและพื้นที่รับน้ำบริเวณโครงการ

#### 7.4 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ระบบสาธารณูปโภคปัจจุบันจะวางแนวตามถนนบริเวณเขตทางทางหลวงหมายเลข 294 ทางหลวงหมายเลข 221 ทางหลวงหมายเลข 226 และถนนท้องถิ่น (รูปที่ 7-10) สรุปดังนี้

- ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมีสายส่งไฟฟ้าขนาดแรงดัน 22 kV และ 115 kV ปักอยู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทาง โดยส่วนใหญ่จะปักอยู่ริมทิศเขตทาง
- ระบบประปาของการประปาส่วนภูมิภาค มีท่อประปายู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทาง
- มีแนวเสาไฟฟ้าแสงสว่างที่ริมถนน บริเวณชุมชนและทางเชื่อมถนนท้องถิ่น



ไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บริเวณข้างทาง



ประปาส่วนภูมิภาค



ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ริมทางหลวง

รูปที่ 7-10 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

## 8. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 8.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ. พิจารณา ลำดับที่ 20.7 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบ ดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงระดับดิน ซึ่งไม่ใช่ระบบทางพิเศษ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตเป็นป่าสงวนแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ตารางที่ 8-1 (ต่อ)

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
20 (ต่อ)	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<b>เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตรเป็นที่ตั้งของเป็นโบราณสถาน วัดโนนแค โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชน และการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มี การขยายพื้นที่ให้แตกต่างจากเดิม	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

จากการตรวจสอบการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination)

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE) 2.4 โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

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

### 3) การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 ดังนี้

#### ก) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว)

#### ข) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดินอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย (สีเหลืองและเส้นทแยงขาว) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (สีม่วงอ่อน) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน)

ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 แสดงดังรูปที่ 8-2

### 4) ความสอดคล้องแผนพัฒนาจังหวัด

จากการทบทวนแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.2567) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา “ดินแดนเกษตรปลอดภัย การค้า และการท่องเที่ยวครบวงจร” โดยมีประเด็นการพัฒนา ได้แก่

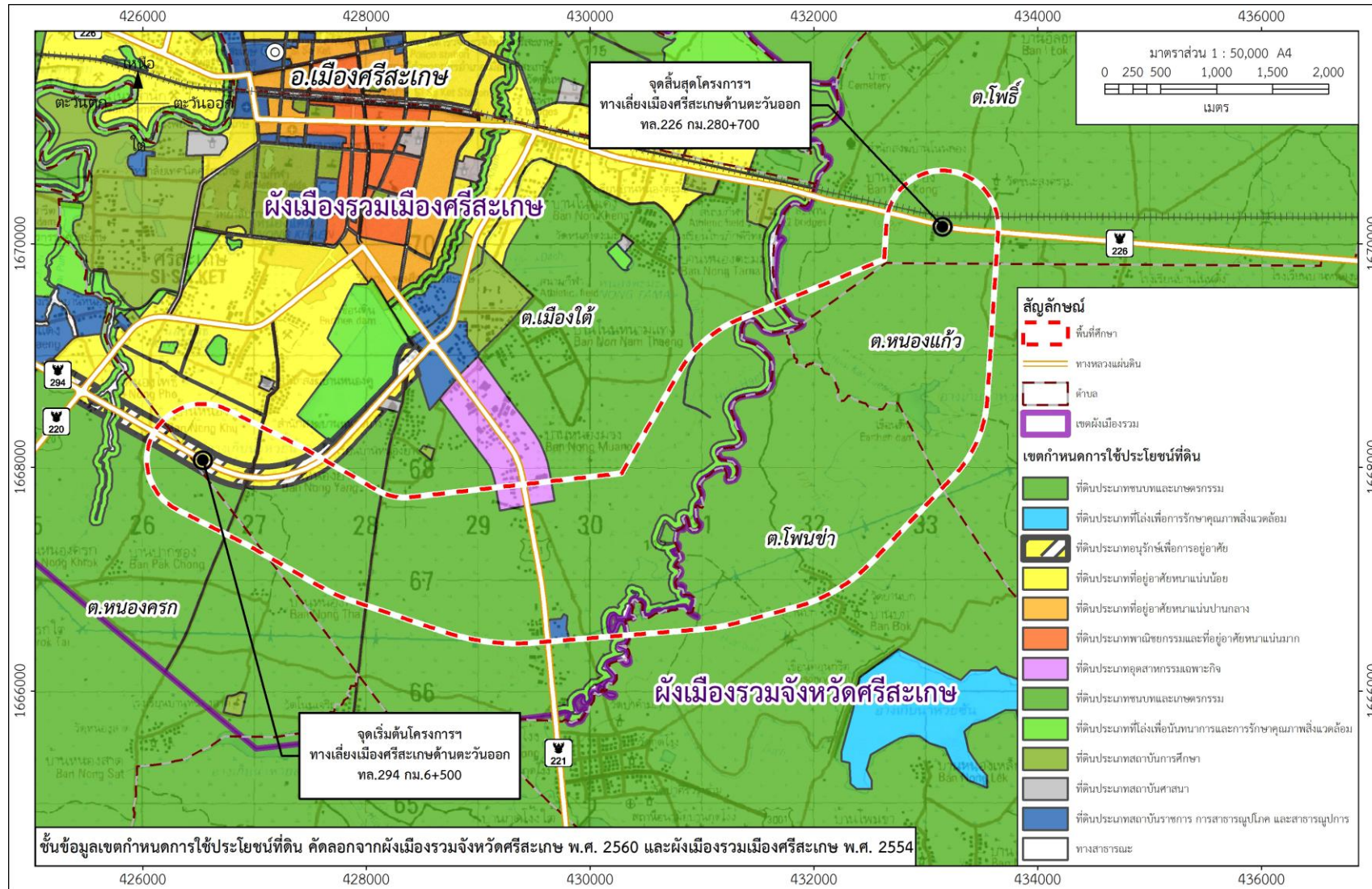
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน



