



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

ดำเนินการศึกษาโดย

กรกฎาคม 2568



บริษัท ซิตี้ แพลน
โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)
วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุมห้วยชัน องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

13.00-13.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
13.30-13.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ หรือผู้แทน
13.45-15.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ นายศรศักดิ์ แก้วแบน วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
15.00-15.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
15.50-16.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม



กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)
วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ห้องประชุมแดนลำดวน แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

09.00-09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30-09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ หรือผู้แทน
09.45-11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ นายศรัศักดิ์ แก้วแบน วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00-11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50-12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5	ลักษณะโครงการ	5
6	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	5
6.1	สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	5
6.2	สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	9
6.3	สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	16
6.4	สาธารณสุขโรคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	22
7	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	23
7.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	23
7.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	27
8	การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ	31
8.1	แนวคิดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ	31
8.2	การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ	36
8.3	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	42
8.4	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการคัดเลือกการพัฒนาของโครงการ	56
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	57
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	62
10.1	ด้านวิศวกรรม	62
10.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	62
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	62
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	63



สารบัญญัตินำ

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
6-1	ตารางคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด	21
7-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	23
7-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	24
8-1	รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ	32
8-2	รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	38
8-3	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณ ประมาณ กม.6+500	44
8-4	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221	48
8-5	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 226	52
8-6	การกำหนดค่าตัวคูณแบบขั้นบันได	56
9-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	58
9-2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	60
9-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	62



สารบัญญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
6-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	7
6-2	โครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ	8
6-3	สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500	9
6-4	ช่วงแนวเส้นทางโครงการ	11
6-5	สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700	13
6-6	ข้อจำกัดพื้นที่โครงการ	15
6-7	ทางน้ำหลักในพื้นที่โครงการ	16
6-8	พื้นที่รับน้ำในพื้นที่โครงการ	17
6-9	ลำน้ำในพื้นที่โครงการ	17
6-10	พื้นที่รับน้ำในพื้นที่โครงการ	18
6-11	สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ	19
6-12	พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม	20
6-13	ทิศทางการไหลและพื้นที่รับน้ำบริเวณโครงการ	21
6-14	สาธารณสุขปศุสัตว์ปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	22
7-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560	26
7-2	โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	28
7-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	29
7-4	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	30
8-1	แนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น	37
8-2	รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ	42
8-3	การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500	43
8-4	การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 221	47
8-5	การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226	51
9-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	57
9-2	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	61

1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา และมีจุดผ่านแดนช่องสงฆำ อำเภอกงสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นเส้นทางสำคัญในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ประกอบกับมีทรัพยากรดินและน้ำที่มีความเหมาะสมต่อการทำเกษตรกรรม รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายประเภทที่สำคัญ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ ส่งผลให้ปัจจุบันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษเพิ่มสูงมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัด สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงการขยายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงรอบ โดยมีเพียงเฉพาะทางทิศใต้ที่มีทางหลวงหมายเลข 294 ทำหน้าที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง ประกอบกับอำเภอเมืองศรีสะเกษมีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูง เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษ เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือไปแล้ว ภายใต้ชื่อ “งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)”

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 ศิลปวัตถุและ



พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝ้งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการฝ้งเมือง และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนก่อสร้างโครงการ

กรมทงหลวจ้งได้ว่าจ้งบริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเชีย แล้ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้งวิศวกรที่ปรกษาสำรวจและออกแบบทงหลวแนวใหม่ ทงเลียงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทงเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทงเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

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

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทงเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทงเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น เพื่อนำไปพิจารณารูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

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

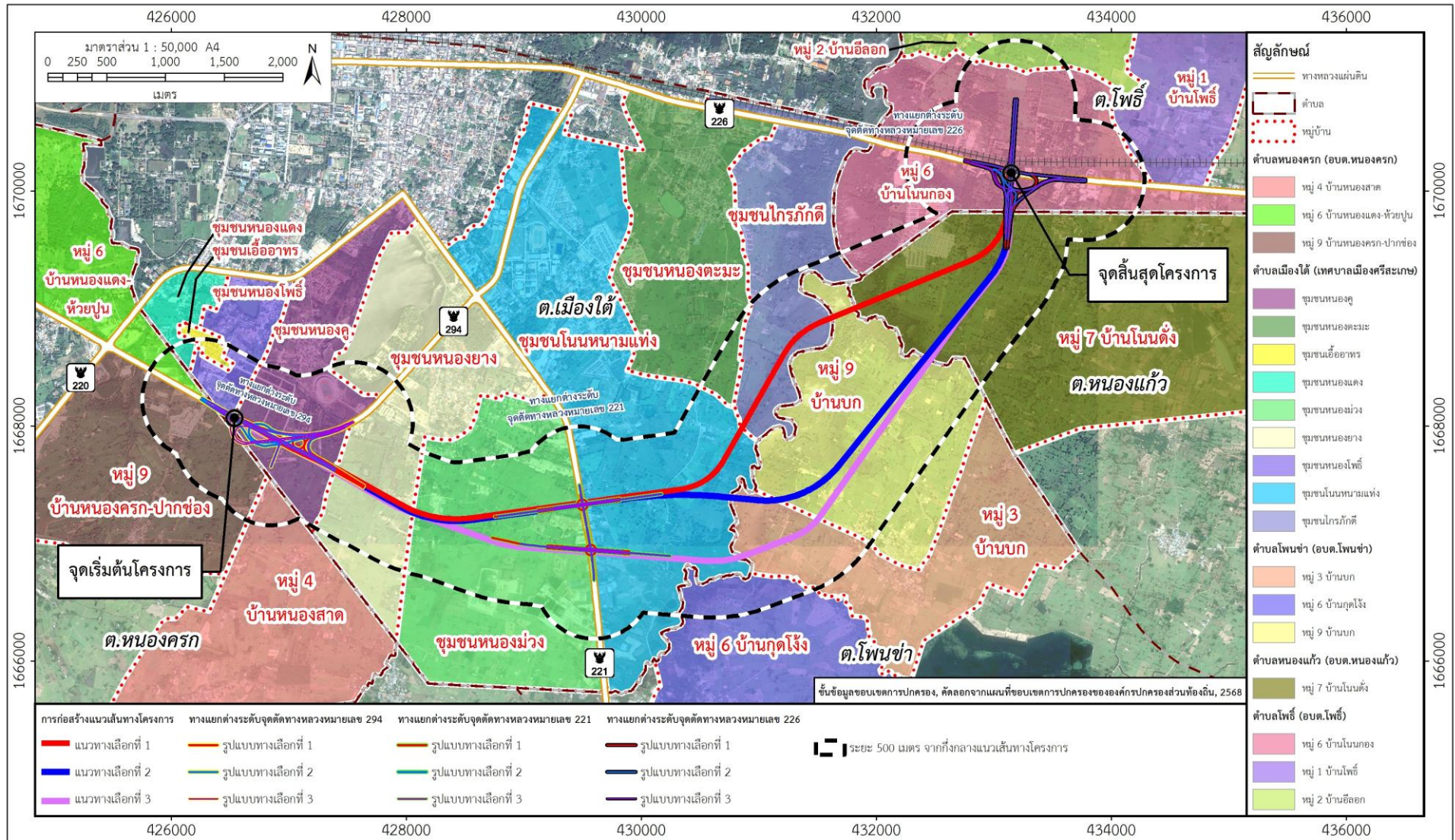


4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ใน พื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้าน ของตำบลหนองครก 9 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพนข่า 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ แสดงดัง ตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดศรีสะเกษ	อำเภอมือศรีสะเกษ	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) ชุมชนเอื้ออาทร	
			4) ชุมชนหนองแดง	
			5) ชุมชนหนองม่วง	
			6) ชุมชนหนองยาง	
		3. ตำบลโพนข่า	1) หมู่ 3 บ้านบก	องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า
2) หมู่ 6 บ้านกุดไจ้				
3) หมู่ 9 บ้านบก				
4. ตำบลหนองแก้ว	1) หมู่ 7 บ้านโนนดั่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว		
5. ตำบลโพธิ์	1) หมู่ 1 บ้านโพธิ์	องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์		
	2) หมู่ 2 บ้านอีลอก			
	3) หมู่ 6 บ้านโนนกอง			
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	19 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. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการเป็นทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 มีระยะทางประมาณ 8 - 9 กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้านของตำบลหนองครก 9 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าตามความเหมาะสม แสดงดังรูปที่ 6-1

จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 อยู่ในพื้นที่ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง เกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) เขตทาง 40 เมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชน

จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 อยู่ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง เกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เขตทาง 40 เมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน

6.1 สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังรูปที่ 6-2 ดังนี้

(1) ทางหลวงแผ่นดิน ประกอบด้วย

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

ทางหลวงหมายเลข 226 เป็นถนนที่แยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 224 ในพื้นที่อำเภอเมืองนครราชสีมา มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก เข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอลำปลายมาศ และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวไปทางขวาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2447 ผ่านพื้นที่อำเภอกระสัง เข้าสู่เขตจังหวัดสุรินทร์ ที่อำเภอเมืองสุรินทร์ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 293 จากนั้นเข้าสู่ตัวเมืองสุรินทร์มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านอำเภอศีขรภูมิ อำเภอสำโรงทาบ เข้าสู่เขตจังหวัดศรีสะเกษ ที่อำเภอห้วยทับทันจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวา

ที่สี่แยกสี่มปอยน้อย มุ่งหน้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 (ถนนเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ) จากนั้นเส้นทางจะเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ และจะเริ่มเส้นทางอีกครั้งตามถนนอุบล ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 ผ่านอำเภอกันทรารมย์ ข้ามทางรถไฟสายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี เข้าสู่เขตจังหวัดอุบลราชธานี ที่อำเภอวารินชำราบ จากนั้นเส้นทางจะตัดกับทางหลวงหมายเลข 231 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี - วารินชำราบ) สิ้นสุดเส้นทางในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยทางหลวงสายนี้เดิมเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรตลอดสาย และได้ดำเนินการขยายเป็น 4 ช่องจราจรในช่วงแรก คือ ช่วงศรีสะเกษ - อำเภอวารินชำราบ และแยกหัวทะเล - ท่าอากาศยานนครราชสีมา โดยในปัจจุบัน บริเวณ กม.188+800 ถึง กม.200+910 สายบ้านพม่า - อำเภอศีขรภูมิ ระยะทาง 12.11 กิโลเมตร กำลังดำเนินโครงการขยายขนาดช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร

1.2) ทางหลวงหมายเลข 220 (ตอน ศรีสะเกษ - วังหิน) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ ไปยังอำเภออุทุมพร โดยเริ่มจากแยกจากถนนอุทุมพร (ทางหลวงหมายเลข 220 ตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 221) ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 294 (แยกโรงโอดิม) ผ่านอำเภอวังหินและอำเภออุทุมพร และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 24 (ห่างจากสี่แยกอุทุมพรประมาณ 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) เป็นถนนลาดยางระยะทางสั้นที่อยู่ในจังหวัดศรีสะเกษ ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร โดยเริ่มจากแยกพิซสวน ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ นอกจากนั้นแนวเส้นทาง ผ่านแยก ม.รามคำแหง แล้วผ่านแยกโรงโอดิม ตัดกับทางหลวงหมายเลข 220 และผ่านแยก อส. ตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 แล้วไปสิ้นสุดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 10.925 กิโลเมตร

