

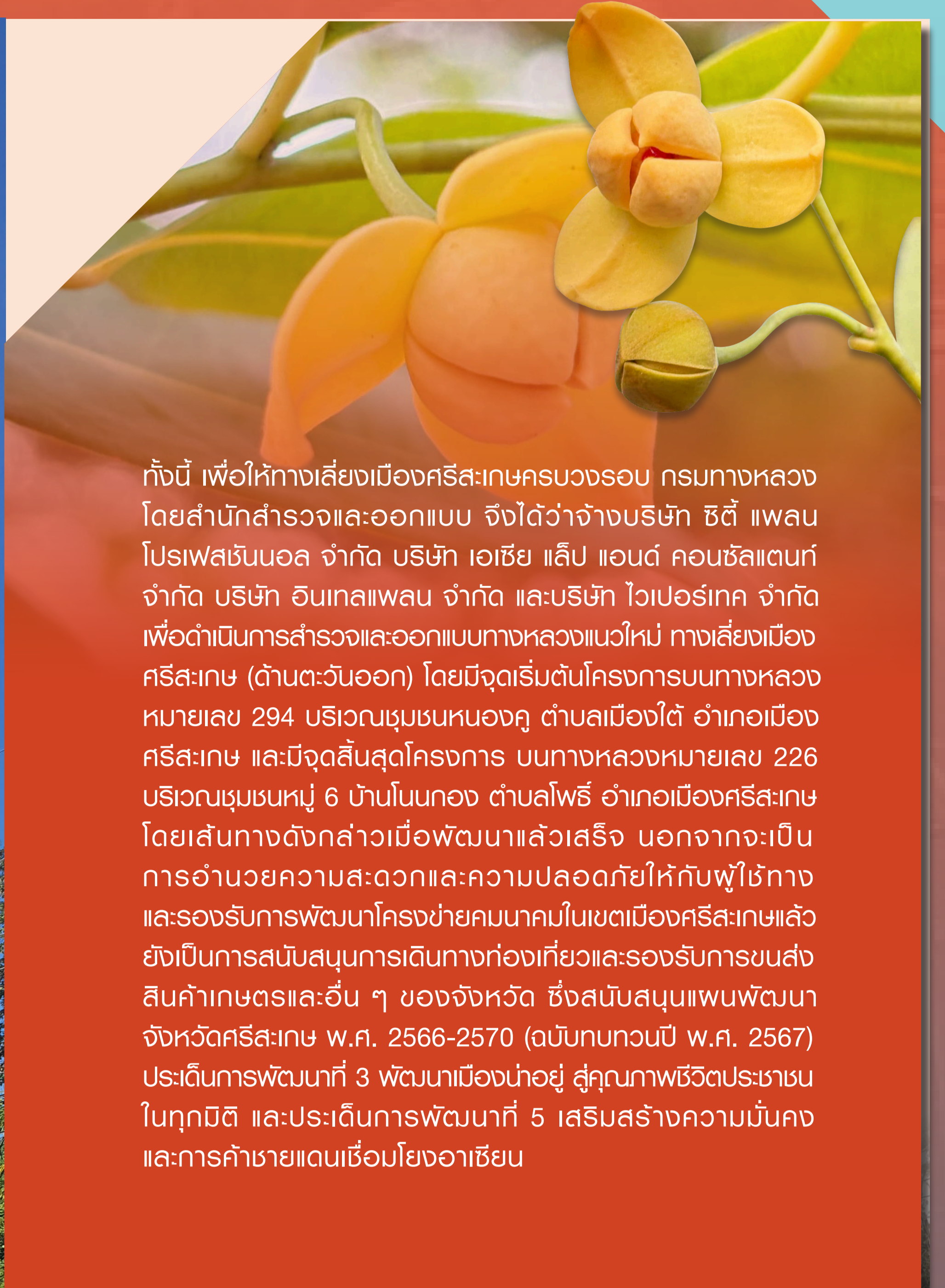


# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัด สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงจร โดยมีเพียงเฉพาะทางทิศใต้ที่มีทางหลวงหมายเลข 294 เท่านั้นที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง ประกอบกับอำเภอเมืองศรีสะเกษ มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงเนื่องจากการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มมากขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษเป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้ในการเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือแล้วเสร็จ ภายใต้ชื่อ "งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)"