รูปที่ 8-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

## 8.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 1) โบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แนวกำแพงเมืองและคูเมือง จากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (หนังสือ ที่ วธ 0420/1820 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2568) ร่วมกับการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นพบว่า ในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นที่ตั้งของโบราณสถาน วัดโนนแค (พิกัด 433640E 1670511N) ตั้งอยู่ตำบลโพธิ์อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์ ทำให้โครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ ดังรูปที่ 8-2

### 2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากไม่เป็นกิจการที่มีข้อห้ามใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี ดังรูปที่ 8-3

### 3) พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (Google Earth) ข้อมูลภาพ ปี พ.ศ. 2566 และแผนที่ภูมิประเทศลำดับชุด L7018 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 14 แห่ง ดังตารางที่ 8-3



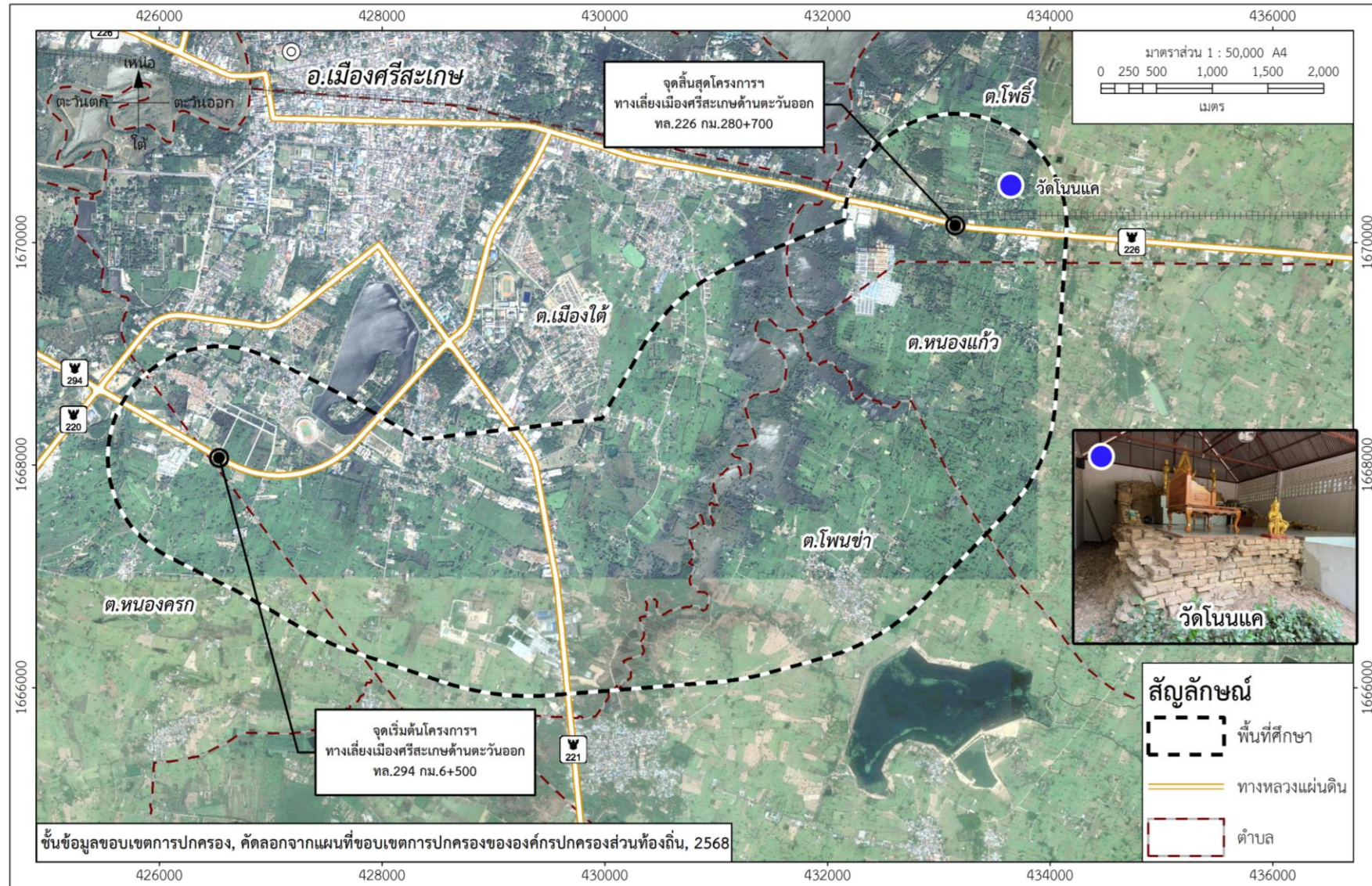
ตารางที่ 8-3  
พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	พิกัด		
				E	N	
ศรีสะเกษ	เมืองศรีสะเกษ	หนองครก	1. ชุมชนหมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง	426245	1668107	
			เมืองใต้	2. ชุมชนหนองโพธิ์	426468	1668499
				3. ชุมชนหนองคู	426926	1667821
				4. ชุมชนหนองยาง	428056	1667362
				5. ชุมชนหนองม่วง	428610	1667456
				6. ชุมชนโนนหนามแท่ง	429539	1667388
				7. ที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกก	430623	1666926
				8. ชุมชนหนองตะมะ	430617	1668434
				9. ชุมชนไกรภักดี	430998	1668961
		โพนข่า	10. ชุมชนหมู่ 3 บ้านบก	431206	1667155	
			11. ชุมชนหมู่ 9 บ้านบก	431946	1667217	
		หนองแก้ว	12. โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชน จังหวัดศรีสะเกษ	432408	1669337	
			13. ชุมชนหมู่ 7 บ้านโนนดั่ง	433510	1669736	
		โพธิ์	14. ชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนกอง	433034	1670221	