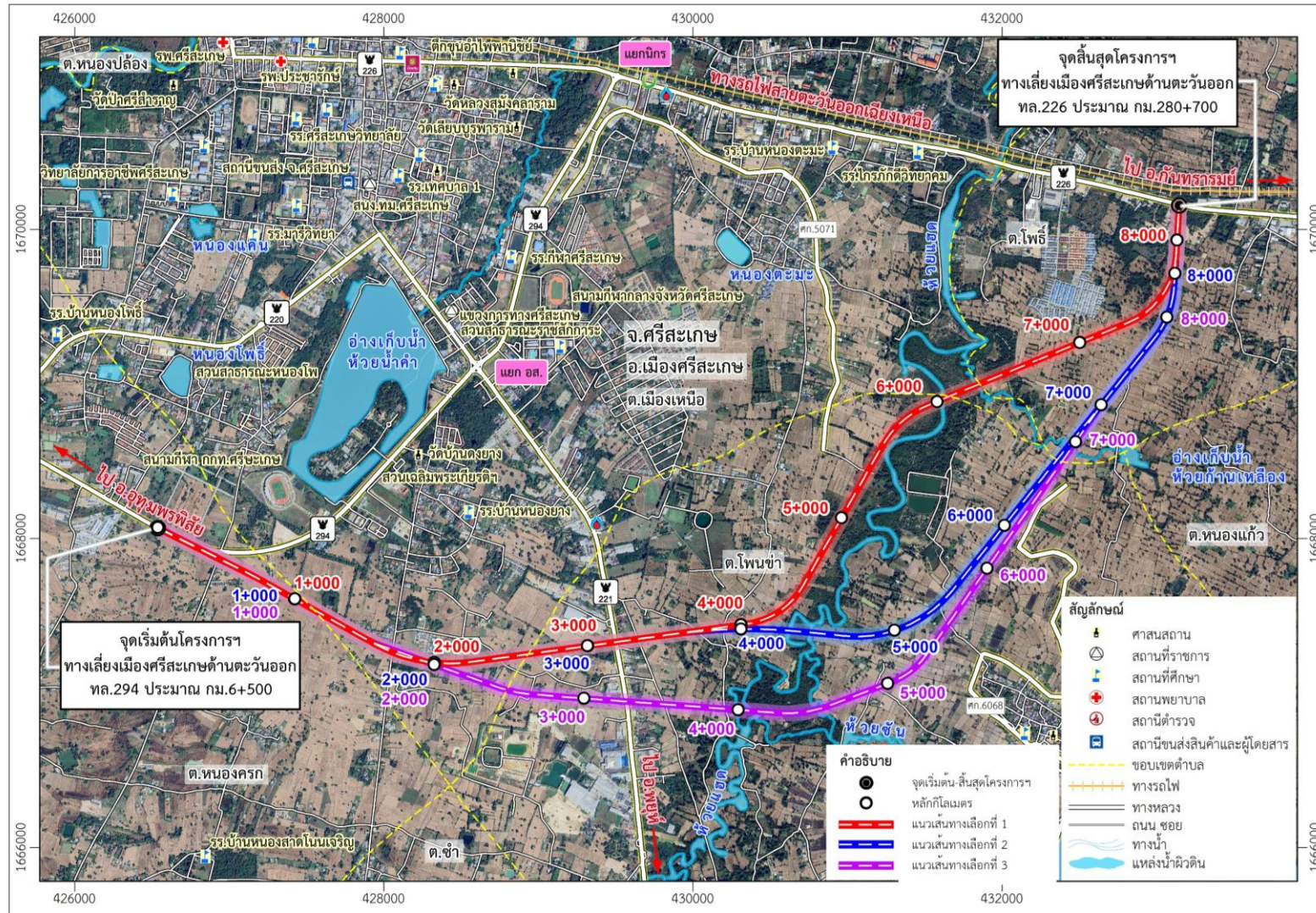
1.5) ทางหลวงหมายเลข 2373 (ตอน โนนสำนึก - ดอนไม้งาม) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 226 และทางหลวงหมายเลข 2086

(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 - อำเภอขามเฒ่า) เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 2086 มุ่งเข้าสู่พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ

(3) ถนนท้องถิ่น ประกอบด้วย ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์, ถนนท่าคอก่าน -อ่างห้วยชัน ถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกกอก, ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองสาต



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

6.2 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

6.2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

พื้นที่โครงการเป็นทางหลวงแนวใหม่ เริ่มจากทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออก มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 มีระยะทางประมาณ 8 - 9 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร ภายในเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีลักษณะเป็นชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่ และลักษณะทางกายภาพ สามารถอธิบายสภาพปัจจุบันของโครงการได้ดังนี้

ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 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 และกิ่งคู่ของกรมทางหลวงตั้งอยู่บริเวณริมคันทางด้านซ้ายทางและเกาะกลางถนนตามลำดับ สภาพพื้นที่บริเวณด้านขวาทางเป็นพื้นที่ราบเพื่อการเกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 6-3



สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ (ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500)



จุดเริ่มต้นโครงการ



จุดเริ่มต้นโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500) (ทิศเหนือ) (ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500) (ทิศใต้)

รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500



ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล



ถนนชุมชนไปบ้านหนองคู



ถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด



สนามกีฬาากลางจังหวัดศรีสะเกษ



สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ



สถานีวิทยุกระจายเสียงจังหวัดศรีสะเกษ



สำนักงานที่ดินจังหวัดศรีสะเกษ



สวนเฉลิมพระเกียรติจังหวัดศรีสะเกษ

รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 (ต่อ)

ช่วงที่ 2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ ถึงทางหลวงหมายเลข 221 ตัดผ่านถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด ดังแสดงในรูปที่ 6-4 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม และมีชุมชนตั้งอยู่กระจายตัวตามแนวถนน

สำหรับแนวเส้นทางช่วงตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข 221 ไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์ วัดป่าศรีโนนกก ถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน และถนนชุมชนไปหนองโพธิ์ แสดงดังรูปที่ 6-4 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบเป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนตั้งอยู่ตามแนวถนน



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณชุมชนบ้านหนองยาง



ถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด



ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ



ทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกก

รูปที่ 6-4 ช่วงแนวเส้นทางโครงการ



สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน



ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณชุมชนบ้านบก

รูปที่ 6-4 ช่วงแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

ช่วงที่ 3 จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700

เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง โดยรอบมีลักษณะเป็นชุมชนที่หนาแน่นขึ้น มีร้านค้า ที่พักอาศัย อยู่สองข้างทาง ดังแสดงในรูปที่ 6-5



สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700)



จุดสิ้นสุดโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 226

บริเวณประมาณ กม.280+700) (ทิศเหนือ)



จุดสิ้นสุดโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 226

บริเวณประมาณ กม.280+700) (ทิศใต้)



วัดโนนแค



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชนศรีสะเกษ



ศูนย์บริการรถ MG

รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700



พื้นที่ชุมชนตามแนวทางหลวงหมายเลข 226



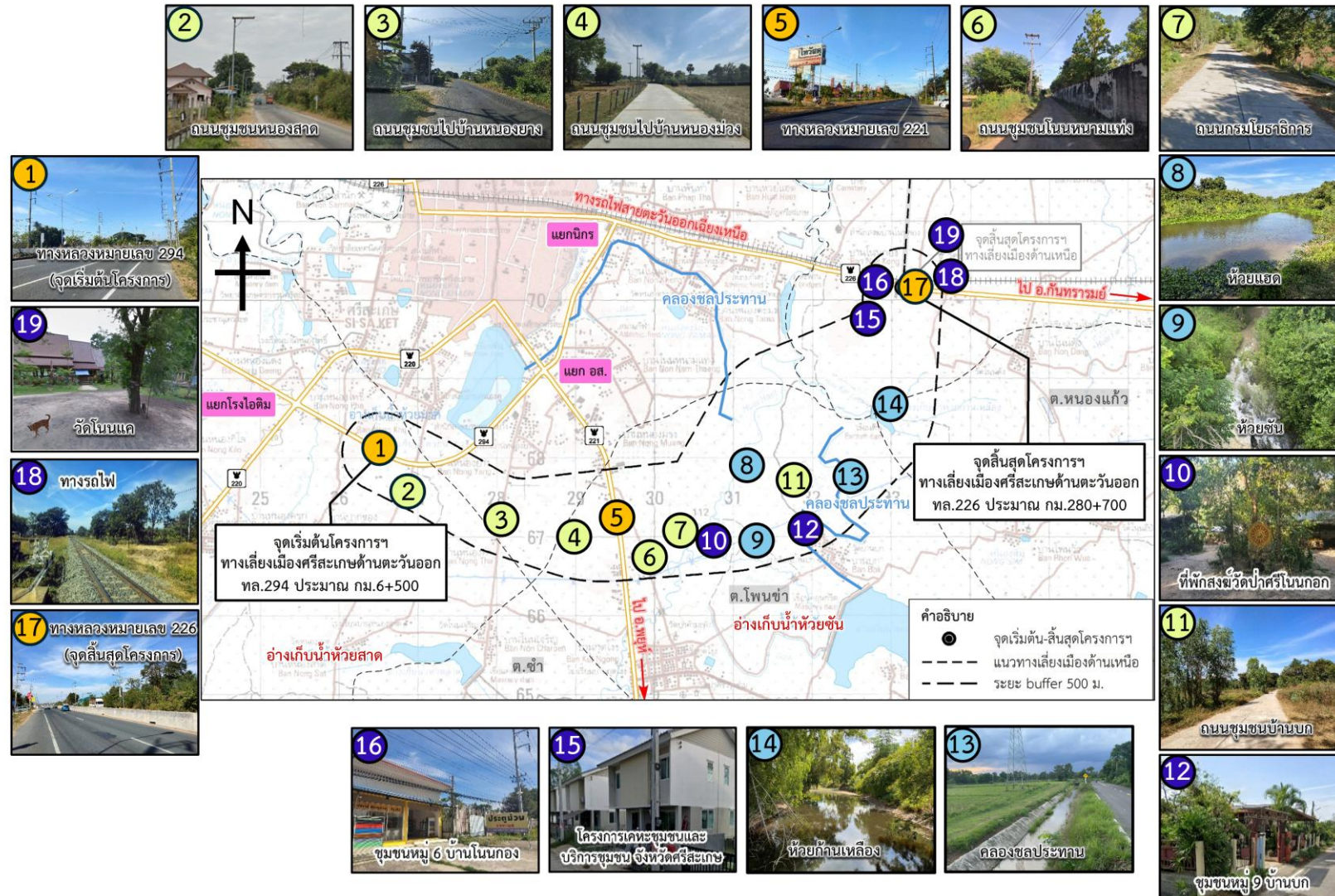
สถานีไฟฟ้าศรีสะเกษ 2 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคศรีสะเกษ

รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 (ต่อ)

6.2.2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่โครงการ

ผลจากการสำรวจภาคสนามอย่างละเอียด เพื่อทราบถึงข้อจำกัดต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ พบข้อจำกัด เช่น

- บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ อยู่บริเวณทางโค้ง ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการต้องพิจารณาถึงรูปแบบแนวทางโค้งราบ เพื่อให้มีรัศมีที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความปลอดภัยมากที่สุด
- บริเวณแนวเส้นทางโครงการผ่านชุมชนหลายแห่ง ซึ่งในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อแหล่งชุมชน เพื่อลดการเวนคืนให้ได้มากที่สุด
- ก่อนถึงจุดเริ่มต้นโครงการ มีจุดตัดทางแยกโรงไอน้ำ ถัดมาเป็นจุดเริ่มต้นโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และจากนั้นแนวเส้นทางตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะทำให้เกิดเป็นทางเชื่อมทางแยกที่ใกล้กัน
- บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 และเชื่อมกับจุดสิ้นสุดโครงการทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ในการออกแบบโครงการจึงต้องพิจารณารูปแบบให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกัน