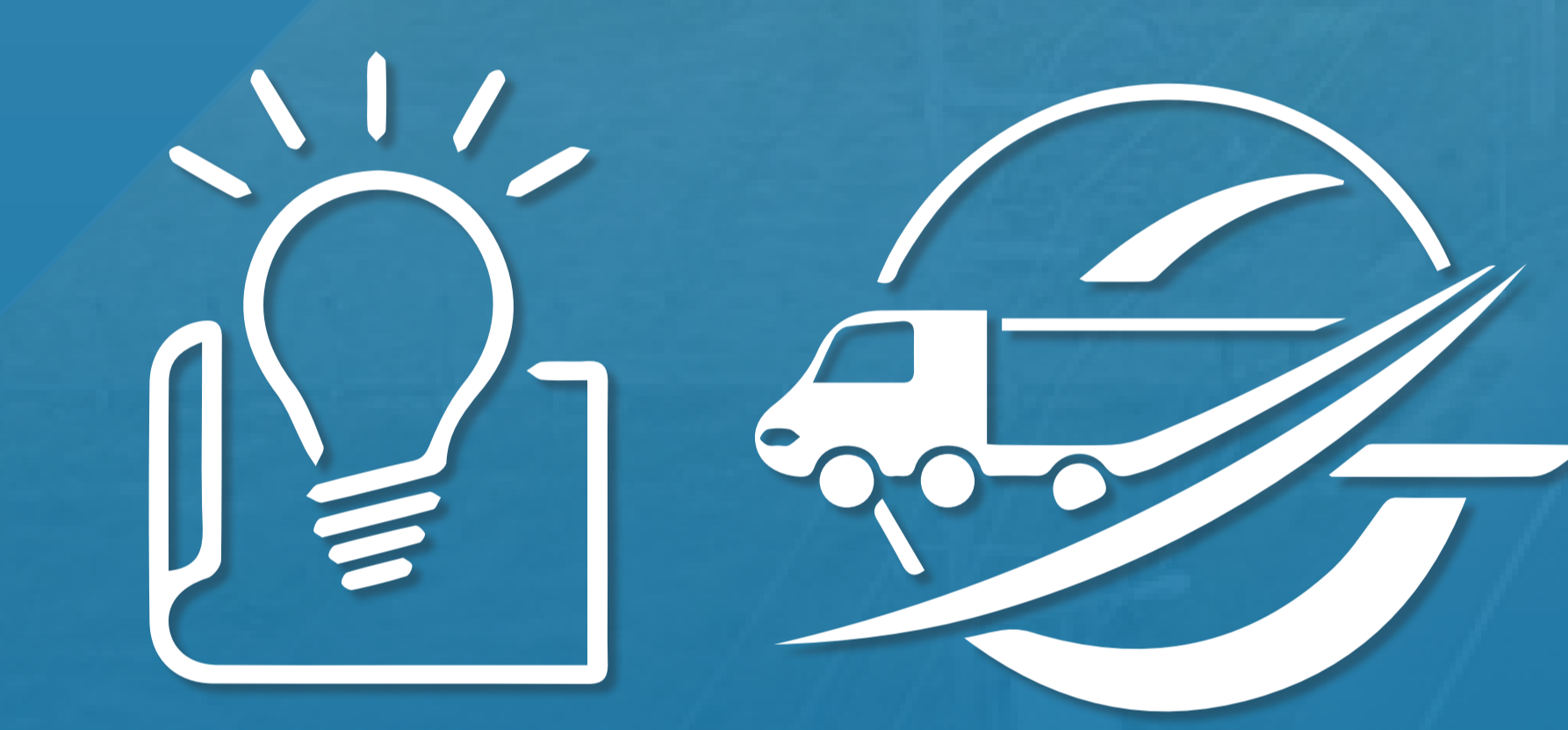


ทั้งนี้ เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษครบวงจร กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้จ้างบริษัท ซีอี ีพีเอ็ม โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเซีย แอส โอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลเฟน จำกัด และบริษัท ไบโอบีโอส จำกัด เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนทอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จ นอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางและรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตเมืองศรีสะเกษแล้วยังเป็นการสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวและรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอื่น ๆ ของจังหวัด ซึ่งสนับสนุนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2567) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สุกงอกภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ และประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน



## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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



## พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเมืองเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้านของตำบลหนองครก 7 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

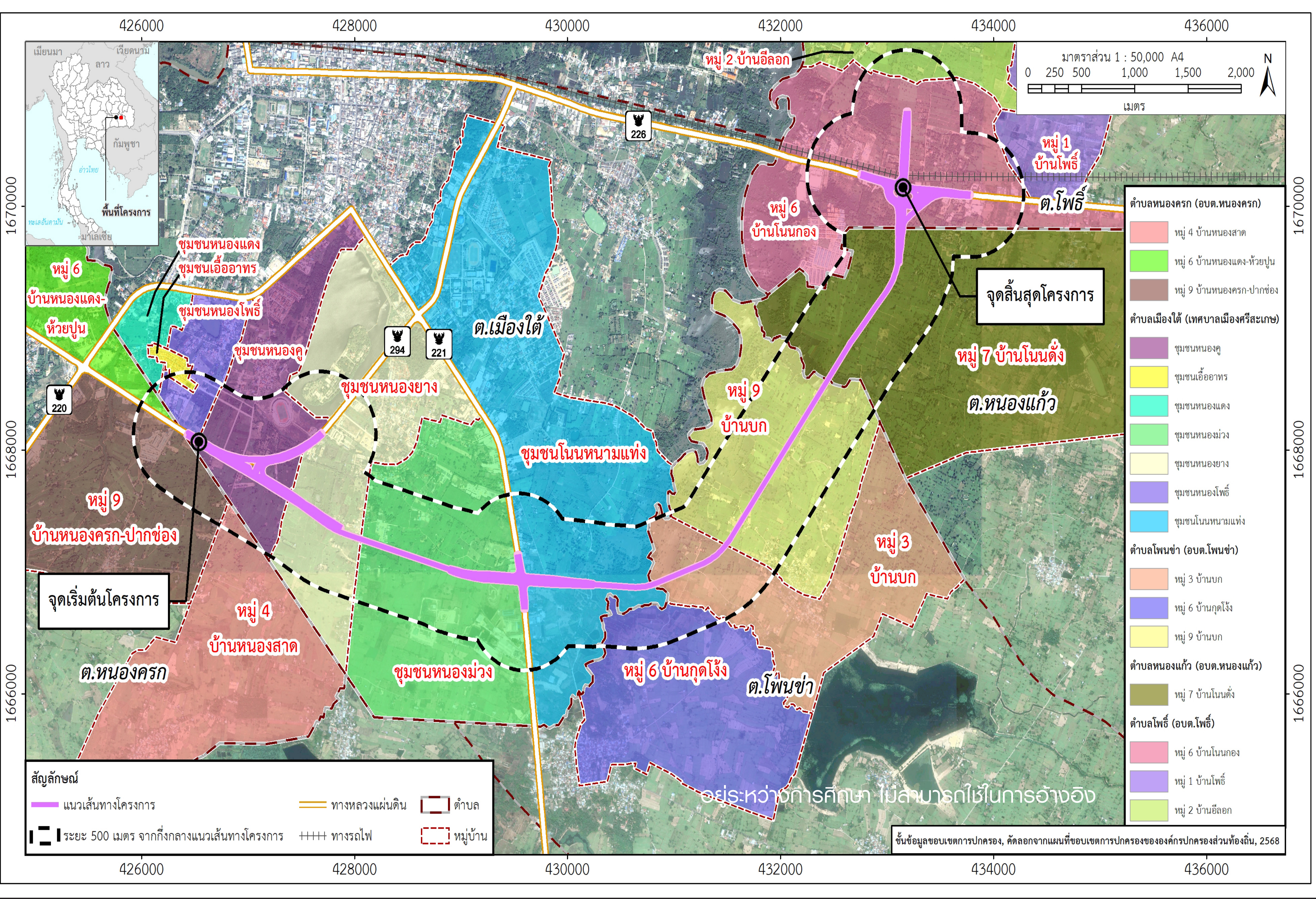
## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษและพื้นที่ใกล้เคียง

## จังหวัดศรีสะเกษ

### อำเภอเมืองศรีสะเกษ

- ตำบลหนองครก (3 หมู่บ้าน)
- ตำบลเมืองใต้ (7 ชุมชน)
- ตำบลโพธิ์ 3 (3 หมู่บ้าน)
- ตำบลหนองแก้ว (1 หมู่บ้าน)
- ตำบลโพธิ์ (3 หมู่บ้าน)



## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

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

**ด้านวิศวกรรม บริษัท ซีอี ีพีเอ็ม โปรเฟสชันนอล จำกัด**  
เลขที่ 1199 ซอยวิเศษตัน ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

