



**กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม**

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

ยินดีต้อนรับสู่จังหวัดศรีสะเกษ
WELCOME TO SI SA KET



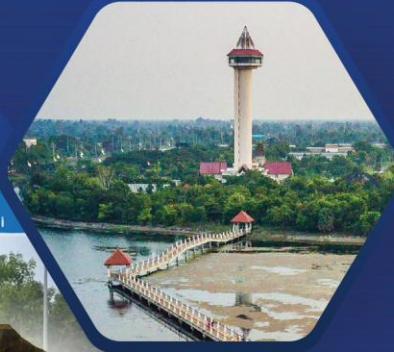
ผามออีแดง
Pha Mo E-Deang



พระธาตุเรืองรอง
Phrathat Fueang Rong



ปราสาทสระกำแพงใหญ่
Prasat Sra Kempaeng Yai



พระธาตุเรืองรอง



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

วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.00 น.
ณ ห้องประชุมห้วยชัน องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์ข่า
อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

เสนอโดย



บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

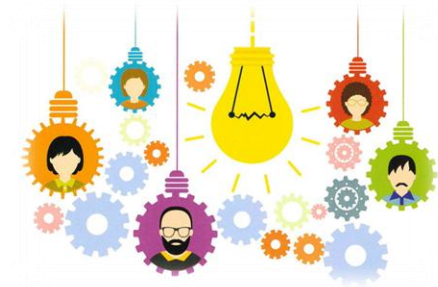
วัตถุประสงค์ของการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการศึกษาโครงการ
รวมถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ จากกลุ่มเป้าหมาย





ระยะเวลาดำเนินการ



เริ่มปฏิบัติงาน
วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2568 (ระยะเวลา 450 วัน)
สิ้นสุดสัญญา
วันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