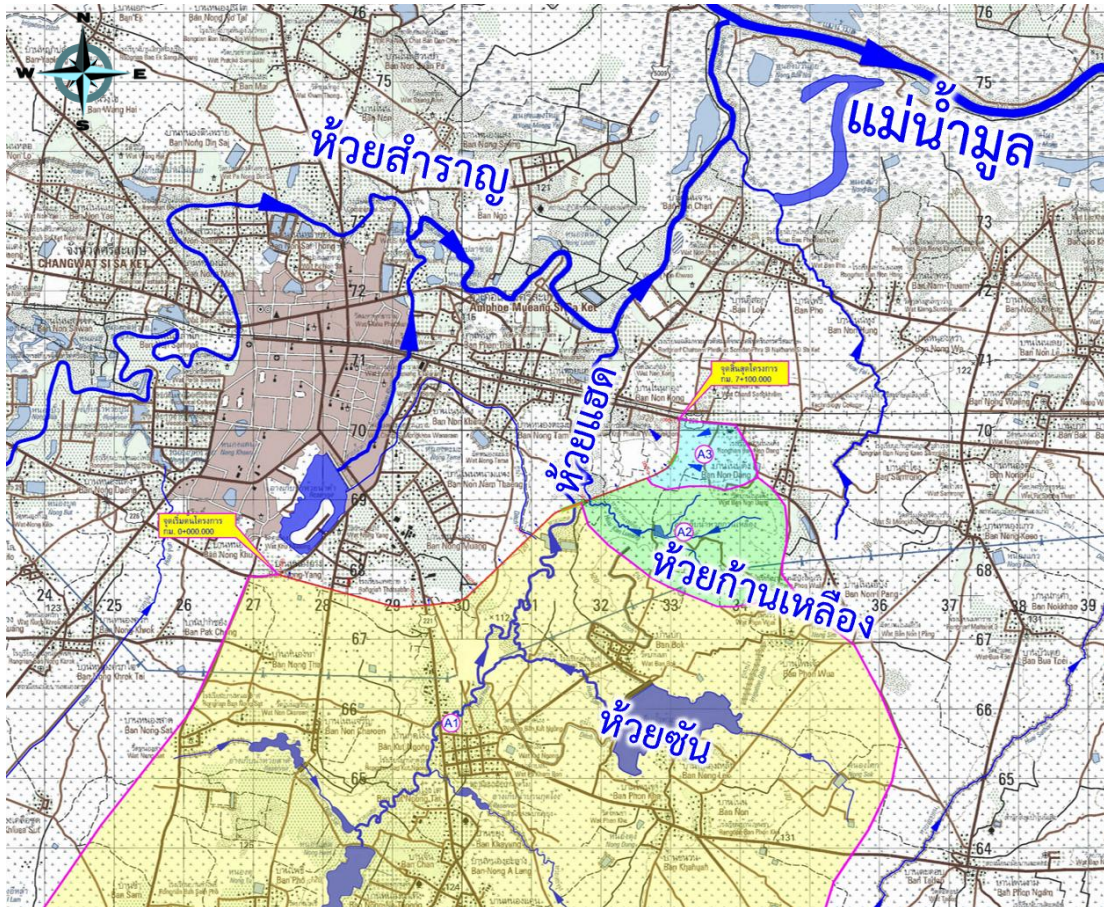


รูปที่ 6-6 ข้อจำกัดพื้นที่โครงการ

6.3 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

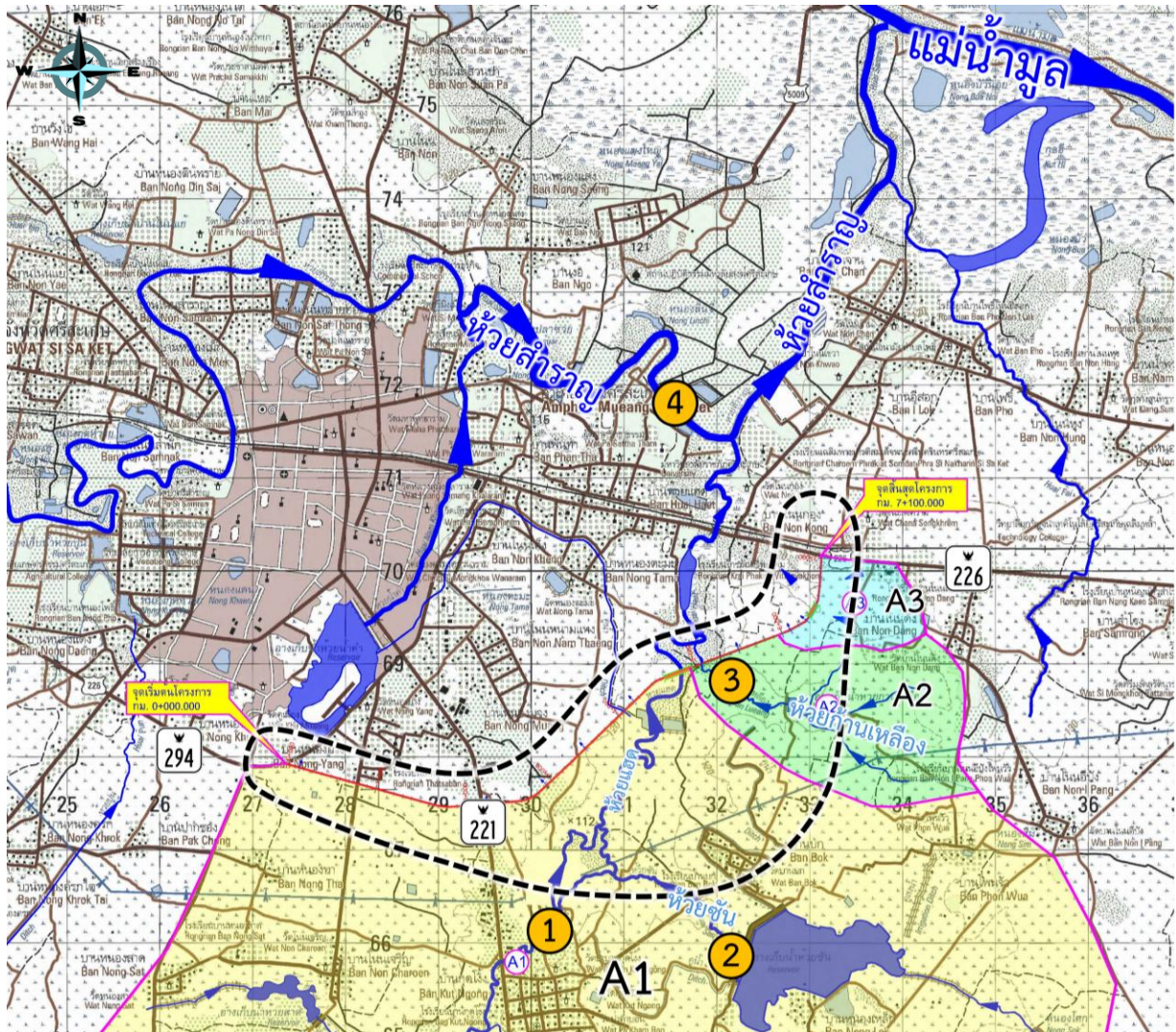
6.3.1 สภาพทางอุทกวิทยา

พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำห้วยสำราญซึ่งเป็นลุ่มน้ำสาขาของกลุ่มน้ำมูล มีขนาดพื้นที่รับน้ำของโครงการประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร ทางน้ำหลักที่ตัดผ่านแนวสายทาง ได้แก่ ห้วยแฮด ห้วยก้านเหลือง และห้วยชัน ซึ่งรับน้ำจากแนวสันปันน้ำด้านทิศใต้ไหลผ่านถนนโครงการระบายลงสู่ห้วยสำราญทางด้านทิศเหนือของแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 6-7 โดยพื้นที่ที่มีความลาดชันประมาณ 0.40-1.1 % และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพาะปลูก



รูปที่ 6-7 ทางน้ำหลักในพื้นที่โครงการ

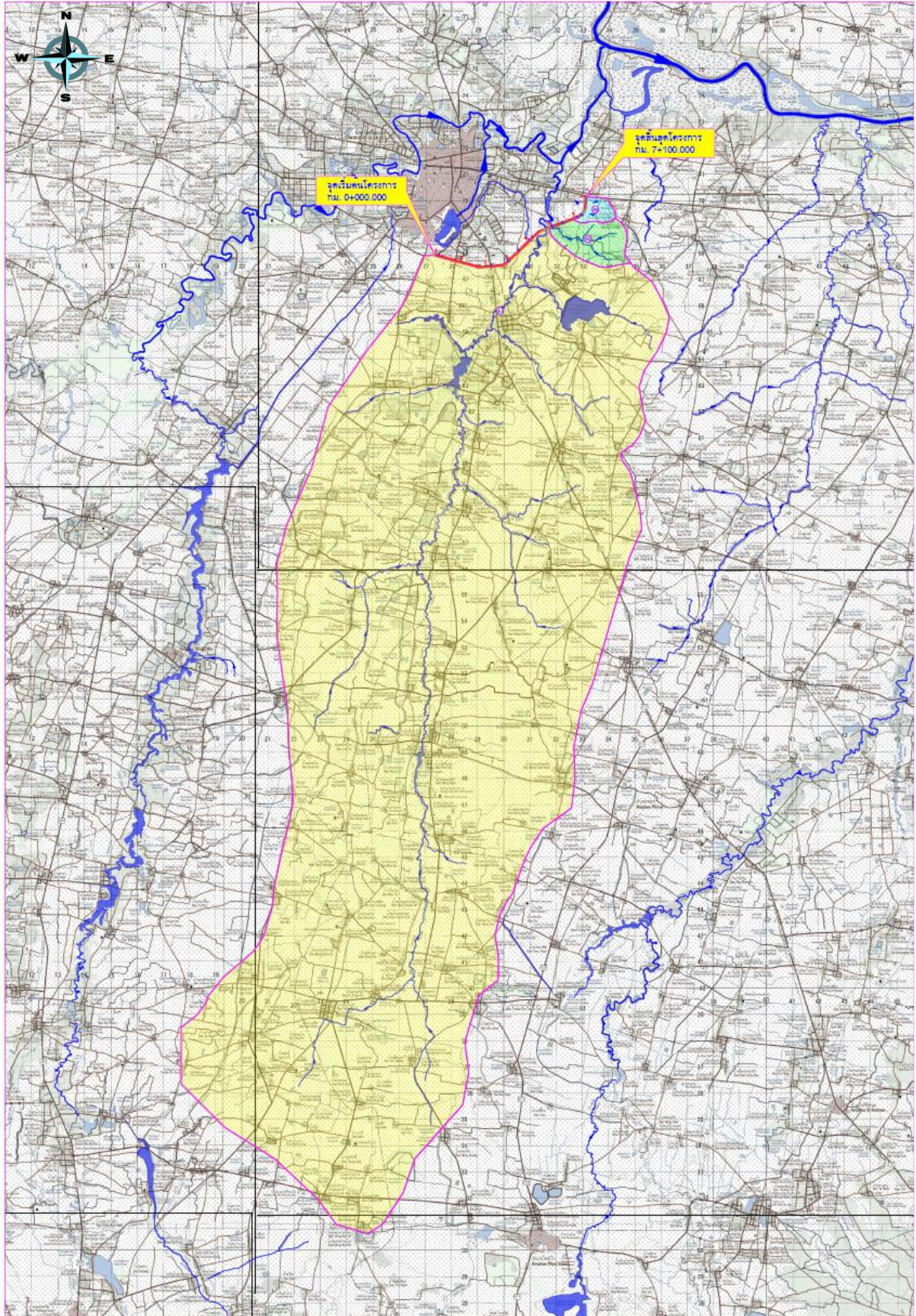
ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง บริเวณสองข้างทาง ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชน วัด โรงเรียน และสถานประกอบการต่าง ๆ พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำห้วยสำราญ ซึ่งเป็นลุ่มน้ำย่อยของกลุ่มน้ำมูล แนวเส้นทางพาดผ่านไปทางแนวตะวันตก - ตะวันออก ตัดผ่านลำน้ำห้วยก้านเหลือง ห้วยแฮด ซึ่งแยกมาจากลำน้ำห้วยสำราญและด้านใต้ของลำน้ำมูล ห้วยแฮดเป็นลำน้ำสำคัญ มีทิศทางการไหลจากทางทิศใต้รวมกับห้วยสำราญทางด้านเหนือก่อนไหลลงสู่แม่ลำมูล ระดับความสูงโดยเฉลี่ยของพื้นที่อำเภอเมืองศรีสะเกษอยู่ที่ระดับประมาณ 125 ม.รทก. ระดับน้ำท่วมสูงสุดตามสถิติของกรมชลประทานที่เคยบันทึกไว้ได้ คือ 123.06 ม.รทก.



รูปที่ 6-8 พื้นที่รับน้ำในพื้นที่โครงการ











รูปที่ 6-9 ลำน้ำในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 6-10 พื้นที่รับน้ำในพื้นที่โครงการ