**ด้านวิศวกรรม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเซีย แอส โอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด**  
เลขที่ 184 ซอยพหลโยธิน ซอย 12 แขวงบางพลี เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10160

**ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง บริษัท อินเทลเฟน จำกัด**  
เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ซอยเทศบาล อำเภอท่าคันโท จังหวัดมุกดาหาร 411120

**ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง บริษัท ไบโอบีโอส จำกัด**  
เลขที่ 278 ซอยพหลโยธิน ซอย 41 (ถนนสี 9) แขวงจวนเจ็ด เขตจวนเจ็ด กรุงเทพมหานคร 10250

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

E-Mail : asiabconsult.pp@gmail.com

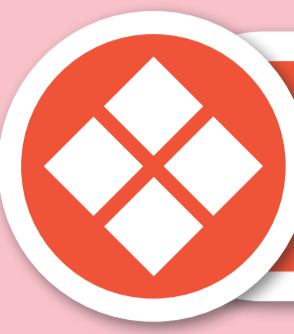
www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก

BypassSisaket (East) หรือ @200pwwz



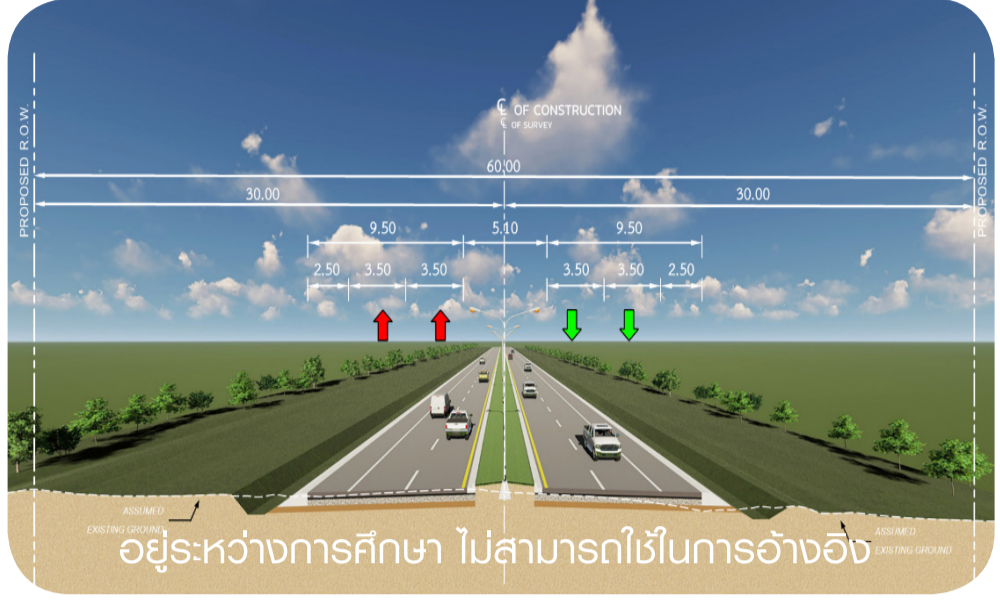
# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

### การศึกษาทางเลือกหน้าตัดถนนของโครงการเบื้องต้น

#### หน้าตัดถนนของโครงการ รูปแบบเกาะกลางถนน

รูปแบบหน้าตัด	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<b>รูปแบบที่ 1 - เกาะกลางแบบยก (Raised Median)</b>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวง 4 ช่องจราจร</li> <li>- ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร</li> <li>- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร</li> <li>- เกาะกลางกว้าง 5.10 เมตร</li> <li>- เขตทางกว้าง 60 เมตร</li> </ul>	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความปลอดภัยในการใช้ทาง ในพื้นที่ชุมชนที่จำกัดความเร็วรถ</li> <li>- สดวกต่อการเดินข้ามถนนง่าย และปลอดภัย เนื่องจากมีพื้นที่เกาะสำหรับยืนรอกลางถนน</li> <li>- กำหนดรูปแบบการก่อสร้างได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากมีช่องจราจรรอเสียวกสลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ทัศนียภาพสวยงาม สามารถตกแต่งเกาะกลางให้มีความสวยงาม</li> </ul> <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ แลรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- เกิดผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาต่ำที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> </ul>
<b>รูปแบบที่ 2 - เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)</b>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวง 4 ช่องจราจร</li> <li>- ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร</li> <li>- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร</li> <li>- เกาะกลางกว้าง 2.60 เมตร</li> <li>- เขตทางกว้าง 60 เมตร</li> </ul>	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ รถชนกับกำแพงคอนกรีตและสามารถพลิกกลับมารถวิ่งในช่องของตัวเองได้</li> <li>- เกิดผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาต่ำที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> </ul> <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีพื้นที่รื้อดินข้ามที่เกาะกลางน้อย รวมทั้งการมองเห็นที่น้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- บดบังทัศนียภาพ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตมีความสูงมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ความกว้างช่องรอเสียวกสลับรถมีจำกัด อาจส่งผลกระทบต่อรถทางตรง</li> <li>- พื้นที่ตัดตี้ยางจราจรน้อย</li> </ul>
<b>รูปแบบที่ 3 - เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)</b>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวง 4 ช่องจราจร</li> <li>- ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร</li> <li>- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร</li> <li>- เกาะกลางกว้าง 12.10 เมตร</li> <li>- เขตทางกว้าง 60 เมตร</li> </ul>	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางดีกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- มีพื้นที่สำหรับช่องจราจรรอเสียวกสลับรถมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาปานกลาง</li> <li>- เกาะกลางไม่สูงจนบดบังทัศนียภาพ แต่ตกแต่งให้สวยงามได้ยาก</li> </ul> <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ แลรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- ความสะดวกในการเดินข้ามถนนปานกลาง</li> <li>- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>



## หลักการในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยหลักการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน โดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของพื้นที่ตรงทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอเสียวกสลับรถ
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย (คนเดินเท้า)