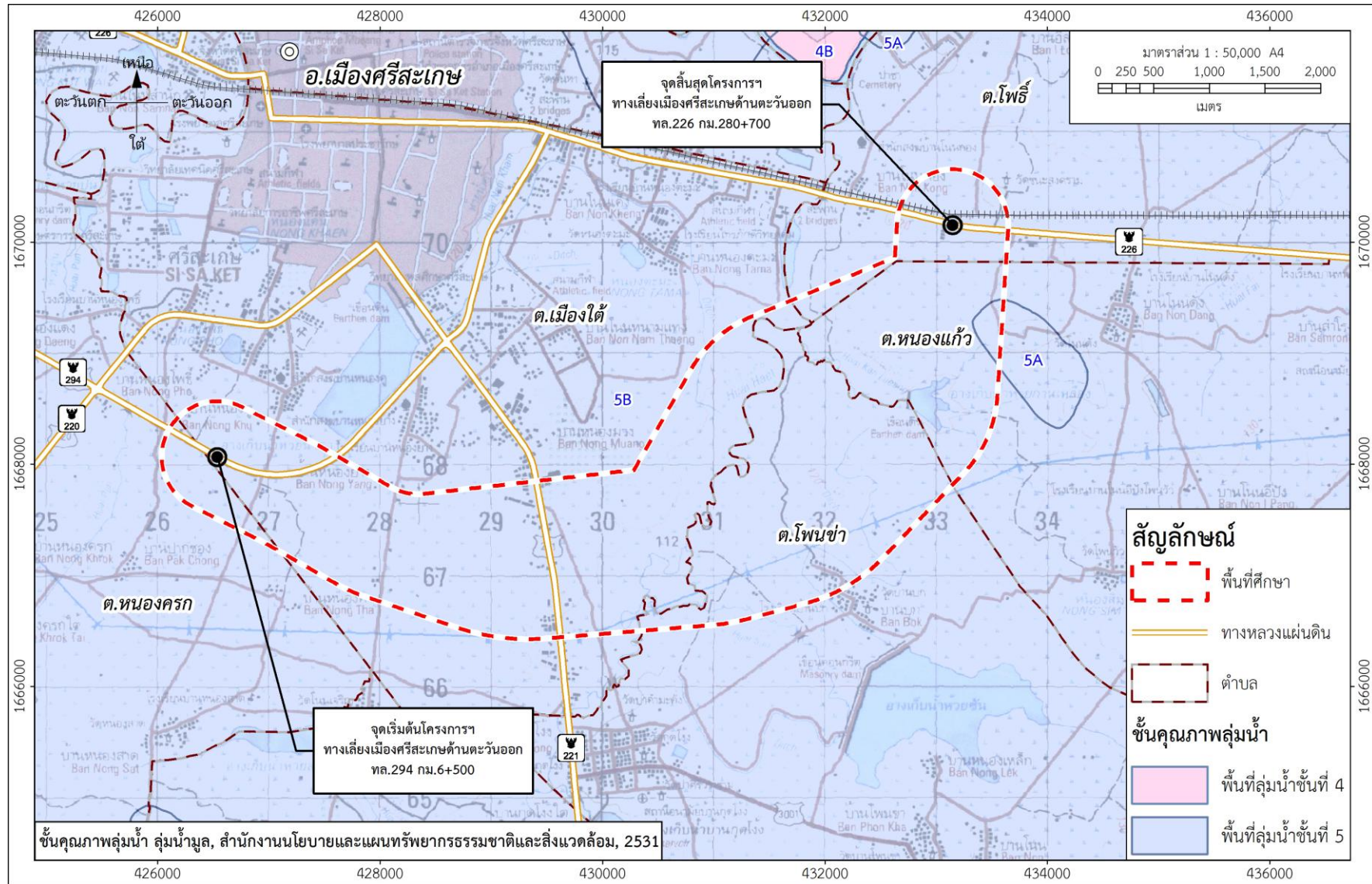
ที่มา : บริษัท เอเชีย แล็บแอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ : \* ระยะห่างจากโครงการถึงสิ่งก่อสร้างที่อยู่ใกล้ที่สุด