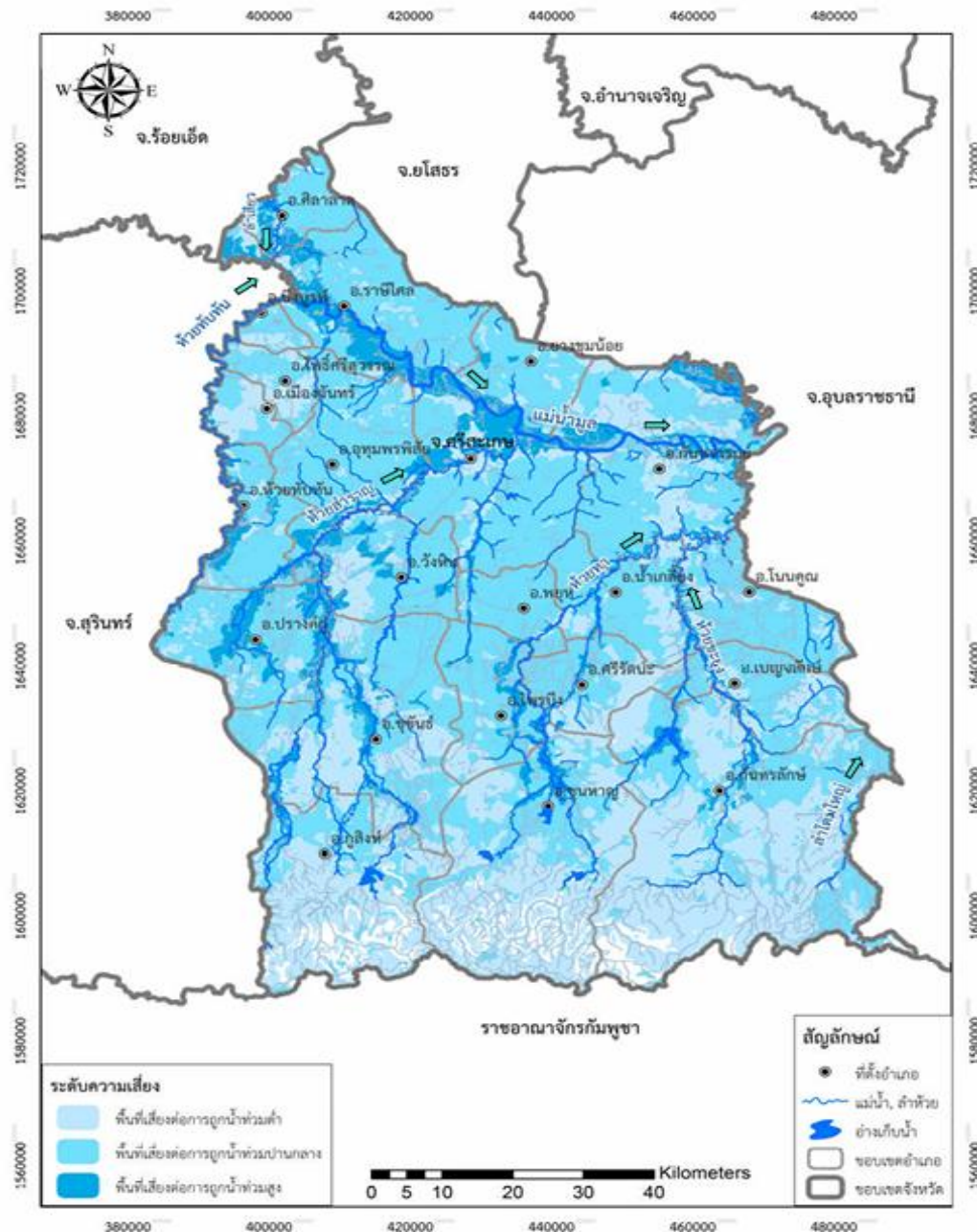
พื้นที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในบริเวณกลุ่มน้ำย่อยห้วยสำราญใกล้กับจุดเชื่อมต่อกับลำน้ำมูลแนวเส้นทางโครงการ พาดผ่านขวางเส้นทางการไหลของน้ำที่ส่วนใหญ่ไหลมาจากพื้นที่เนินสูงบริเวณด้านทิศเหนือ ที่ไหลลงสู่ห้วยแฮด และห้วยสำราญ เมื่อพิจารณาจากแผนที่แสดงเส้นชั้นความสูงของภูมิประเทศ พบว่า พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก และน้ำผิวดินส่วนใหญ่ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการจะไหลจากทางทิศใต้ ไปยังทิศเหนือและลงสู่แม่น้ำมูล สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ แสดงดังรูปที่ 6-8

		ห้วยก้านเหล็ก ขนาดท่อลอดเหลี่ยม 2 ช่อง (2.40 x 2.40 เมตร) ทางรถกว้าง 5.00 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณท่อลอดเหลี่ยม	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		ห้วยแฮด ลำน้ำกว้าง 60 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		คลองชลประทาน ลำน้ำกว้าง 3 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	
		ห้วยชัน ลำน้ำกว้าง 20 เมตร
สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	สภาพทั่วไปบริเวณลำน้ำ	

รูปที่ 6-11 สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ

6.3.2 ข้อจำกัดการระบายน้ำของพื้นที่โครงการ

จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมซ้ำซากของจังหวัดศรีสะเกษ โดยสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิศาสตร์สารสนเทศ (GISDA) พ.ศ. 2556 พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดมีพื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมซ้ำซากน้อยและเสี่ยงปานกลาง และมีพื้นที่เสี่ยงสูงเล็กน้อย โดยความเสี่ยงและความรุนแรงจะอยู่ริมสองฝั่งลำน้ำสำคัญ ได้แก่ แม่น้ำมูล แม่น้ำชี ลำเสียว ห้วยทับทัน ห้วยสำราญ ห้วยแสด ห้วยทา และห้วยชะยุ้ง ดังนั้น ในขั้นตอนการออกแบบ ที่ปรึกษาจะให้ความสำคัญในการออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างเหมาะสมแสดงดังรูปที่ 6-12



รูปที่ 6-12 พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม

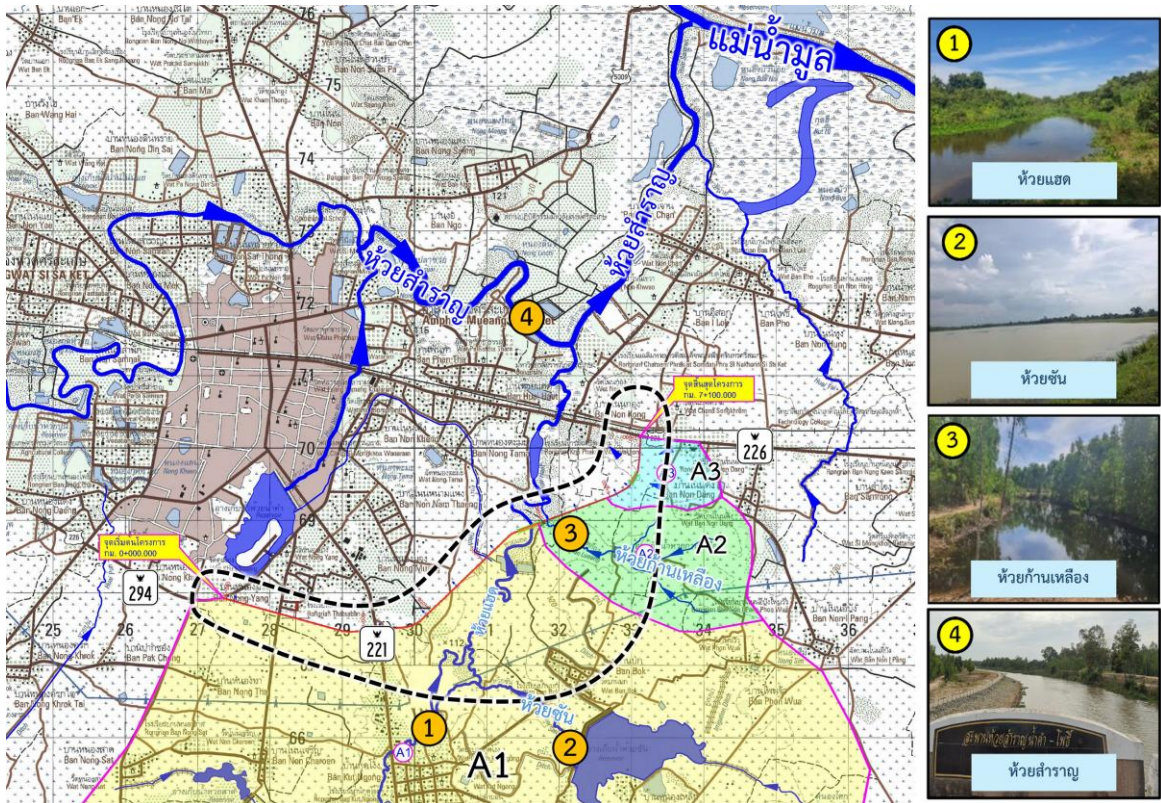
6.3.3 พื้นที่รับน้ำและการคำนวณปริมาณน้ำหลากสูงสุด

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ภายในบริเวณพื้นที่โครงการ มีลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 3 ลำน้ำ ได้แก่ ห้วยแสด ห้วยก้านเหลือง และห้วยสำราญ โดยทิศทางการไหลของน้ำ จะเป็นทิศการไหลจากทิศใต้สู่ทิศเหนือ เริ่มจากลำน้ำห้วยแสดไหลขึ้นทิศเหนือ รวมกับลำน้ำห้วยก้านเหลือง และไปบรรจบที่ลำน้ำห้วยสำราญ โดยได้นำข้อมูลพื้นที่รับน้ำและขนาดของพื้นที่รับน้ำ คำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุดแสดงดัง ตารางที่ 6-1 รวมถึงได้แสดงทิศทางการไหลของน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการและได้แสดงพื้นที่รับน้ำของโครงการไว้ ดังแสดงในรูปที่ 6-13

ตารางที่ 6-1

ตารางคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

ลำดับที่	ลุ่มน้ำที่	ระยะทาง กม.-กม.	พื้นที่รับ น้ำ (A) ตร.กม.	คาบ ย่นหลัง Tr ปี	วิธี วิเคราะห์	ความยาว ลำน้ำ (L) กม.	กึ่งกลาง ลุ่มน้ำ (Lc) กม.	ค่าระดับ ที่สูงสุด (ม.รทก)	ค่าระดับ ที่จุด พิจารณา (ม.รทก)	ความ ต่างของ ค่าระดับ (H) ม.	ความ ชันของ พื้นที่ %	ชื่อ ทางน้ำ
1	A1	0+000- 4+950	382.64	50	Snyder	56.00	30.00	-	-	-	-	ห้วยแสด
2	A2	4+950- 5+975	3.94	50	Rational	3.84	-	135.000	118.000	17.000	0.443	ห้วย ก้านเหลือง
3	A3	5+975- 7+100	1.06	50	Rational	1.27	-	135.000	120.000	15.000	1.181	



รูปที่ 6-13 ทิศทางการไหลและพื้นที่รับน้ำบริเวณโครงการ

6.4 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ระบบสาธารณูปโภคปัจจุบันจะวางแนวตามถนน บริเวณเขตทางทางหลวงหมายเลข 294 ทางหลวงหมายเลข 221 ทางหลวงหมายเลข 226 และถนนท้องถิ่น (รูปที่ 6-14) สรุปดังนี้

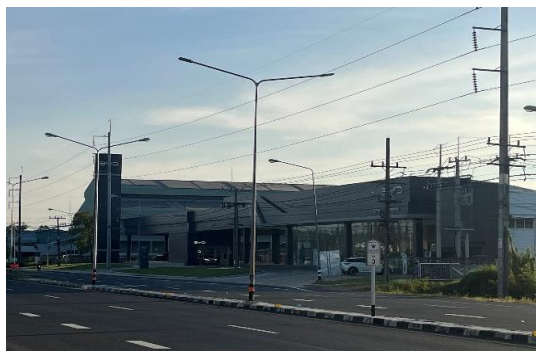
- ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมีสายส่งไฟฟ้าขนาดแรงดัน 22 kV และ 115 kV ปักอยู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทาง โดยส่วนใหญ่จะปักอยู่ริมขีดเขตทาง
- ประปาส่วนภูมิภาคมีแนวท่อประปา อยู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทาง
- มีแนวเสาไฟฟ้าแสงสว่างที่ริมถนน บริเวณชุมชนและทางเชื่อมถนนท้องถิ่น



ไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บริเวณข้างทาง



ประปาส่วนภูมิภาค



ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ริมทางหลวง

รูปที่ 6-14 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

7. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 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 7-1

ตารางที่ 7-1

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	พื้นที่ที่ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตเป็นป่าสงวนแห่งชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<u>ไม่เข้าข่าย</u> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ตารางที่ 7.1 (ต่อ)

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
20 (ต่อ)	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของโบราณสถาน วัดโนนแค โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูน ในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์ สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชน และการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรี 33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มี การขยายพื้นที่ให้แตกต่างจากเดิม	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

จากการตรวจสอบการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2

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	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

ที่มา : มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน พ.ศ. 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ 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