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

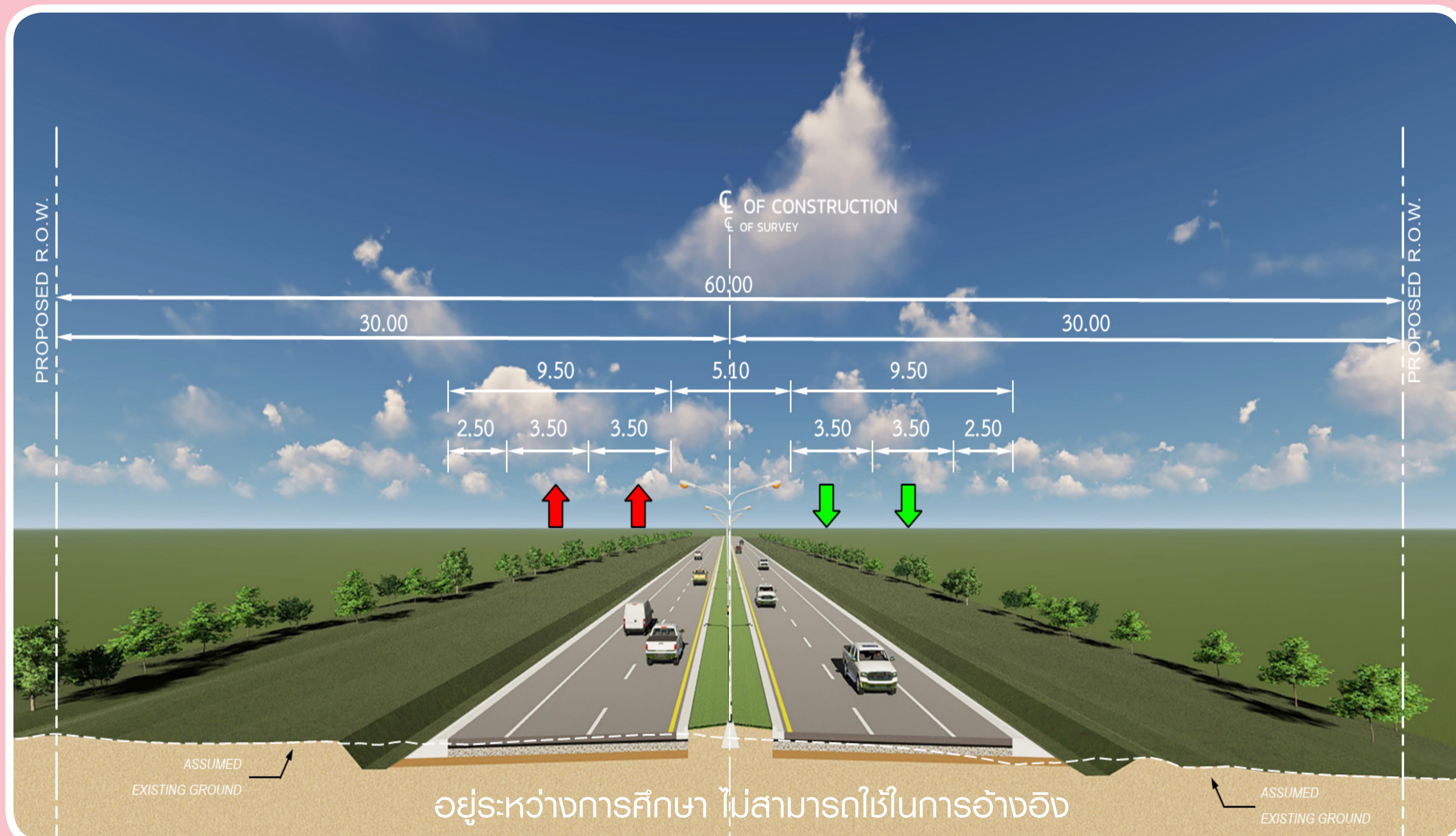
### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสิ้นเปลือง
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

#### หน้าตัดถนนของโครงการ รูปแบบเกาะกลางถนน

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบหน้าตัดเกาะกลางถนน		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	31.60	26.60	29.80
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	27.15	28.80	19.20
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30.00	31.00	26.00
<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>88.75</b>	<b>86.40</b>	<b>75.00</b>
<b>ลำดับ</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>



### สรุปผลการคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



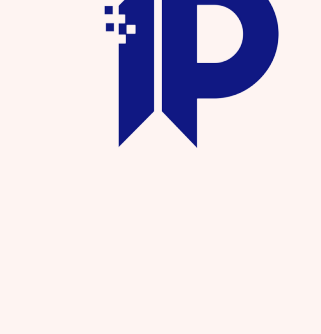
สำนักสำรวจและออกแบบ ถนนทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034 อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม  
บริษัท ซีพี แอสซิสต์ จำกัด  
เลขที่ 1199 ซอยวิภาวดีรังสิต กม. 15 แขวงคลองจั่น  
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน  
บริษัท เอเชีย เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12  
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10160



ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง  
บริษัท อีทีแอล จำกัด  
เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ซอยพหลโยธิน  
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 11120



ด้านการสำรวจ ดรอว์ลิ่งและ BIM และ GIS  
บริษัท ไบโอสเทค จำกัด  
เลขที่ 278 ซอยพหลโยธิน ซอย 41 (ถนนสุข 9)  
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10250



www.ทางเลี่ยงเมือง  
ศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com



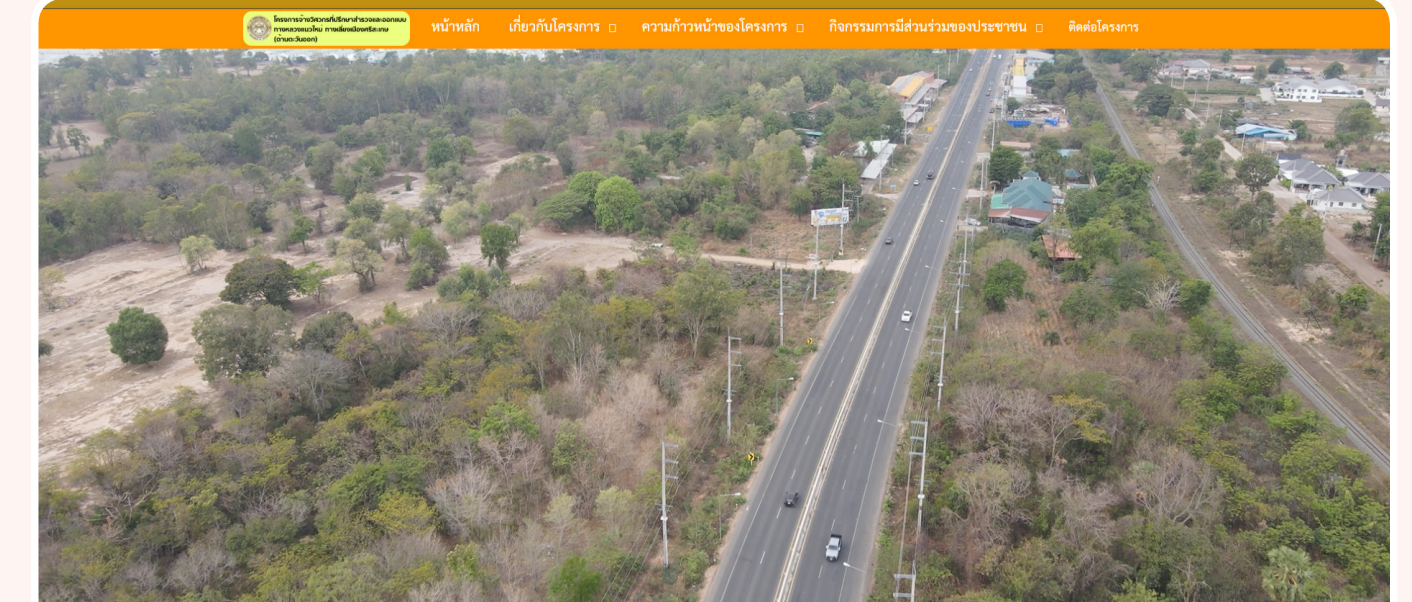
ทางเลี่ยงเมือง  
ศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East)  
หรือ @200pwvzw