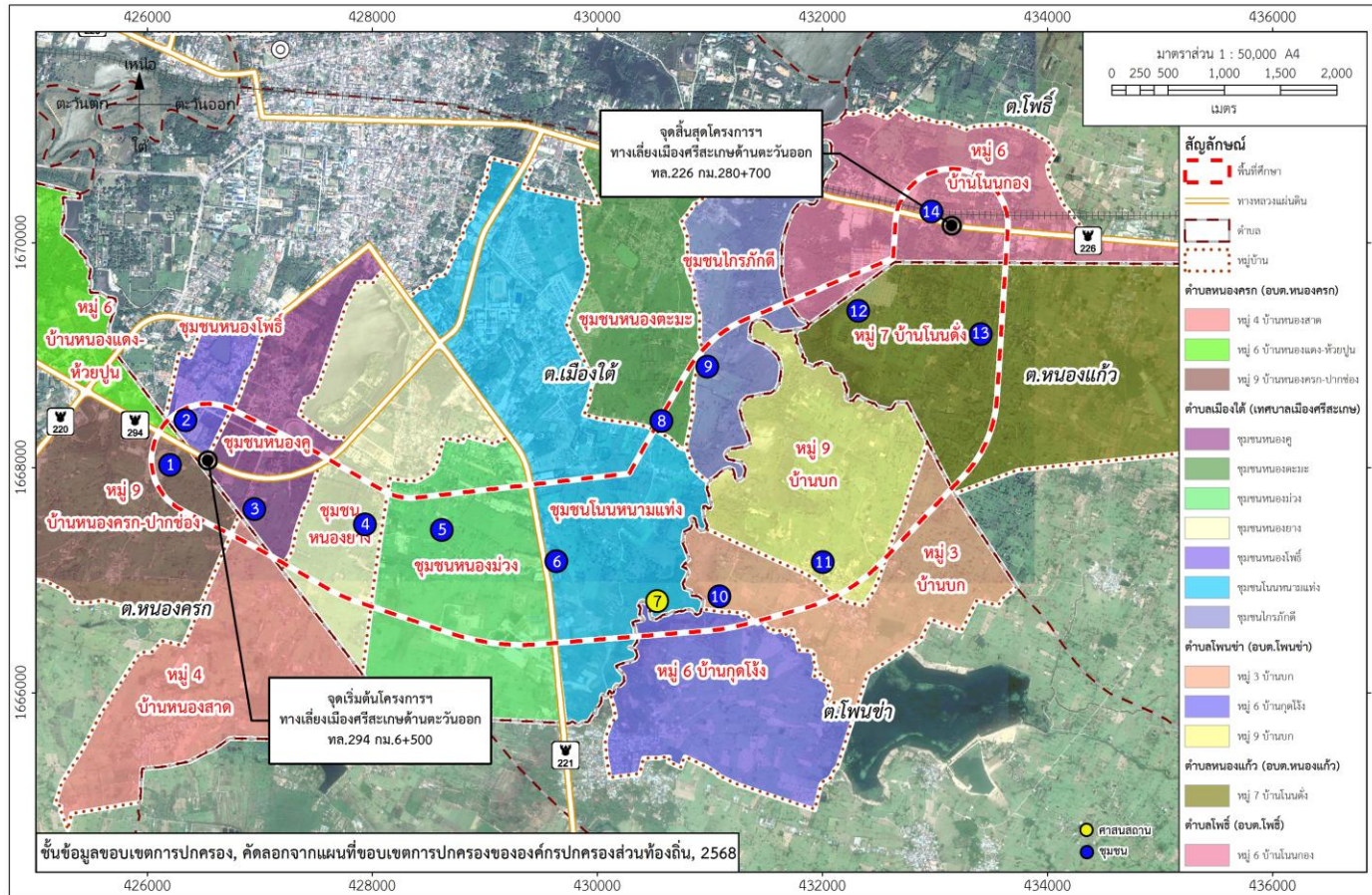
หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน ตำบลหนองครก และหมู่ 6 บ้านกุดโง้ง ตำบลโพนข่า ไม่พบว่ามีสิ่งปลูกสร้างอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 8-2 โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 8-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 8-4 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

## 9. แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

แนวคิดเบื้องต้นในภาพรวมของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 โดยออกแบบให้มีลักษณะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องหรือมากกว่าตามความเหมาะสม และออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรได้ในทุกทิศทาง รวมถึงออกแบบทางแยกบริเวณจุดตัดถนนชุมชน ทั้งนี้รูปแบบที่ดำเนินการจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ในบริเวณใกล้เคียง และปริมาณการจราจรในอนาคต โดยนำเสนอรูปแบบในขั้นต้นที่เหมาะสม