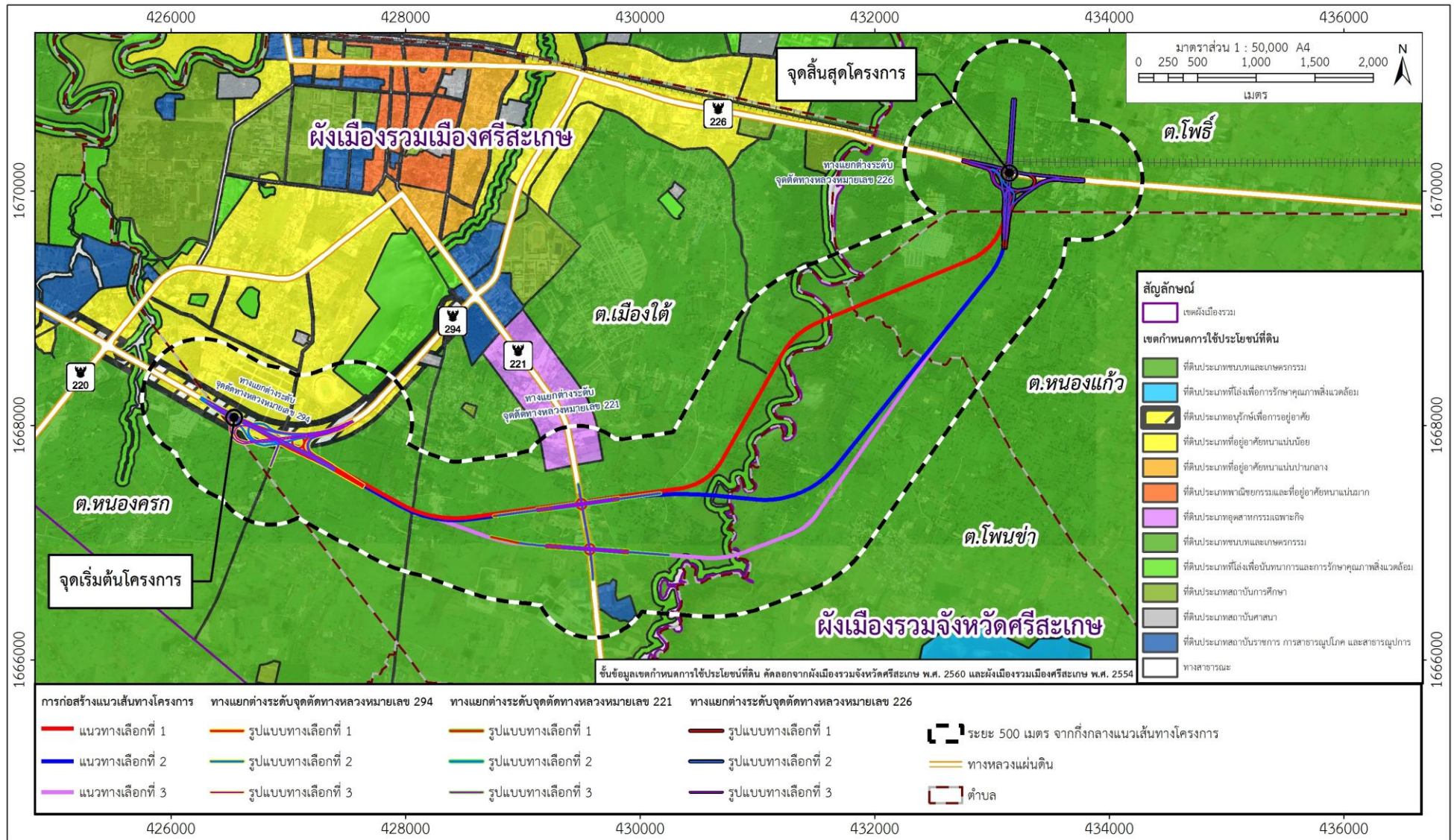
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน



รูปที่ 7-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

7.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

1) โบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี

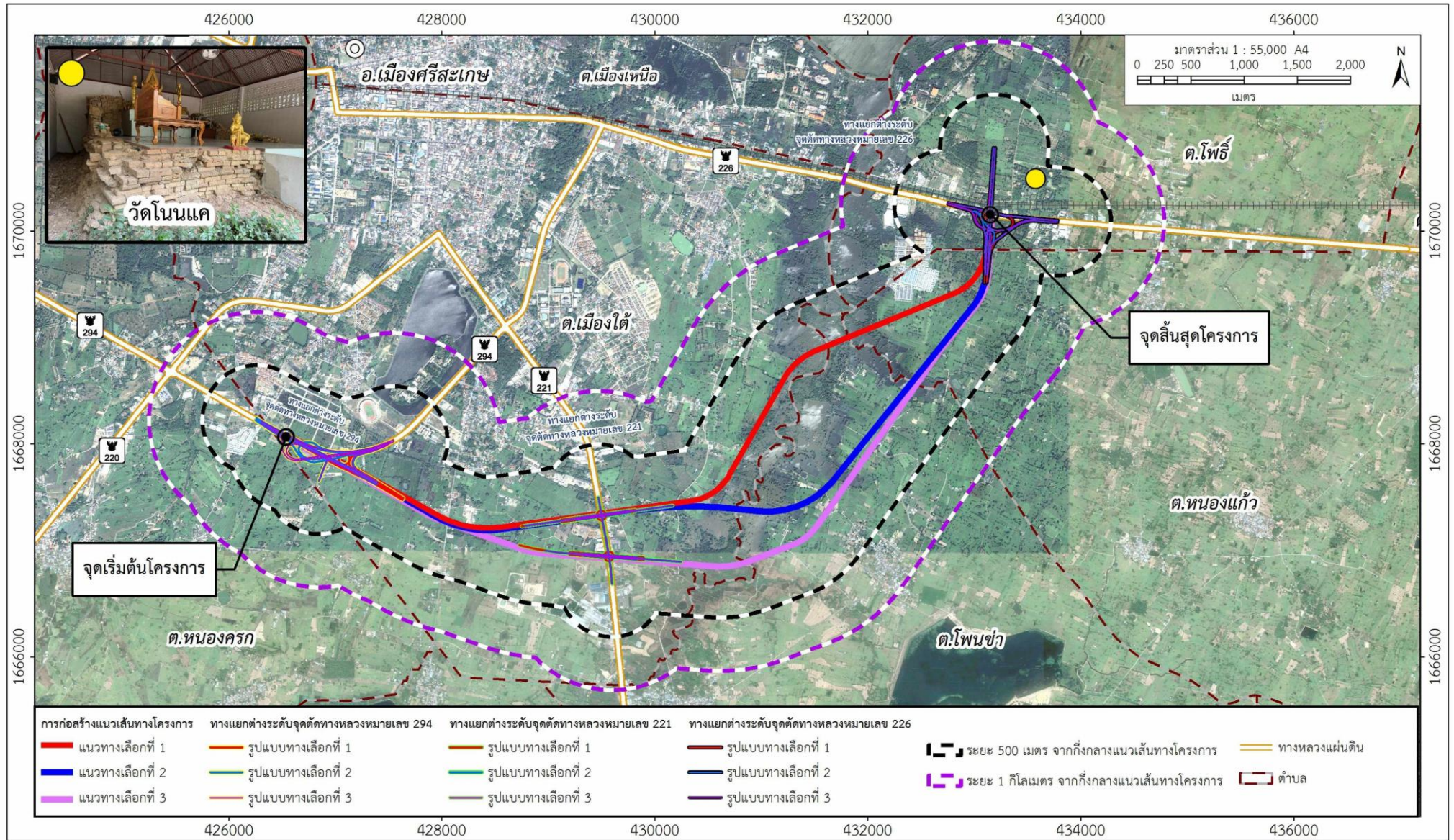
จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แนวกำแพงเมืองและคูเมือง จากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (หนังสือ ที่ วธ 0420/1820 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2568) ร่วมกับการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น พบว่า ในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นที่ตั้งของโบราณสถาน วัดโนนแค (พิกัด 433640E 1670511N) ตั้งอยู่ตำบลโพธิ์ อำเภอมือสองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคาร ก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์ ทำให้โครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ ดังรูปที่ 7-2

2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

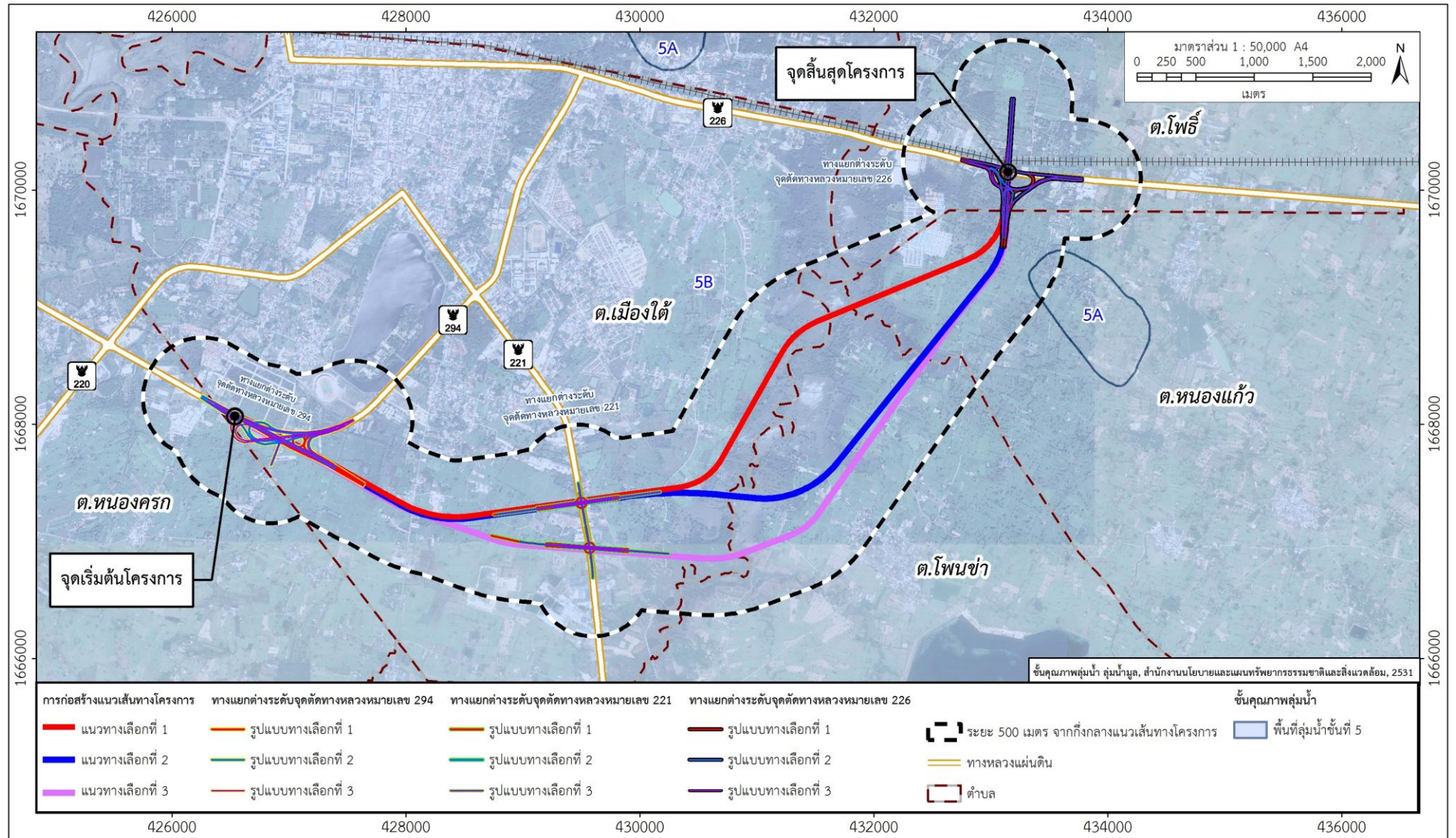
จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากไม่เป็นกิจกรรมที่มีข้อห้ามใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี ดังรูปที่ 7-3

3) พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

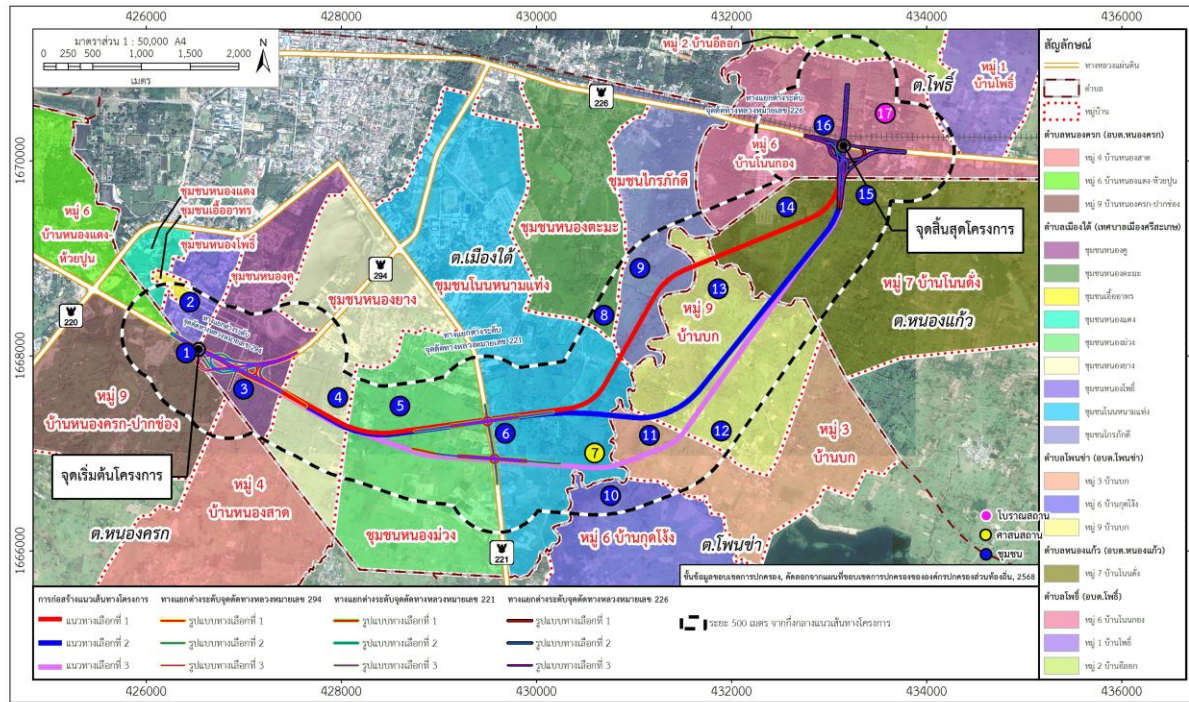
จากการศึกษาข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (Google Earth) ข้อมูลภาพ ปี พ.ศ. 2566 และแผนที่ภูมิประเทศลำดับชุด L7018 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จำนวน 17 แห่ง แสดงดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-2 โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-4 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

8. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

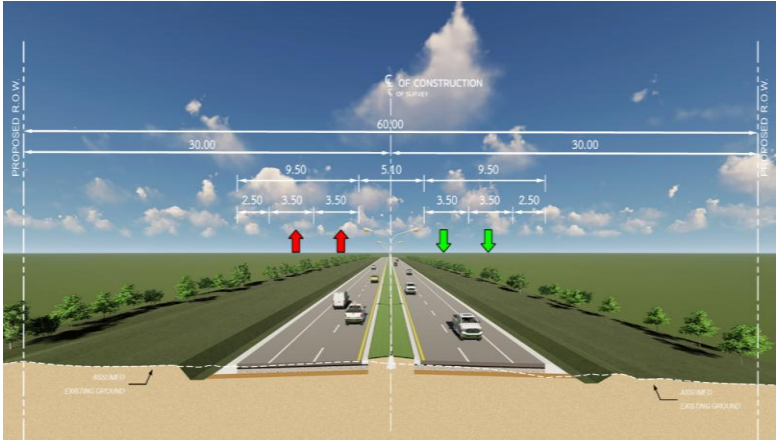
สำหรับแนวคิดเบื้องต้นในภาพรวมของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 โดยออกแบบให้มีลักษณะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องหรือมากกว่าตามความเหมาะสม และออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรได้ในทุกทิศทางรวมถึงออกแบบทางแยกบริเวณจุดตัดถนนชุมชน ทั้งนี้รูปแบบที่ดำเนินการจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ในบริเวณใกล้เคียง และปริมาณการจราจรในอนาคต โดยนำเสนอรูปแบบในขั้นต้นที่เหมาะสม

8.1 แนวคิดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

8.1.1 การกำหนดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ภายในเขตทางหลวง 60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะกลางถนน โดยได้พิจารณารูปแบบของเกาะกลางที่มีความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่ ซึ่งรูปแบบเกาะกลางที่นำมาพิจารณาออกแบบในโครงการจำนวน 3 รูปแบบ แสดงดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวง 4 ช่องจราจร - ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร - ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร - เกาะกลางกว้าง 5.10 เมตร - เขตทางกว้าง 60 เมตร 	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีความปลอดภัยในการใช้ทาง ในพื้นที่ชุมชนที่จำกัดความเร็วรถ - สะดวกต่อการเดินข้ามถนนง่าย และปลอดภัย เนื่องจากมีพื้นที่เกาะสำหรับยืนรอกกลางถนน - กำหนดรูปแบบการกักรถได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากมีช่องจราจรรอลี้ยวกลับรถ - ค่าก่อสร้างถูกกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต - ทัศนียภาพสวยงาม สามารถตกแต่งเกาะกลางให้มีความสวยงาม <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปฝั่งตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้ - เกิดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต - ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทาง มีประสิทธิภาพปานกลาง

ตารางที่ 8-1 (ต่อ)
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวง 4 ช่องจราจร - ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร - ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร - เกาะกลางกว้าง 2.60 เมตร - เขตทางกว้าง 60 เมตร 	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากเกิดอุบัติเหตุ รถชนกับกำแพงคอนกรีตและสามารถพลิกกลับมาอยู่ในช่องของตัวเองได้ - เกิดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น - ต้องการการบำรุงรักษาต่ำที่สุด - ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่ารูปแบบอื่น <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีพื้นที่รอนเดินข้ามที่เกาะกลางน้อย รวมทั้งการมองเห็นที่น้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก - ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น - มีค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น - บดบังทัศนียภาพ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตมีความสูงมากกว่ารูปแบบอื่น - ความกว้างช่องรอลี้ยวกลับรถมีจำกัด อาจส่งผลกระทบต่อรถทางตรง - พื้นที่ติดตั้งป้ายจราจรน้อย

ตารางที่ 8-1 (ต่อ)
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวง 4 ช่องจราจร - ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร - ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร - ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร - เกาะกลางกว้าง 9.10 เมตร - เขตทางกว้าง 60 เมตร 	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางดีกว่ารูปแบบอื่น - มีพื้นที่สำหรับช่องจราจรรถเล็กวงล้อมากกว่ารูปแบบอื่น - ต้องการการบำรุงรักษาปานกลาง - ทักษะภาพปานกลางไม่สูงบดบังทัศนียภาพ แต่ตกแต่งให้สวยงามได้ยาก - ค่าก่อสร้างถูกกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปฝั่งตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้ - ความสะดวกในการเดินข้ามถนนปานกลาง - เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต - ต้องการการบำรุงรักษาสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

8.1.2 การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาหน้าตัดถนนของโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณา ร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของผู้ขับขีรถทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอลีี้ยวกลับรถ
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย

(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (คะแนนรวม 30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คะแนนรวม 35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลในการคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ จะดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

8.2 การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ

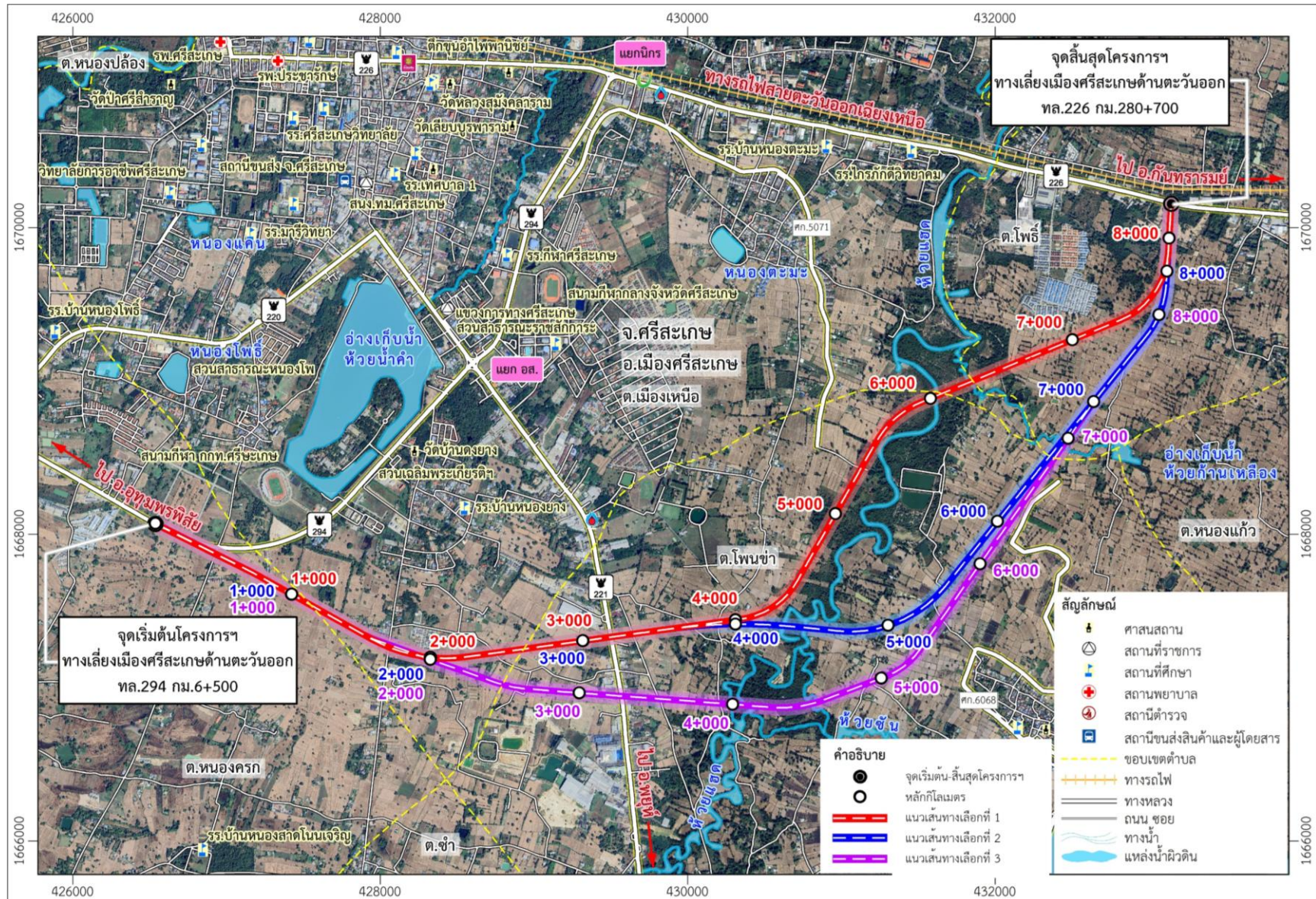
8.2.1 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการ กำหนดให้ใช้จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 รวมระยะทางประมาณ 8 - 9 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางโครงการอยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดศรีสะเกษ และพิจารณาให้แนวทางเลือกห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองในปัจจุบัน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ซึ่งส่งผลให้ถนนเลี่ยงเมืองสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เต็มประสิทธิภาพ สำหรับระยะของแนวเส้นทางโครงการห่างจากตัวเมืองศรีสะเกษประมาณ 5 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน รูปแบบของโครงการเป็นถนนทางหลวงในเขตทาง 60 เมตร

โดยมีหลักการที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเหมาะสมกับระบบระบายน้ำในพื้นที่รวมทั้งไม่กีดขวางการไหลผ่านของน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องไม่กระทบต่อสถานที่สำคัญ ๆ เช่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการ และพื้นที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของแนวเส้นทาง ลักษณะทางธรณีวิทยา และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- บริเวณแนวเส้นทางที่กำหนดต้องตัดหรือต่อเชื่อมกับถนนสายสำคัญและสะพานข้ามลำน้ำ ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำ จะต้องมีการพิจารณาเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุดในบริเวณนั้น ๆ
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม มีรูปแบบเรขาคณิตทั้งแนวราบและแนวตั้งที่ดีควรเป็นแนวตรงและมีระยะทางสั้นที่สุดในการเดินทาง

ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ข้อมูลสภาพโครงข่ายในพื้นที่โครงการ และนำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง มาพิจารณาขอบเขตการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ ได้กำหนดแนวเส้นทางของโครงการจำนวน 3 แนวเส้นทางเลือก ดังแสดงในรูปที่ 8-1 และตารางที่ 8-2



รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น

ตารางที่ 8-2

รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
 <p>แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (แนวสีแดง)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร - ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) - เขตทาง 60 เมตร 	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬาากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่ประชิดริมทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้างไต้หวัน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ชุมชนโนนหนามแท่ง ชุมชนไกรภักดี ตัดผ่านคลองชลประทานและห้วยเสด สภาพพื้นที่เป็นที่ลุ่ม แอ่งกระทะ ในช่วงฤดูฝนเป็นพื้นที่รับน้ำท่วมขัง ด้านซ้ายทางมีชุมชนเคหะและบริการชุมชน และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ตอนเหนือ ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การลงทุนก่อสร้างต่ำที่สุดเนื่องจากระยะทางในการก่อสร้างน้อย เมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น - ระยะทางในการเดินทางน้อยกว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตน้อย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ชุมชนมากกว่ารูปแบบอื่น - ตัดผ่านแนวคลองชลประทาน ทำให้ต้องก่อสร้างสะพานข้าม

ตารางที่ 8-2 (ต่อ)

รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
 <p>แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (แนวสีน้ำเงิน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร - ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) - เขตทาง 60 เมตร 	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้า ศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่ประชิดริมทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้างไต้หวัน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชุมชนโนนหนามแท่ง โดยแนวเส้นทางแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณประมาณ กม.4+000 ในพื้นที่ตำบลโพนข่า มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ตัดผ่านห้วยแฮด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านขวาทางมีชุมชนบ้านบก และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกันกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดี เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมือง - ลดผลกระทบต่อ การเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้าง (น้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1) <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การลงทุนก่อสร้างสูง เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 - ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 - มีจุดตัดลำน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1