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

E-Mail : asiabconsult.pp@gmail.com







# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

### การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

รูปแบบหน้าตัด	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b> 	รูปแบบสะพานยกระดับ 2 จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ในทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด - มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด  <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร - เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาถกคย
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b> 	รูปแบบสะพานยกระดับ 2 จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ในทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยวงเวียน เพื่อเดินทางเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ ได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> - ทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง  <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> - การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด - เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาถกคย
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b> 	รูปแบบสะพานยกระดับ 2 โครงสร้างสะพานคู่ (1 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามแนวเส้นทางถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางจากตัวเมืองศรีสะเกษที่จะเดินทางไปยังจังหวัดสุรินทร์ และจากจังหวัดอุบลราชธานีเข้าตัวเมืองศรีสะเกษ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานถนนระดับดินรถในเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ ไม่มีจุดตัดการจราจร และไม่มีสัญญาณไฟจราจร	<b>ข้อได้เปรียบ :</b> - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง - ไม่มีสัญญาณไฟจราจร  <b>ข้อเสียเปรียบ :</b> - มูลค่าก่อสร้างสูงที่สุด - ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด

## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการเบื้องต้น

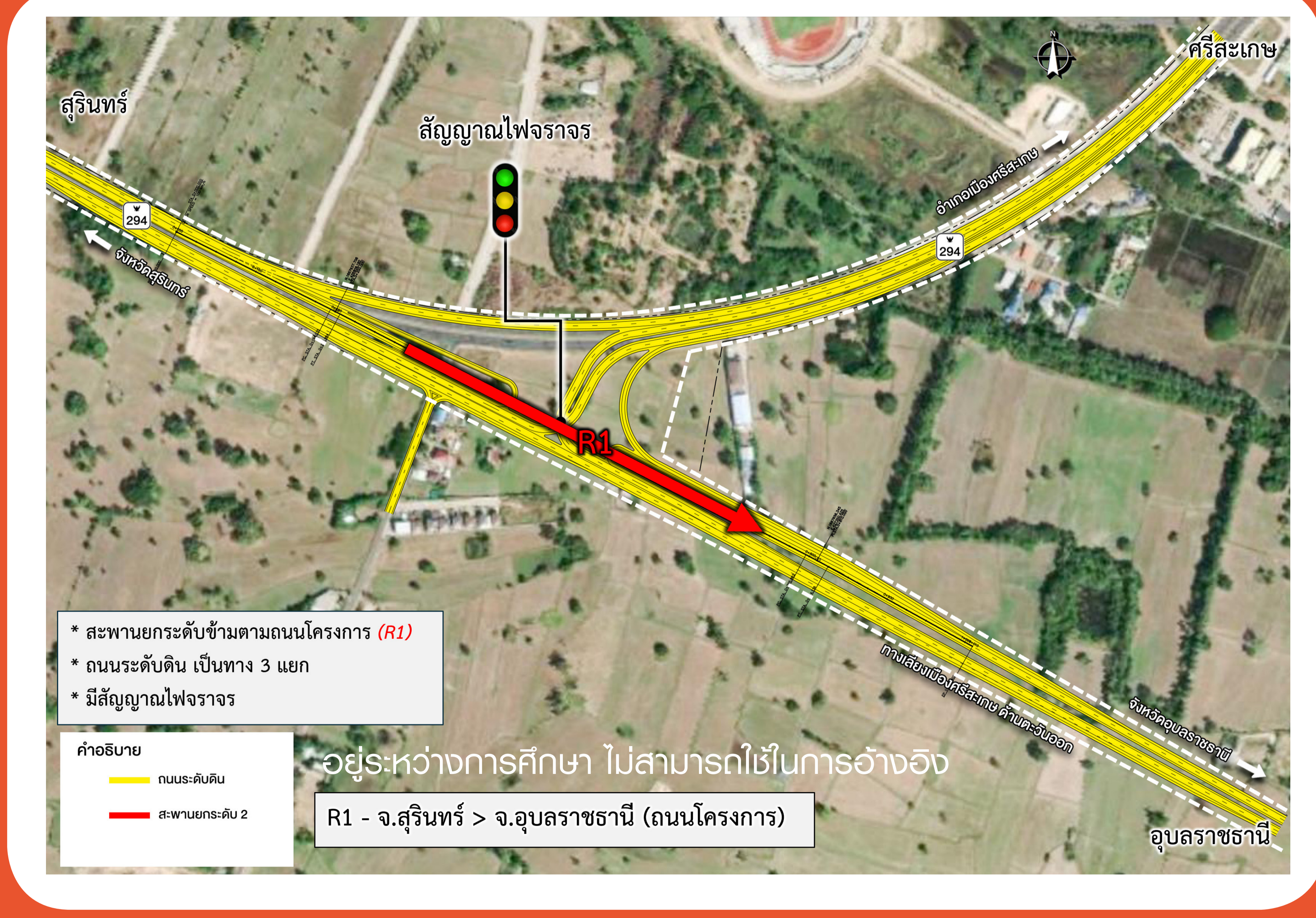
การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบได้มีประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น**
  - งบประมาณเรขาคณิต
  - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
  - ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น**
  - มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
  - มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น**
  - ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
  - ผลกระทบด้านคุณภาพเสียง และความสัมพันธ์
  - ผลกระทบด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  - ผลกระทบด้านร้อยย้ายและเวนคืน
  - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ นล.294