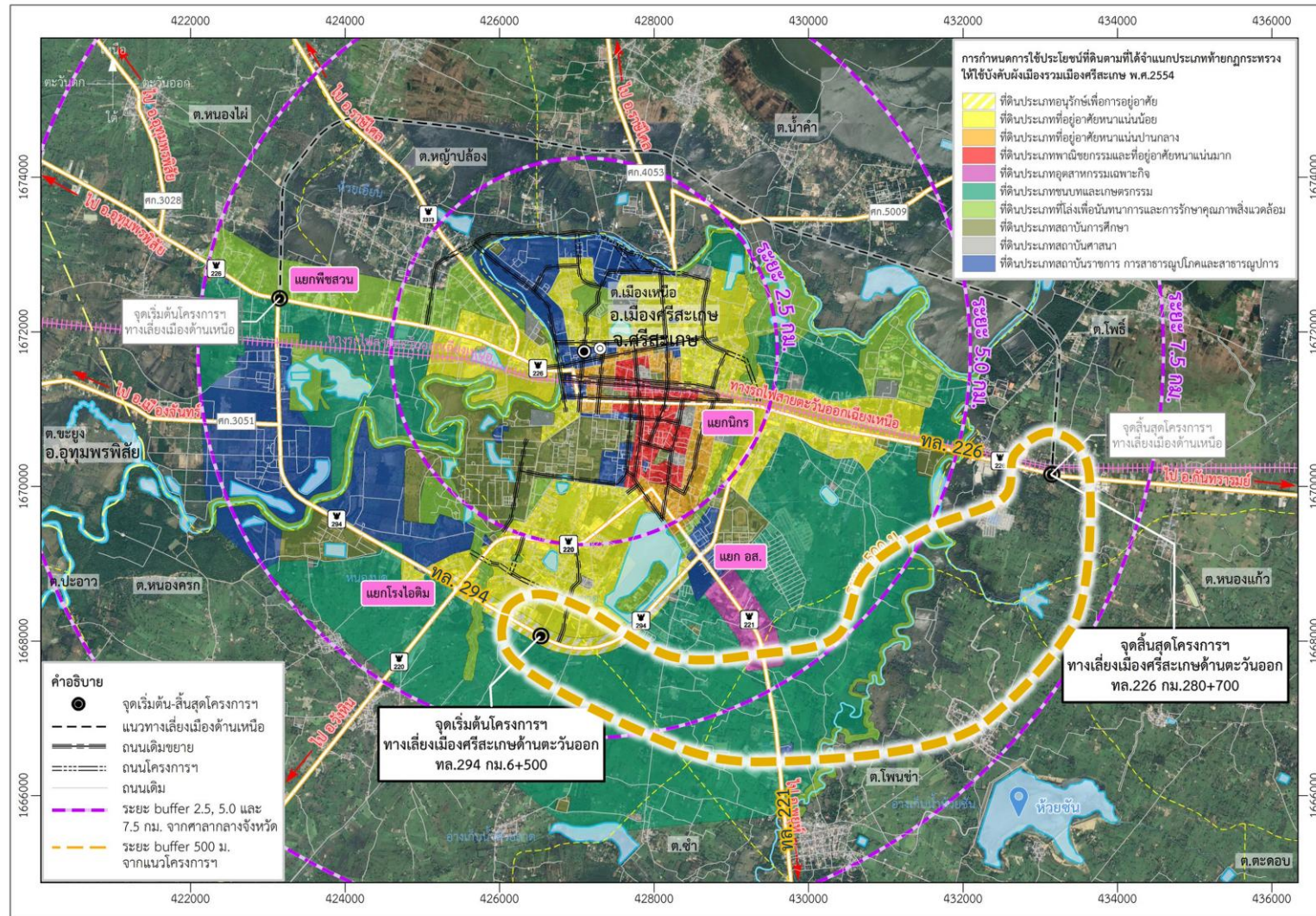
### 9.1 แนวคิดการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการ กำหนดให้ใช้จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 โดยมีแนวของเส้นทางโครงการอยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดศรีสะเกษ และพิจารณาให้แนวทางเลือกห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองในปัจจุบัน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ซึ่งส่งผลให้ถนนเลี่ยงเมืองสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เต็มประสิทธิภาพ สำหรับรัศมีของแนวเส้นทางโครงการห่างจากตัวเมืองประมาณ 5.0 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิมที่มีอยู่ปัจจุบัน รูปแบบของโครงการเป็นทางหลวงถนนในเขตทาง 60 เมตร

โดยมีหลักการที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเหมาะสมกับระบบระบายน้ำในพื้นที่รวมทั้งไม่กีดขวางการไหลผ่านของน้ำ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องไม่กระทบต่อสถานที่สำคัญ ๆ เช่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ วัด สถานที่ประกอบศาสนกิจของศาสนาต่าง ๆ โรงเรียน และสถานศึกษา โรงพยาบาล สถานที่ราชการและสถานที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของแนวเส้นทาง ลักษณะทางธรณีวิทยา และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- บริเวณแนวเส้นทางที่กำหนดต้องตัดหรือต่อเชื่อมกับถนนสายสำคัญและสะพานข้ามลำน้ำ ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำ จะต้องมีการพิจารณาเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุดในบริเวณนั้น ๆ
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม มีรูปแบบเรขาคณิตทั้งแนวราบและแนวตั้งที่ดีควรเป็นแนวตรงและมีระยะทางสั้นที่สุดในการเดินทาง

ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ข้อมูลสภาพโครงข่ายในพื้นที่โครงการ และนำหลักเกณฑ์คัดเลือกแนวเส้นทาง มาพิจารณาขอบเขตการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 9-1