*ปัจจุบัน ดำเนินการไปแล้ว
136/450 วัน



ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่โครงการ ขั้นตอนการศึกษา

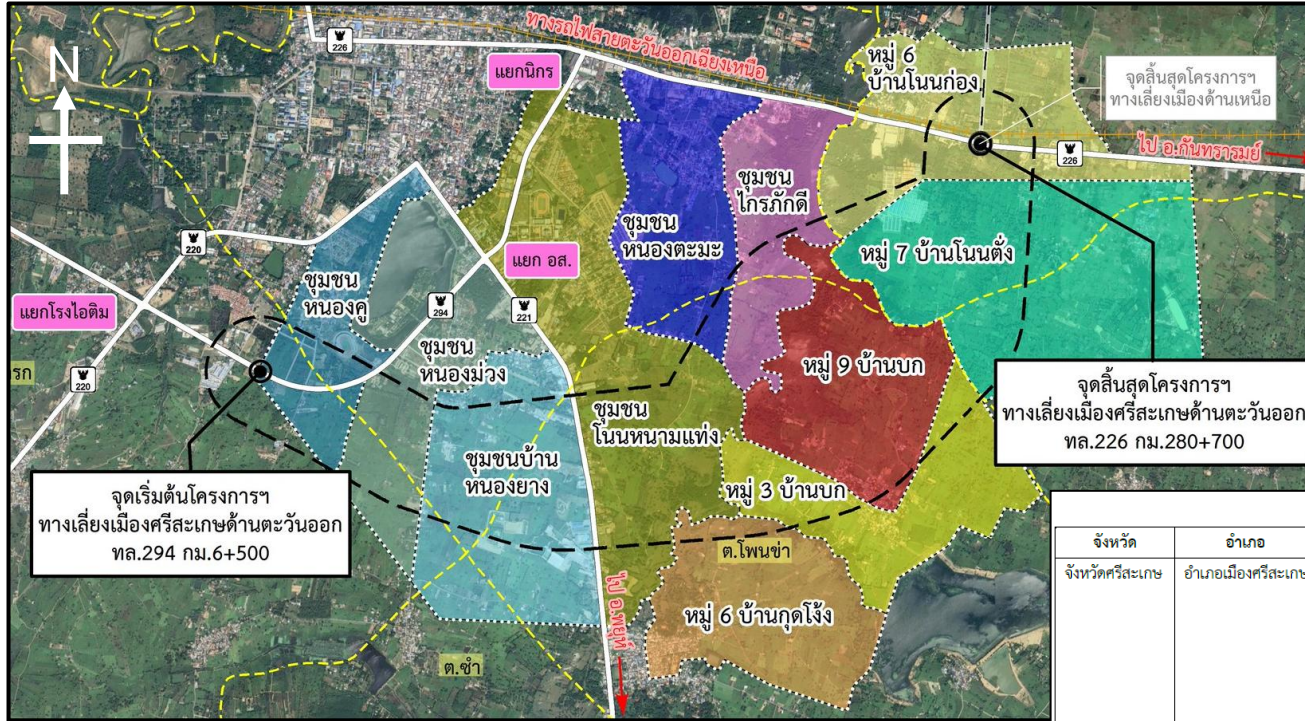


วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 **สำรวจและออกแบบรายละเอียด
พร้อมประเมินราคาค่าก่อสร้างของโครงการ**
- 2 **สำรวจและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)**
- 3 **จัดทำกรมีส่วนร่วมของประชาชน**
- 4 **พัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม
สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม**



พื้นที่โครงการ



- พื้นที่โครงการอยู่ในเขตรับผิดชอบ
- **แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1**
 - **แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2**

จุดเริ่มต้นโครงการที่ **ทล.294 ประมาณ กม.6+500**
จุดสิ้นสุดโครงการที่ **ทล.226 ประมาณ กม.280+700**
ระยะทางประมาณ **8 - 9 กิโลเมตร**

พื้นที่ศึกษาโครงการ						
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น		
จังหวัดศรีสะเกษ	อำเภอเมืองศรีสะเกษ	1. ตำบลหนองครก	1) หมู่ 4 บ้านหนองสาต	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก		
			2) หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน			
			3) หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง			
			2. ตำบลเมืองใต้		1) ชุมชนหนองคู	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
					2) ชุมชนหนองตะมะ	
					3) ชุมชนเอื้ออาทร	
					4) ชุมชนหนองแดง	
					5) ชุมชนหนองม่วง	
					6) ชุมชนหนองยาง	
		3. ตำบลโนนข่า	7) ชุมชนหนองโพธิ์	องค์การบริหารส่วนตำบลโนนข่า		
			8) ชุมชนโนนทามแห่งชาติ			
			9) ชุมชนไกรภักดี			
		4. ตำบลหนองแก้ว	1) หมู่ 3 บ้านบก	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว		
			2) หมู่ 6 บ้านกุดไทรง			
			3) หมู่ 9 บ้านบก			
		5. ตำบลโพธิ์	1) หมู่ 1 บ้านโพธิ์	องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์		
			2) หมู่ 2 บ้านฮิลอก			
			3) หมู่ 6 บ้านโนนกอง			
		1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	19 หมู่บ้าน/ชุมชน	5 หน่วยงาน



ขั้นตอนการศึกษา

ช่วงที่ 1

ทบทวน รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล และ ข้อจำกัดพื้นที่

กำหนดรูปแบบทางเลือก และ กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือก

ศึกษาการประเมินผลกระทบด้านวิศวกรรม
การจราจร การลงทุน และ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของแต่ละทางเลือกเพื่อให้ได้เกณฑ์การคัดเลือก

สรุปรูปแบบโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1) 29/05/2568

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

การประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

การประชุมหารือ
มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 3)

การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ช่วงที่ 2

ออกแบบรายละเอียด และ ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ของรูปแบบโครงการที่ได้รับเลือก

กำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

จัดทำแบบร่างรายละเอียด และ
ร่างรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