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือก		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	30.90	31.62	29.05
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	27.30	20.55
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	31.01	27.29	25.76
<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>91.91</b>	<b>86.21</b>	<b>75.36</b>
<b>ลำดับ</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>



### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294 รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

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

ด้านวิศวกรรม  
บริษัท ซีพี เพอสม มีพรเฟสชั่นแนล จำกัด  
เลขที่ 1199 ซอยวิภาวดีรังสิต กม. 15 แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง  
บริษัท สยามทราเวล จำกัด  
เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ซอยบางนา แขวงบางนา เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 11120

ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน  
บริษัท เอเชีย เอ็ม โซลูชั่น คอนสัลตันท์ จำกัด  
เลขที่ 184 ซอยพหลโยธินซอย 3 ซอย 12 แขวงบางลำโพง เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10160

ด้านการสำรวจ ตรวจสอบดิน และวัสดุ  
บริษัท ไบโบล็อก จำกัด  
เลขที่ 278 ซอยพหลโยธิน 41 (ถนนสุขุมวิท) แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10250



www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwvzw

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

E-Mail : asiabconsult.pp@gmail.com





# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

### การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางเลือก	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อกทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร จากถนนโครงการเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางจราจรเดียว</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่ถนนน้อยที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควค้อย</li> </ul>
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อกทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งสามารถเดินรถได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง ไม่ติดสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางแยกระดับพื้นสัณฐานวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง</li> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ</li> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควค้อย</li> <li>- ใช้พื้นที่ถนนมากที่สุด</li> <li>- การออกแบบทางแยกคณิตสัณฐานมีถึงทางตรงต่ำที่สุด</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อกทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานสามารถวิ่งพาดทางแยกโดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร และรถที่ต้องการเลี้ยวขวาแต่ละทิศทาง ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้จุดกลับรถระดับดินของโครงการ ห่างจากสะพานยกระดับประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อเดินทางแต่ละทิศทาง</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 221 ไม่มีการขัด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่รองรับการจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง</li> <li>- ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น</li> </ul>

## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการเบื้องต้น

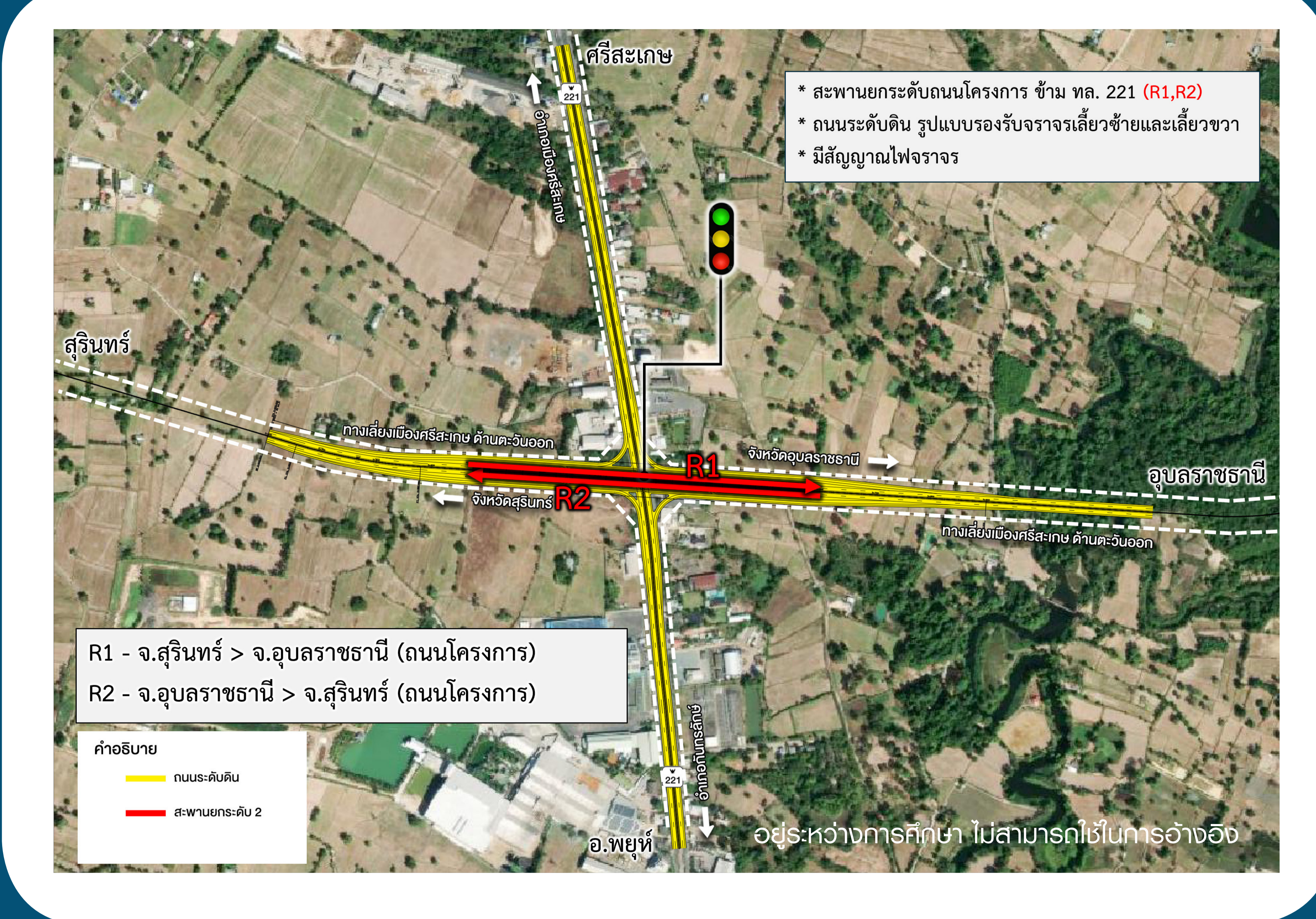
การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยวิธีการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลกระทบในหลายๆด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น**
  - งบประมาณการก่อสร้าง
  - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
  - ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น**
  - มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
  - มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น**
  - ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
  - ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณสุข
  - ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
  - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทล.221

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือก		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	31.50	32.98	32.84
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	24.15	27.90
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35.00	31.38	33.44
<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>96.50</b>	<b>88.51</b>	<b>94.18</b>
<b>ลำดับ</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>



### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221 รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