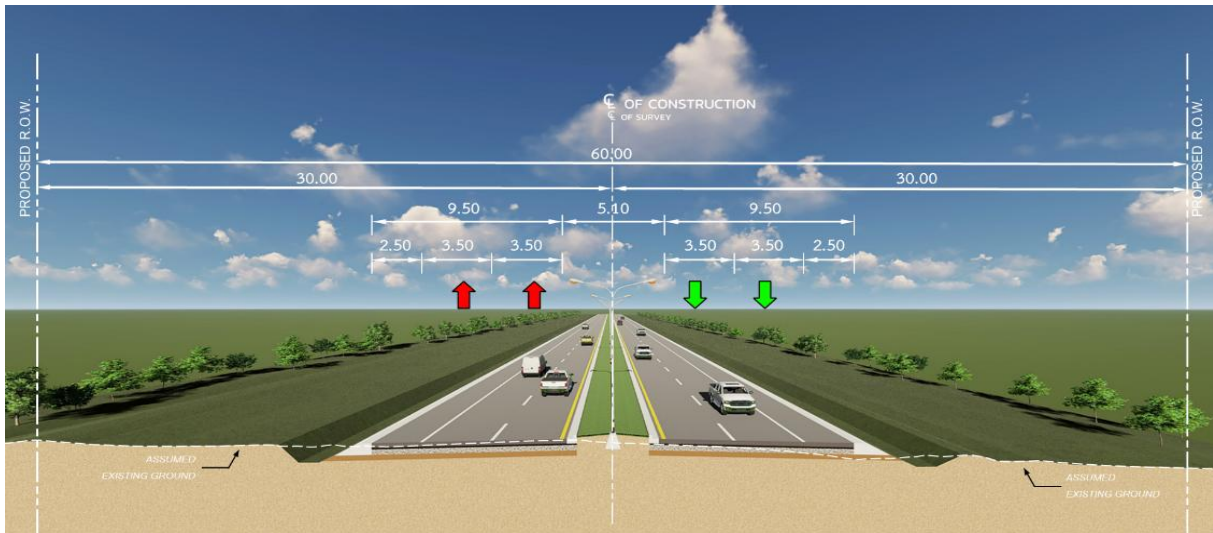
รูปที่ 9-1 แนวคิดการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ

## 9.2 แนวคิดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร 2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง เขตทางหลวง 60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะกลางถนน โดยแสดงตัวอย่างของรูปแบบเกาะกลางของโครงการ 3 รูปแบบ ดังนี้

### (1) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) (รูปที่ 9-2)

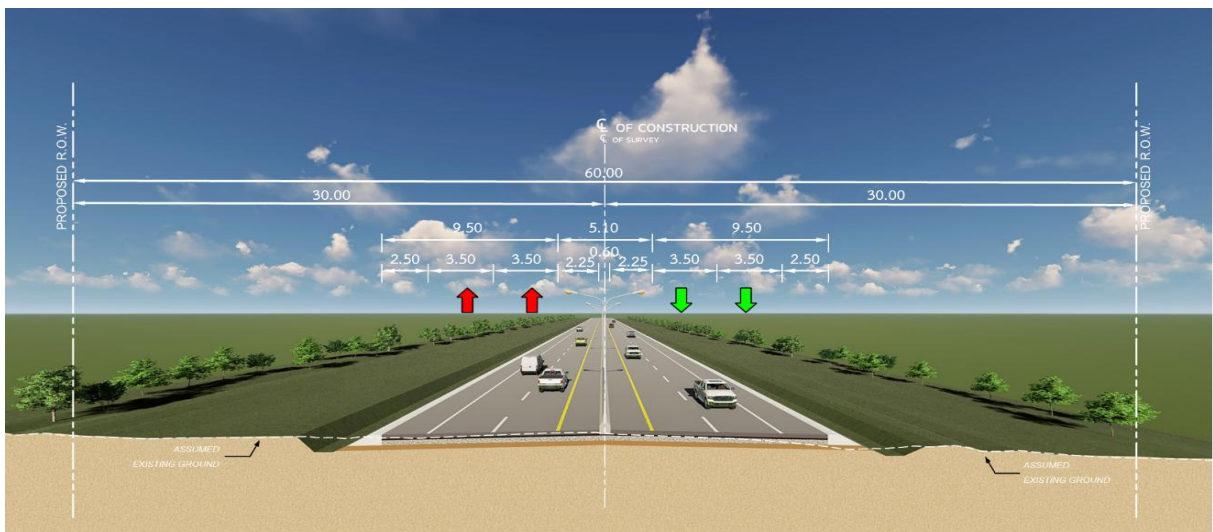
- ขนาดกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร
- เกาะกลางกว้าง 5.10 เมตร



รูปที่ 9-2 ตัวอย่างเกาะกลางแบบยก (Raised Median)