ตารางที่ 8-2 (ต่อ)

รูปแบบแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวสีชมพู)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร - ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป – กลับ) - เขตทาง 60 เมตร 	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง หลังจากนั้นแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 บริเวณหมู่บ้านนาลี บริเวณประมาณ กม.2+000 ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+950 โดยรอบเป็นพื้นที่ที่มีอาคารพาณิชย์ ศูนย์รถมิตซูไทยยนต์ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกตัดผ่านห้วยแฮดและห้วยชัน โดยมีแนวเส้นเสาไฟฟ้าแรงสูง และชุมชนบ้านบก อยู่บริเวณด้านขวาทาง และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา – อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีที่สุด เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากที่สุด - ได้รับผลกระทบต่อเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การลงทุนก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 - ตัดผ่านลำน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2

8.2.3 การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเบื้องต้น

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

(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

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

(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชยอสังหาริมทรัพย์

(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

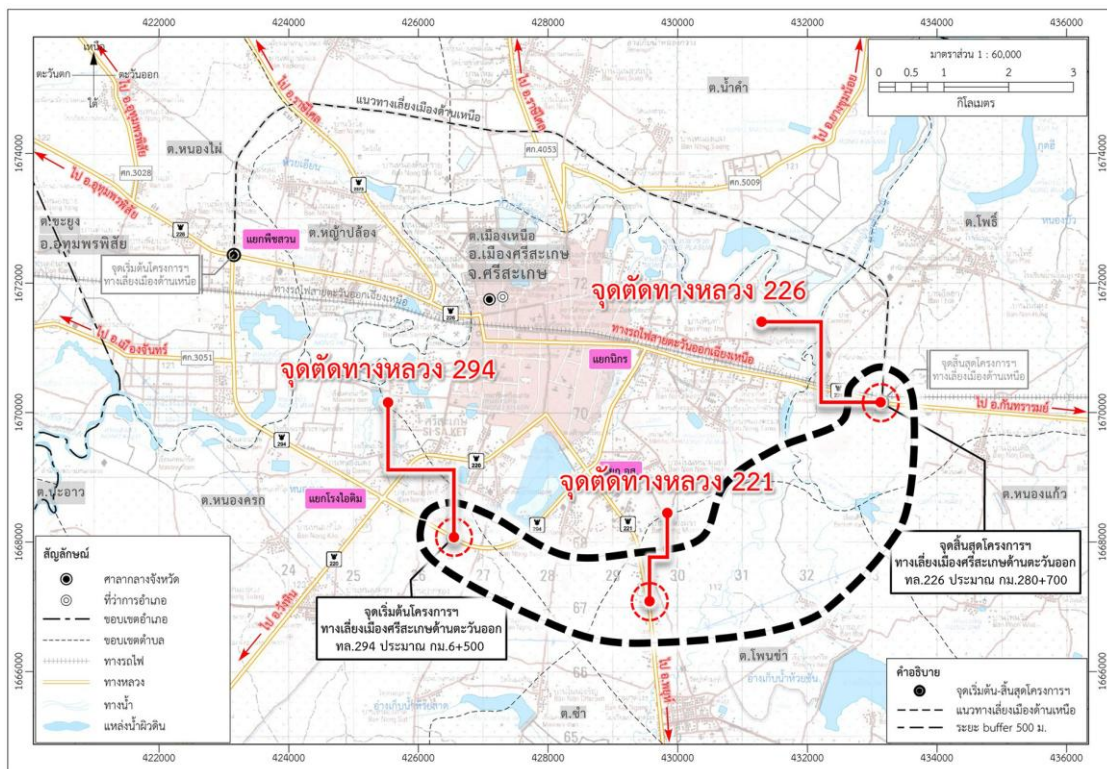
ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลในการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ จะดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

8.3 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ โดยทั่วไปทางแยกต่างระดับจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัย และการเลี้ยวทิศทางของยวดยานเป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่อ การลดอัตราความเร็วของการจราจรน้อยมาก องค์ประกอบพื้นฐานในการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้

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

จากการศึกษาข้อมูลองค์ประกอบในการออกแบบทางแยกต่างระดับ จะพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับให้ มีรูปแบบที่สอดคล้องกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่ รวมถึงได้พิจารณาหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและ ชุมชนให้มากที่สุด ซึ่งทางแยกต่างระดับของโครงการมีทั้งหมด 3 แห่ง ดังแสดงในรูป 8-2 และมีรายละเอียดดังนี้



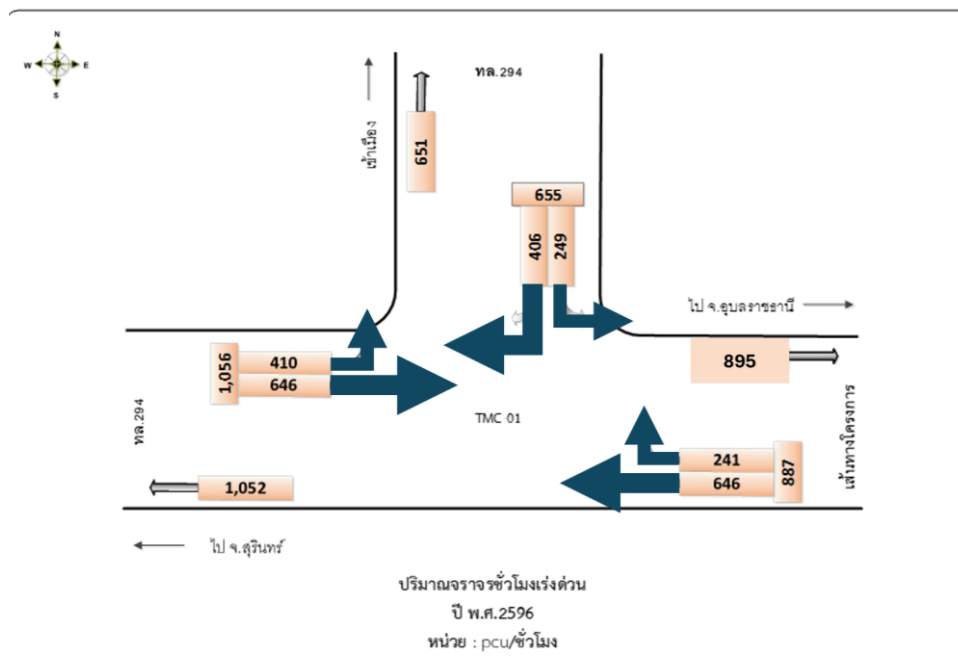
รูปที่ 8-2 รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ

8.3.1 การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

1. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500

จุดตัดบริเวณนี้เป็นจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 ปัจจุบันเป็นถนนมีขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม ริมนเขตทางมีชุมชนอาศัยอยู่เบาบาง

จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 8-3 พบว่า ปริมาณจราจรในทิศทางที่มาจากถนนโครงการเพื่อไปจังหวัดสุรินทร์ และจากจังหวัดสุรินทร์เพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ มีปริมาณที่มากที่สุด และรองลงมา เป็นทิศทางที่มาจากจังหวัดสุรินทร์เพื่อเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 8-3 การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับ

บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดทางแยกไว้เบื้องต้น จำนวน 3 รูปแบบ แสดงดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>คำอธิบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> — สะพานระดับ 2 — เชิงลาดสะพาน — ถนนระดับดิน <p>* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 1</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณได้สะพานเป็นลักษณะทางสามแยก และมีสัญญาณไฟจราจร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 2 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 8-3 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>คำอธิบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> █ สะพานระดับ 2 █ เขียงลาดสะพาน █ ถนนระดับดิน <p>* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 2</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางวงเวียนเพื่อเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางแยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางดิ่งแย่งที่สุด - เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคย

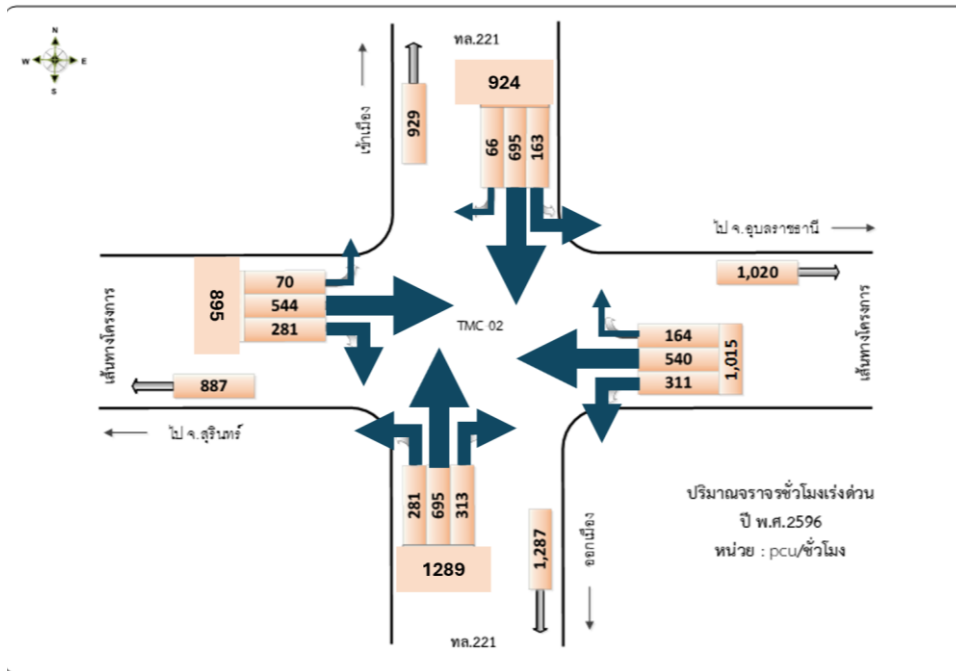
ตารางที่ 8-3 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>คำอธิบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> — สะพานระดับ 2 — เชิงลาดสะพาน — ถนนระดับดิน <p>* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง และทางโค้ง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานรถในเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ ไม่มีจุดตัดการจราจร และไม่มีสัญญาณไฟจราจร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - รองรับชุมชนด้านใต้เพื่อเดินทางเข้าเมือง - ไม่มีสัญญาณไฟจราจร <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าก่อสร้างแพง - ใช้พื้นที่เวนคืนมาก

2. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

จุดตัดบริเวณนี้เป็นถนนโครงการ ตัดทางหลวงหมายเลข 221 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม ชุมชนอาศัยอยู่ประชิดริมเขตทาง จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 8-4 พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางตรงเข้าเมืองศรีสะเกษ และออกเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนโครงการในทิศทางตรงไปจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดสุรินทร์



รูปที่ 8-4 การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดบริเวณทางแยกไว้เบื้องต้นจำนวน 3 รูปแบบ แสดงดังตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 1</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานมีสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดการตัดกระแสจราจรบนทางหลวงหมายเลข 221</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - โครงสร้างสะพานสั้น <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 8-4 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 2</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นวงเวียนระดับดิน ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - โครงสร้างสะพานสั้น <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหา แลวกคย

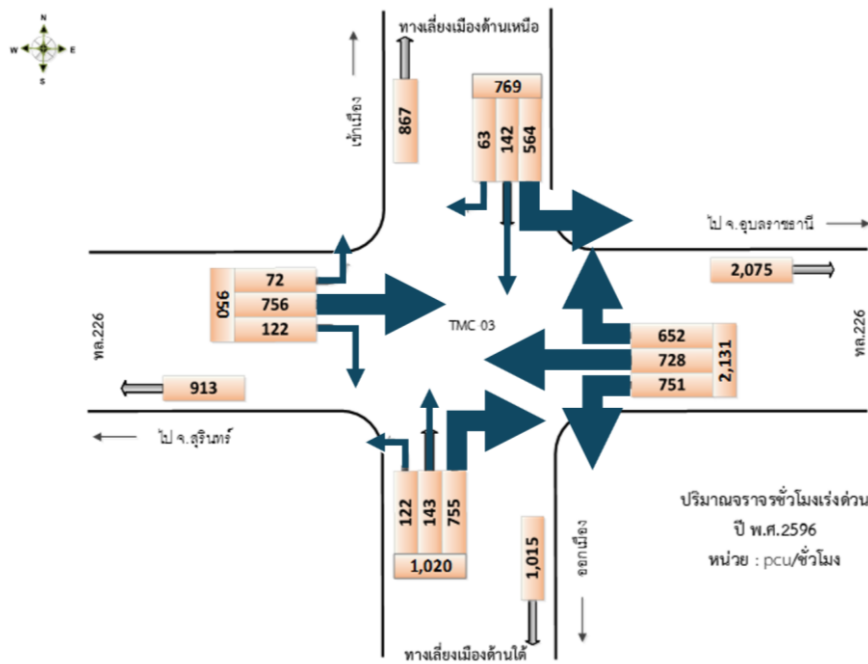
ตารางที่ 8-4 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการและทางหลวงหมายเลข 221 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานมีการปิดทางแยก และจุดกลับรถได้สะพานเพื่อให้รถบนทางหลักทั้งสองทิศทางสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 221 ไม่มีการติดขัด - ราคาค่าก่อสร้างน้อยที่สุด <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่รองรับการจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง - ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น

3. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 226

จุดตัดบริเวณนี้เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่ง เพื่อการเกษตรกรรม ชุมชนอาศัยอยู่ประชิดริมเขตทาง และมีทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือขนานกับทางหลวงหมายเลข 226 จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 8-5 พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไปจังหวัดอุบลราชธานี และตรงไปจังหวัดสุรินทร์ มีปริมาณมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนโครงการในทิศทางตรงไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ

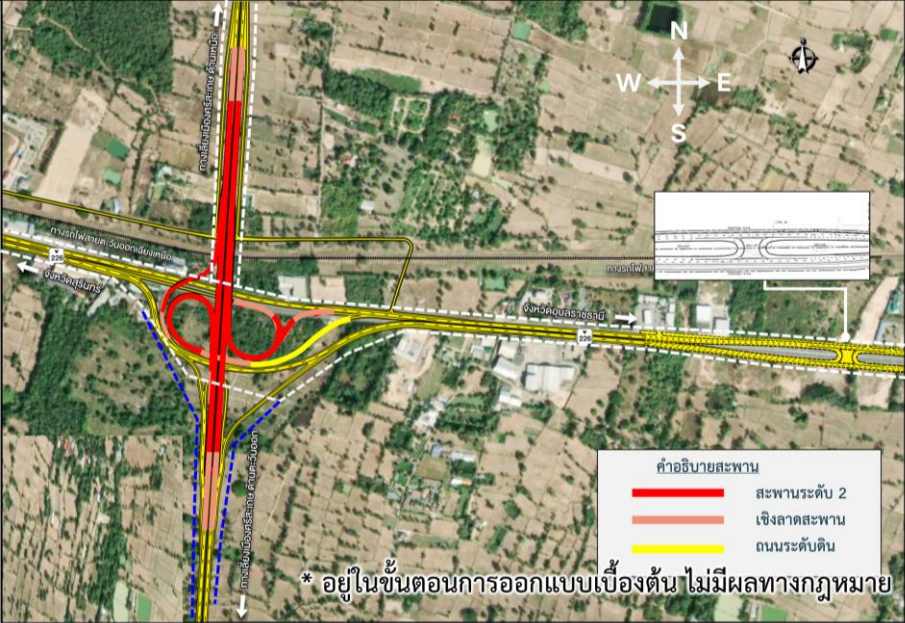


รูปที่ 8-5 การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดบริเวณทางแยกไว้เบื้องต้นจำนวน 3 รูปแบบ แสดงดังตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
 <p>* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 2</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรง ไป - กลับ ด้านเหนือ - ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 ใน 4 ทิศทาง รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทาง จากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไปอำเภอเมืองศรีสะเกษ และจากจังหวัดอุบลราชธานี ไปด้านเหนือ โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 - รองรับจราจร 4 ทิศทาง <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการเวนคืนพื้นที่มากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1

ตารางที่ 8-5 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อดี - ข้อด้อย
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>เป็นรูปแบบสะพานยกระดับ 2 ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไป - กลับ ด้านเหนือ - ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 ใน 2 ทิศทาง รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางจากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไปจังหวัดอุบลราชธานี จากด้านเหนือไปจังหวัดอุบลราชธานี ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p>ข้อดี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบให้รองรับการจราจรในทุกทิศทาง - มูลค่าการก่อสร้างถูกที่สุด - รูปแบบการเดินทางไม่ซับซ้อน <p>ข้อด้อย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้น - ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 2

8.3.2 การกำหนดปัจจัยในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

1. การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

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

(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

8.4 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการคัดเลือกการพัฒนาของโครงการ

เกณฑ์การให้คะแนนแต่ละปัจจัยสำหรับการคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ แนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาแบ่งคะแนนเป็นปัจจัยย่อยภายใต้ตัวประกอบแต่ละด้าน เพื่อให้สามารถแสดงข้อดี - ข้อด้อย ของแต่ละรูปแบบเลือกได้อย่างชัดเจน โดยวิธีกำหนดค่าตัวคูณที่จะใช้สำหรับปัจจัยแต่ละด้านกำหนดได้ 2 วิธี ได้แก่ แบบขั้นบันได และแบบสัดส่วน

1) แบบขั้นบันได

โดยวิธีนี้ค่าตัวคูณจะแบ่งเป็น 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 8-6 การให้ค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อ จะต้องทำการประเมินระดับของผลกระทบในแต่ละรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ แล้วจึงทำการกำหนดค่าตัวคูณที่สอดคล้องกับระดับของผลกระทบสำหรับรูปแบบทางเลือกนั้น

ตารางที่ 8-6
การกำหนดค่าตัวคูณแบบขั้นบันได

ระดับ	ด้านวิศวกรรมและจรรยาบรรณการลงทุน	ค่าตัวคูณ	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ค่าตัวคูณ
1	ดีมาก	1.00	ไม่มีผลกระทบ	1.00
2	ดี	0.80	มีผลกระทบน้อย	0.80
3	พอใช้	0.60	มีผลกระทบปานกลาง	0.60
4	ค่อนข้างไม่ดี	0.40	มีผลกระทบมาก	0.40
5	ไม่ดี	0.20	มีผลกระทบรุนแรง	0.20

2) แบบสัดส่วน

โดยการกำหนดให้รูปแบบทางเลือกที่มีความได้เปรียบหรือดีที่สุดในตัวข้อนั้น ๆ มีค่าตัวคูณเท่ากับ 1.00 ส่วนรูปแบบทางเลือกอื่นจะได้ค่าตัวคูณลดหลั่นเป็นสัดส่วนกันไปตามความสัมพันธ์ในลักษณะของสมการเชิงเส้น (Linear Equation) ที่ใช้ประเมินค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อ โดยมีรูปแบบของสมการทั่วไปดังนี้

$$MF_i = 1.00 - \left(\frac{A_i - A(\text{best})}{A(\text{best})} \right)$$

โดยที่ MF_i = ค่าตัวคูณของรูปแบบทางเลือก i

A_i = ค่าของตัวแปรของปัจจัยที่ใช้พิจารณาสำหรับรูปแบบทางเลือก i

$A(\text{best})$ = ค่าที่ดีที่สุดของตัวแปรของปัจจัยที่ใช้พิจารณา

ในกรณีที่ A มากกว่า 2 เท่าของ A(best) ให้ใช้ค่า $MF_i = 0.00$

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทงหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกบโครงการอันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศีกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความวิตกกังวลได้ในทุกขั้นตอนของการศีกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศีกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด โดยขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ผ่านมาได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงผังตารางที่ 9-1 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงผังตารางที่ 9-2 และการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประชาสัมพันธ์โครงการ นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขต และขั้นตอนการศึกษา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อโครงการดำเนินการเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลำดวน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยได้รับเกียรติจากนายชาติรี สิริรุ่งวนิช รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ เป็นประธานเปิดการประชุม และนายปฐมพงศ์ เสนาใหญ่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ผู้แทนกรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน ผู้เข้าร่วมประชุมมาจากภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาคเอกชน สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ และผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้นจำนวน 145 ราย บรรยายภาพการประชุมแสดงผังรูปที่ 9-2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม แสดงผังตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-1

การประชาสัมพันธ์โครงการ

<p>1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โอน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ : ดำเนินการประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางการตอบรับ เข้าร่วมประชุมให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ</p>		
		
<p>เว็บไซต์โครงการ www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com</p>	<p>โอน์โครงการ BypassSisaket (East) หรือ @200pwzw</p>	<p>เพจเฟซบุ๊กโครงการ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก</p>
<p>2. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>		
		
<p>บริเวณ กม.267+520 ของทางหลวงหมายเลข 226</p>	<p>องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ</p>	<p>ที่ว่าการอำเภอเมืองศรีสะเกษ</p>
		
<p>องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข้า</p>	<p>องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก</p>	<p>แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1</p>

ตารางที่ 9-1 (ต่อ)
การประชาสัมพันธ์โครงการ

3. การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อปิดประกาศไว้บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

<p>ศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ</p>	<p>องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ</p>	<p>เทศบาลเมืองศรีสะเกษ</p>
<p>องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว</p>	<p>องค์การบริหารส่วนตำบลโพนป่า</p>	<p>องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์</p>

4. การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการรับทราบ

--	--	--

5. การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณแนวเส้นทางโครงการรับทราบ

--	--	--

ตารางที่ 9-2
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบนายกันวลินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ
นางณัฐพร ส่งสุข ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ และนายศรายุธ สีละออง ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 11.00 น.



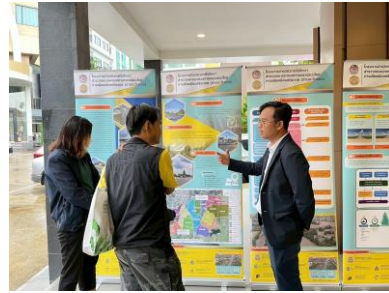
การเข้าพบนายไพรัตน์ นवलประสพ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
นายคณากร สุขแสงวัฒนันท์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2
พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 น.



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



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายชาติรี สิริรุ่งวนิช
รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ
ประธานเปิดการประชุม



นายปฐมพงศ์ เสนาใหญ่
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



นางสาวเสาวภา มณีเย็น
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวปิดการประชุม

รูปที่ 9-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 9-3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1) เสนอให้ออกแบบจุดเริ่มต้นโครงการทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษในตำแหน่งที่ใกล้กับบริเวณวัดสระกำแพงน้อย เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและปริมาณจราจรที่สูงขึ้นในอนาคต	1) ปัจจุบันทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงรอบ มีทางหลวงหมายเลข 294 ทางด้านใต้ที่เปิดใช้สัญจร และโครงการทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือ ซึ่งได้ศึกษาและออกแบบแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2563 ดังนั้น เพื่อให้โครงข่ายทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษมีความเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ จึงได้กำหนดจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700
2) เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางโครงการขนานไปกับคลองชลประทานเพื่ออำนวยความสะดวกต่อพื้นที่ทำการเกษตร	2) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการออกแบบโครงการให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่
3) เสนอให้ประสานงานกับหน่วยงานระบบสาธารณสุขปโคคเพื่อวางแผนการรื้อย้ายร่วมกัน	3) รับข้อเสนอแนะไปประสานงานกับหน่วยงานระบบสาธารณสุขปโคคที่ต้องรื้อย้ายออกจากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการ และวางแผนการรื้อย้ายร่วมกัน
4) ห่วงกังวลเรื่องจุดกลับรถและการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.5+100 บริเวณหมู่บ้านฉัตรไทย	4) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบจุดกลับรถให้เหมาะสมกับพื้นที่และเกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
5) แนวเส้นทางโครงการช่วงจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 เสนอให้ออกแบบเป็นสี่แยกยกระดับดิน	5) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบโครงการบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 ให้มีความเหมาะสม
6) ห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำ	6) นำไปพิจารณาและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ
7) เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางโครงการเชื่อมกับอ่างเก็บน้ำห้วยชันเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองในอนาคต	7) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้เหมาะสมกับพื้นที่
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1) ห่วงกังวลผลกระทบต่อโบราณสถานและศาสนสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะมีการสำรวจโบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี รวมทั้งพื้นที่ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญด้านวัฒนธรรมและโบราณคดี และผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อให้มีความเหมาะสม
2) ห่วงกังวลผลกระทบต่อบริเวณโนนอิหม่าน ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกป่าของชุมชน	

10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 **ด้านวิศวกรรม** : จะดำเนินการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ คัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง รวมถึงรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นของโครงการเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

10.2 **ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม** : จะนำผลการศึกษาไปพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรม รวมทั้งเสนอมาตรการรองรับผลกระทบเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

10.3 **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน** : จะดำเนินการติดประกาศสรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบของการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม



11. 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 โปรเฟสชันนอล จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ 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



[ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก](#)



[BypassSisaket \(East\)](#)

หรือ @200pwvzw



E-Mail : asialabconsult.pp@gmail.com