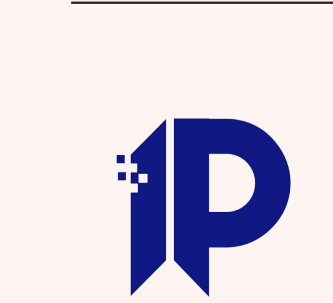
**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**  
 เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
 โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
 โทรสาร : 0 2354 1034 อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



**ด้านวิศวกรรม**  
 บริษัท ซีพี เพอเนล โพรเฟสชั่นแนล จำกัด  
 เลขที่ 1199 ซอยวิภาวดีรังสิต กม. 15 แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน**  
 บริษัท เอเชีย เอ็ม ดี คอนซัลตันท์ จำกัด  
 เลขที่ 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10160



**ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง**  
 บริษัท อินเทลลิเจนซ์ จำกัด  
 เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ซอยบางพลู ตำบลบางพลีใหญ่ จังหวัดนนทบุรี 11120



**ด้านการสำรวจ ตรวจสอบ และวัสดุ**  
 บริษัท ไบโอสถิต จำกัด  
 เลขที่ 278 ซอยพหลโยธิน กม. 41 (ถนนสุข 9) แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10250



www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com



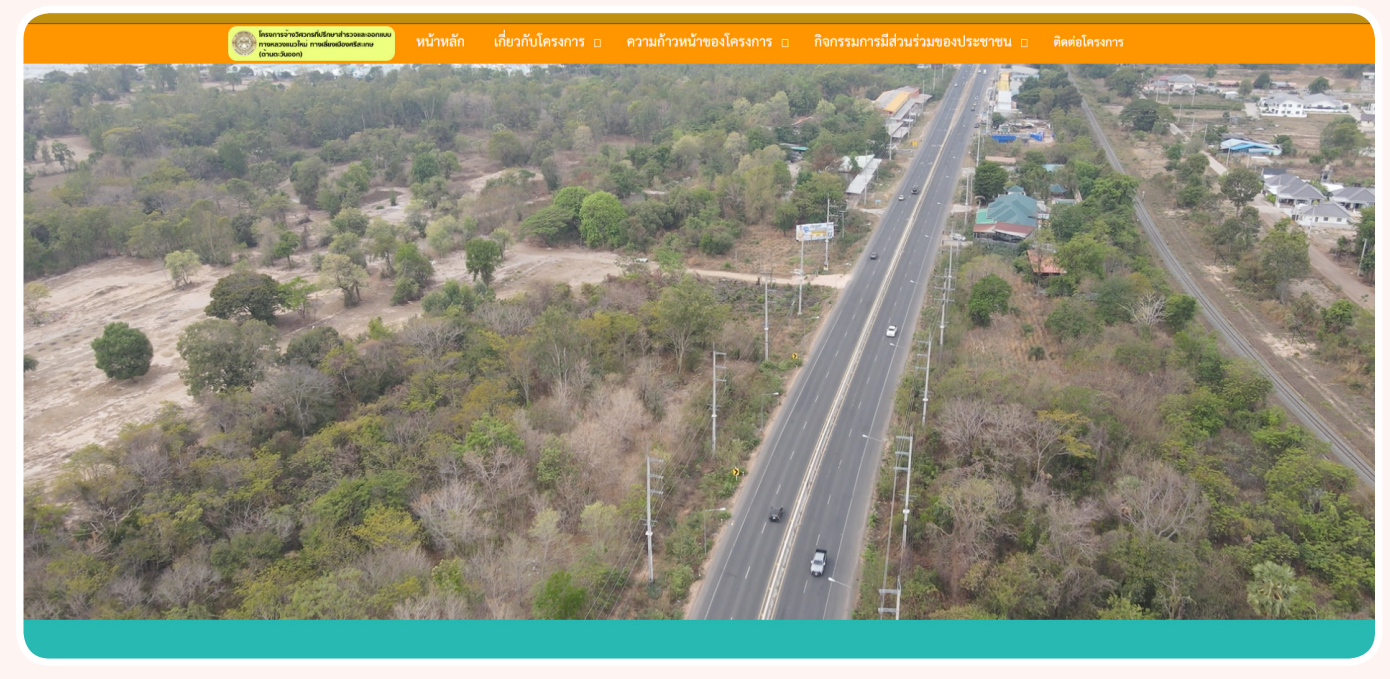
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwvzw

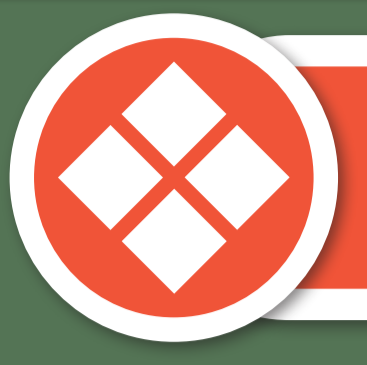
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107  
 หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17

E-Mail : asiabconsult.pp@gmail.com





# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

### การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางเลือก	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 3 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ผ่านทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินรถใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับทิศทางจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> </ul> <p>ความสูงของลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เวนคืนมีน้อยที่สุด</li> <li>- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงสร้างระดับ 3 บนบึงกึกมีภาพ</li> <li>- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ผ่านทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินรถใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับทิศทางจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเพื่อไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> </ul> <p>ความสูงของลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1</li> <li>- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ</li> </ul>
<b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ผ่านทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินรถใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับทิศทางจราจรใน 2 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเพื่อไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังบริเวณอุบลราชธานี</li> </ul> <p>ในส่วนทิศทางการเดินรถจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ จะใช้จุดกลับรถบนทางหลวง 226 เพื่อขึ้นทางเข้าเมืองศรีสะเกษ แยกใช้กับทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานีใช้สะพานยกระดับเชื่อมเข้าไปยังทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกแล้วใช้สะพานยกระดับข้ามทางหลวง 226 เพื่อเดินทางไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</p> <p>ความสูงของลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิม</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด</li> </ul>



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยจะเป็นผลจากคะแนนด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น**
  - งบประมาณทางแยกชนิด
  - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
  - ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น**
  - มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
  - มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น**
  - ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
  - ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณูปการ
  - ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
  - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทล.226

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือก		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	30.94	33.19	31.80
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	26.10	28.50	25.50
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	31.70	32.25	33.48
<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>88.74</b>	<b>93.94</b>	<b>90.78</b>
<b>ลำดับ</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

อุปสรระหว่างการศึกษา ไม่สามารถเห็นการอ้างอิง

\* สะพานระดับ 2 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)  
\* สะพานระดับ 2 (4 ทิศทาง)