### (2) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) (รูปที่ 9-3)

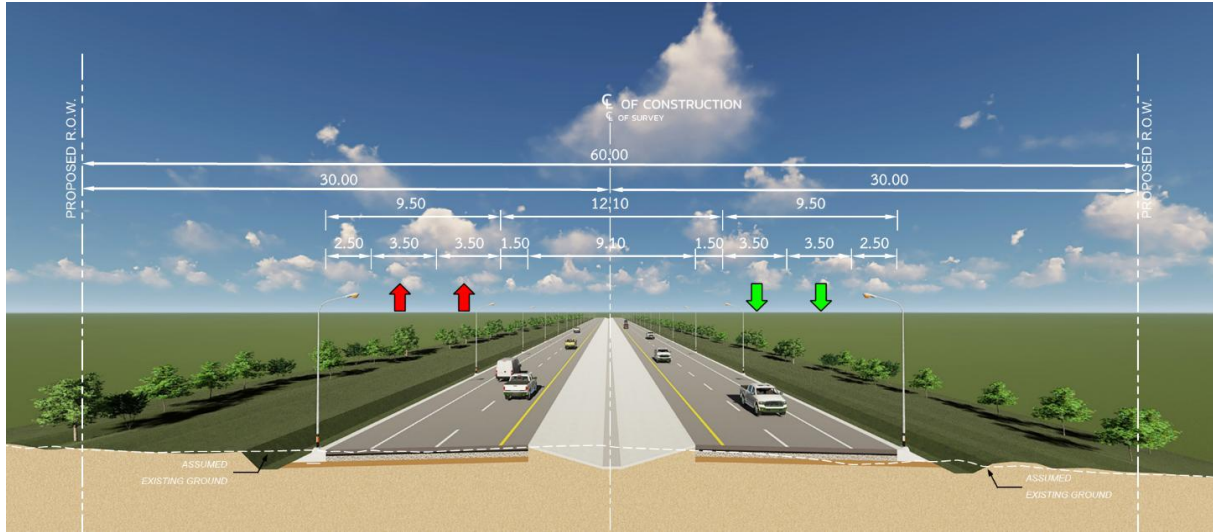
- ขนาดกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 2.25 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางกว้าง 5.10 เมตร



รูปที่ 9-3 ตัวอย่างเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

### (3) เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง ( Depressed Median) (รูปที่ 9-4)

- ขนาดกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางกว้าง 12.10 เมตร



รูปที่ 9-4 ตัวอย่างเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง ( Depressed Median)

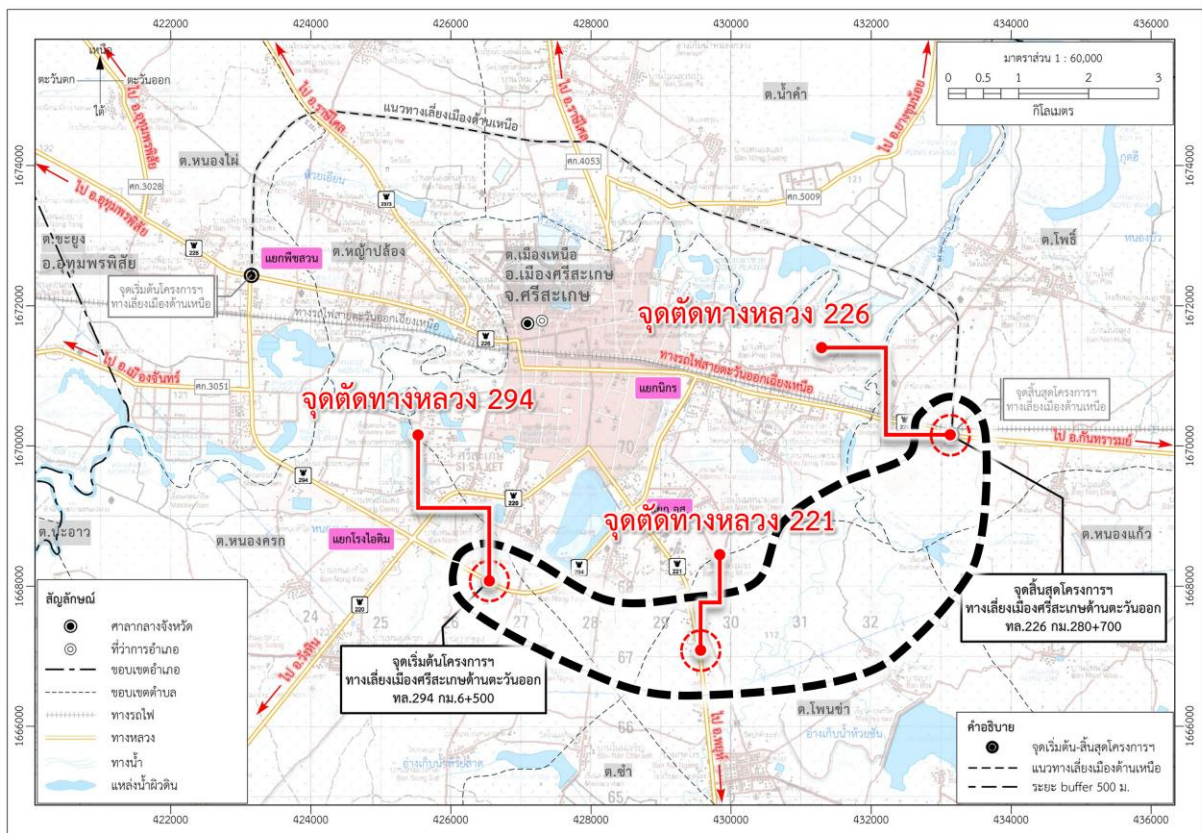
### 9.3 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ โดยทั่วไปทางแยกต่างระดับจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัยและการเคลื่อนที่ของยานพาหนะเป็นอันดับแรก โดยทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่ออัตราการความเร็วของการจราจรน้อยมาก องค์ประกอบพื้นฐานในการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้