คำอธิบาย  
- สีเหลือง : สะพานระดับ 2  
- สีแดง : สะพานยกระดับ 2

R1 - จ.สุรินทร์ > ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ  
R2 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ > จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)  
R3 - จ.อุบลราชธานี > ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ  
R4 - จ.สุรินทร์ > จ.อุบลราชธานี (ทล.226)  
R5 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ > จ.อุบลราชธานี (ทล.226)  
R5 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ > เมืองศรีสะเกษ (ทล.226)

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 รูปแบบที่ 2 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

### ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

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

**ด้านวิศวกรรม บริษัท ซีดี เพลน โปรเฟสชั่นแนล จำกัด**  
เลขที่ 1199 อาคารนิเวศพัฒนา ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท ซีดี เพลน โปรเฟสชั่นแนล จำกัด**  
เลขที่ 1199 อาคารนิเวศพัฒนา ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

**ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง บริษัท สุมิตราพานิช จำกัด**  
เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ตำบลหนอง อำเภอท่าคันโท จังหวัดมุกดาหาร 491120

**ด้านสิ่งแวดล้อม และสาธารณูปการ บริษัท ไบโอดีท จำกัด**  
เลขที่ 278 ซอยพหลโยธิน 41 (ถนนสุขุมวิท) แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10250

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

[ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก](http://ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก)

[BypassSisaket \(East\) หรือ @200pwvzw](mailto:BypassSisaket(East)@200pwvzw)

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

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

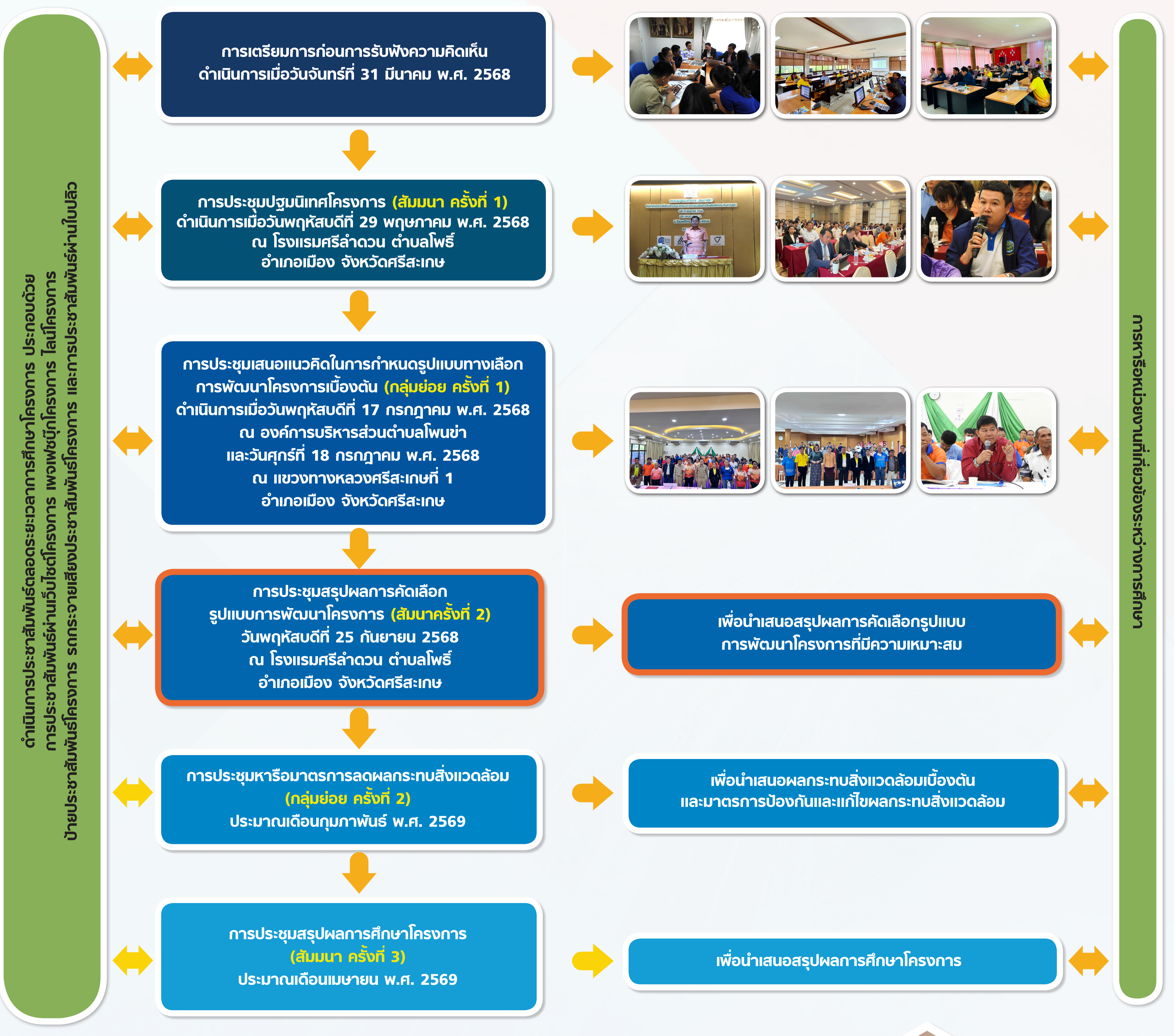


# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

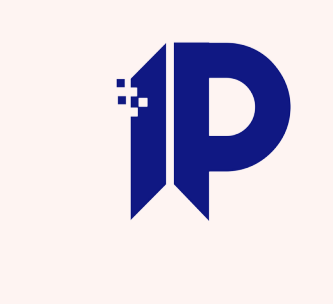
**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพนาภิบาล เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034 อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



**ด้านวิศวกรรม**  
บริษัท ซีพี แพลน โปรเฟสชั่นแนล จำกัด  
เลขที่ 1199 ซอยวิจิตรเวียง ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน**  
บริษัท เอเชีย เอ็ม ดี คอนซัลตันท์ จำกัด  
เลขที่ 184 ซอยสุพรรณบุรุษที่ 2 ซอย 12 แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10160



**ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง**  
บริษัท อินเทลแพลน จำกัด  
เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ซอยบางนา แขวงคลองตันใต้ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 11120



**ด้านการศึกษา ตรวจสอบแผน และวัสดุ**  
บริษัท ไบโอดิค จำกัด  
เลขที่ 278 ซอยพระรามที่ 41 ถนนศรี 9 แขวงจวนพระเอก เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10250



www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwvzw

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

E-Mail : asiablabconsult.pp@gmail.com