- ประเภทของทางหลวงหรือถนนที่จะมาต่อเชื่อม
- ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ และอัตราการเปลี่ยนความเร็ว
- ปริมาณจราจรและปริมาณรถเลี้ยว โดยเฉพาะในทิศทางที่มาก
- ที่ดินซึ่งสามารถจัดหาได้ และผลกระทบต่อสาธารณะ
- ประสิทธิภาพของการจราจร ระดับการให้บริการของการจราจรที่ผ่านทางแยก
- ความปลอดภัย และการบังคับยานพาหนะให้เลี้ยว หรือเคลื่อนตัวไปในทิศทางที่กำหนดไว้อย่างถูกต้องปลอดภัย
- ค่าก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลองค์ประกอบในการออกแบบทางแยกต่างพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีรูปแบบที่สอดคล้องกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่ รวมถึงได้พิจารณาหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้มากที่สุด ซึ่งทางแยกต่างระดับของโครงการมีทั้งหมด 3 แห่ง ดังแสดงในรูป 9-5 และมีรายละเอียดดังนี้

- (1) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดทางหลวงหมายเลข 294 กม.6+500 จะก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้การจราจรสามารถผ่านได้สะดวกปลอดภัย
- (2) บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221 ตอน ศรีสะเกษ - เขิงบันไดเขาพระวิหาร จะก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อให้การจราจรผ่านได้สะดวกและปลอดภัย
- (3) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดทางหลวงหมายเลข 226 กม.280+700 ตอนหัวทะเล -วารินชำราบ จะก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับรวมทั้งจะก่อสร้างเป็นสะพานลอยข้ามทางรถไฟที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อให้การจราจรผ่านได้สะดวกและปลอดภัย



รูปที่ 9-5 รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ

ทั้งนี้ ได้กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการทั้ง 3 แห่ง โดยเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับของแต่ละตำแหน่งจุดตัดของโครงการไว้เบื้องต้น ดังรูปที่ 9-6 ถึง รูปที่ 9-8 ซึ่งรูปแบบทางเลือกใดที่ได้คะแนนจากการเปรียบเทียบปัจจัยการคัดเลือกมากที่สุด จะนำรูปแบบดังกล่าวไปทำการออกแบบรายละเอียดต่อไป



รูปที่ 9-6 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 294



รูปที่ 9-7 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 221



รูปที่ 9-8 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นการออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226

## 10. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการอันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นในทุกระดับชั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด

สำหรับผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงผังตารางที่ 10-1 และการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงผังตารางที่ 10-2 สรุข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงผังตารางที่ 10-3

### ตารางที่ 10-1

#### การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ		
2. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์		
เว็บไซต์โครงการ www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ- ด้านตะวันออก.com	เพจเฟซบุ๊กโครงการ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก	ไลน์โครงการ BypassSisaket (East) หรือ @200pwwzw

ตารางที่ 10-2  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบนายกัณวรินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
นางณัฐพร สงสุข ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ และนายศรายุทธ สีละออง ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 11.00 น.



การเข้าพบนายไพรัตน์ นवलประสพ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1  
นายคณากร สุขแสงวงวัฒน์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2  
พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 น.



การเข้าพบกลุ่มผู้นำชุมชนตำบลเมืองใต้ ตำบลโพนขา ตำบลหนองแก้ว และตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.

## ตารางที่ 10-3

## สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ให้ออกแบบเกาะกลางเป็นแบบเกาะร่อง เพื่อขยายช่องจราจรได้ในอนาคต และช่วยระบายน้ำ	1. นำไปพิจารณาออกแบบเกาะกลางของโครงการตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่
2. เสนอให้ออกแบบโครงการโดยแสดงถึงอัตลักษณ์ของจังหวัดศรีสะเกษ	2. นำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
3. ให้พิจารณาแนวเส้นทางที่ห่างจากตัวเมืองศรีสะเกษเพื่อจะได้พัฒนาขยายเมืองในอนาคต	3. นำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
4. ให้ออกแบบโดยพิจารณาส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมด้วย	4. นำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
5. ให้ประชาสัมพันธ์และเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมให้ครอบคลุมกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ	5. ได้ประชาสัมพันธ์เชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุมในหลากหลายช่องทาง ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน/ตำบล และการประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว
6. เสนอให้ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว และผู้นำชุมชน	6. ได้ประสานงานขอความอนุเคราะห์ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน/ชุมชน
7. เสนอสถานที่จัดประชุมกลุ่มย่อย ณ วัดคูเมือง และวัดบ้านบก และให้จัดประชุมในช่วงเย็น	7. รับข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาเวลาและสถานที่ในการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

## 11. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

**11.1 ด้านวิศวกรรม :** จะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวบรวมข้อมูลด้านการจราจร สำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรในภาคสนาม รวมถึงการพิจารณาแนวเส้นทางและหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางแยกต่างระดับ รูปแบบของโครงการ ที่เหมาะสม เพื่อนำไปประกอบการศึกษาในขั้นตอนต่อไป

**11.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม :** จะดำเนินการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

**11.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** ดำเนินการปิดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ภายใน 15 วัน หลังจากการประชุม ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ เพจเฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

## 12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



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



ด้านวิศวกรรม : บริษัท ซิตี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยะวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160



ด้านงานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ และงานวิเคราะห์ด้านการจราจร : บริษัท อินเทลแพลน จำกัด

เลขที่ 36/11 หมู่ที่ 9 ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120



ด้านการสำรวจ ตรวจสอบดิน และวัสดุ : บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

เลขที่ 278 ซอยพระรามเก้า 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



[www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com](http://www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com)



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East)  
หรือ @200pwvzw



E-Mail : [asialabconsult.pp@gmail.com](mailto:asialabconsult.pp@gmail.com)