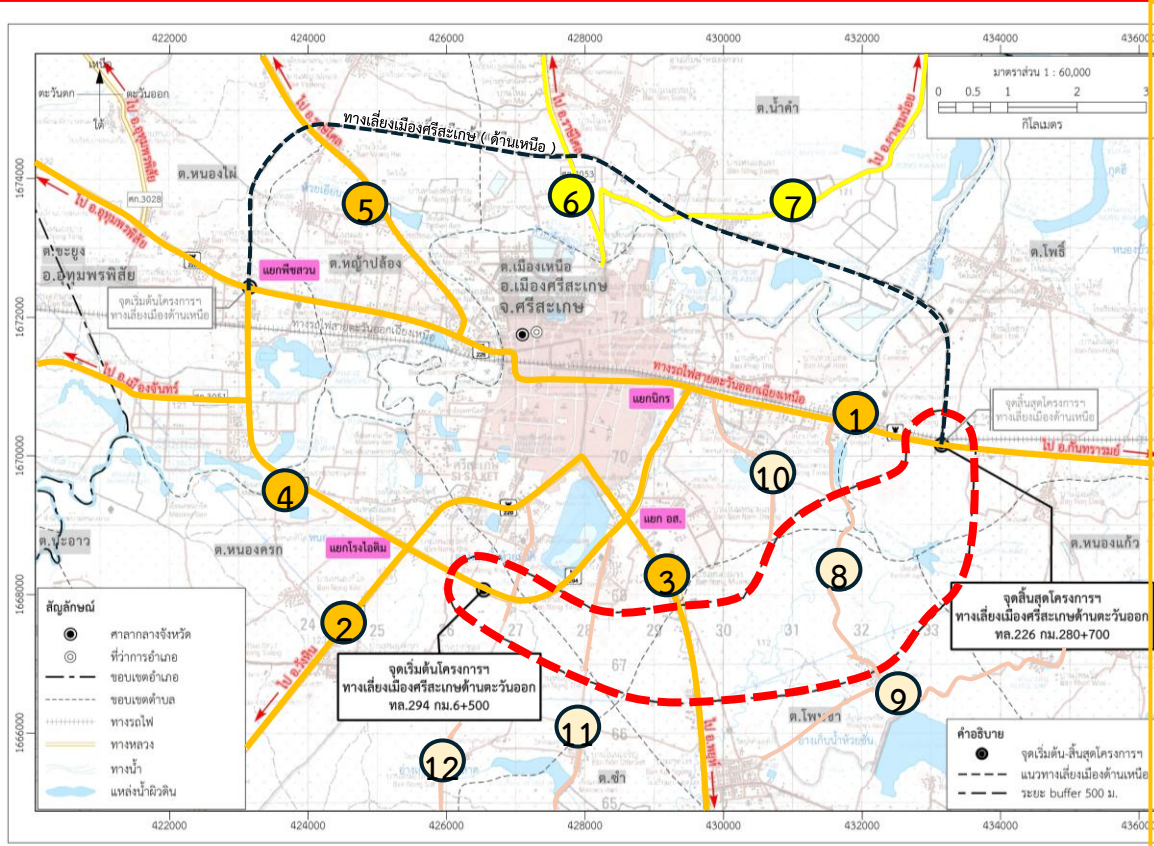
ปรับปรุงเพิ่มเติมประเด็นข้อเสนอแนะ และ สรุปผลโครงการ



สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

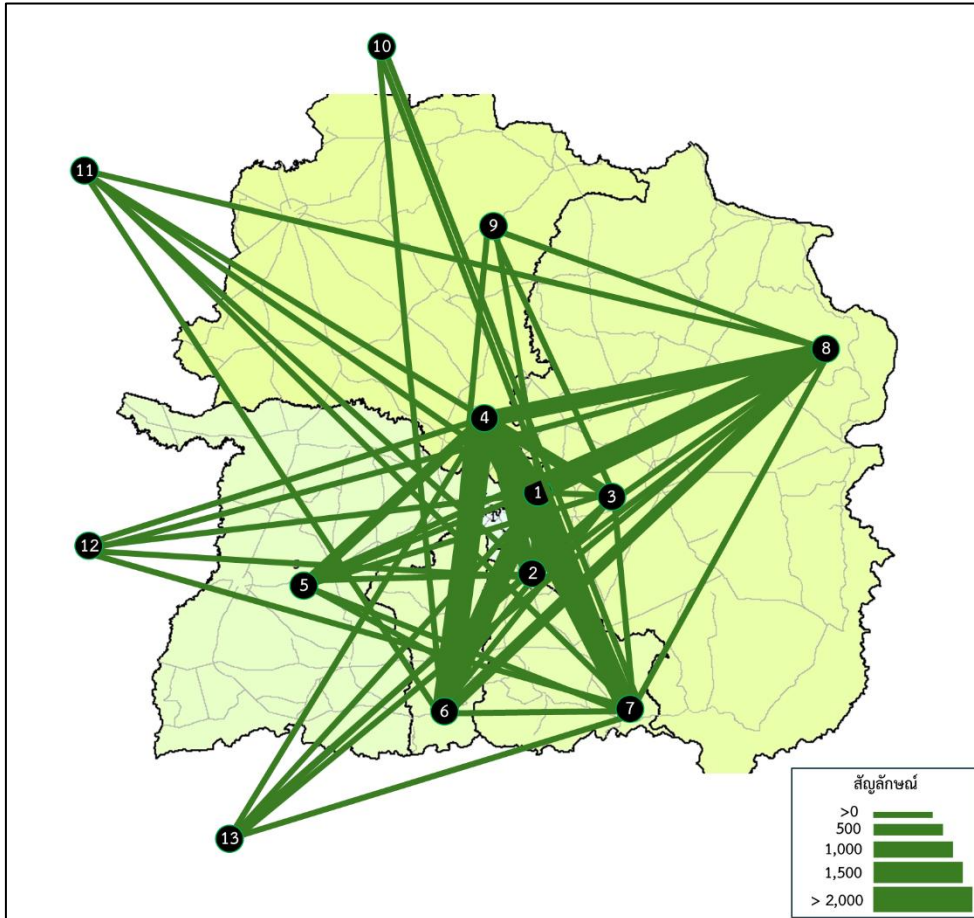


โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง



ผลสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทาง (OD)

การกระจายการเดินทางในภาพรวมส่วนใหญ่เป็นการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการ คิดเป็นร้อยละ 52.71 รองลงมาเป็นการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่
คิดเป็นร้อยละ 38.58 และน้อยที่สุดเป็นการเดินทางภายในพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 8.71

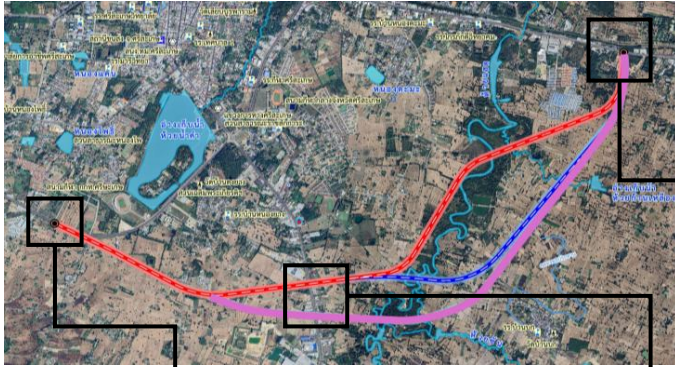


- 1 พื้นที่โครงการ (ช่วงอ.หนองครก อ.โพนข่า และอ.โพธิ์)
- 2 พื้นที่อ.ตะตอบ, อ.จาน, อ.หนองไฮ, อ.ข่า, อ.โพนค้อและอ.ทุม
- 3 พื้นที่อ.โพนเขวา และอ.หนองแก้ว ในจ.ศรีสะเกษ
- 4 พื้นที่อ.คูซอด, อ.หญ้าปล้อง, อ.หนองไผ่, อ.เมืองเหนือ, อ.เมืองใต้และอ.น้ำคำ ในจ.ศรีสะเกษ
- 5 พื้นที่อ.บึงบูรพ์, อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ, อ.อุทุมพรพิสัย, อ.เมืองจันทร์, อ.ห้วยทับทัน ในจ.ศรีสะเกษ และจ.สุรินทร์
- 6 พื้นที่อ.หมากแข้ง, อ.ภูสิงห์, อ.ขุขันธ์, อ.วังหิน และอ.ปรางค์กู่ ในจ.ศรีสะเกษ
- 7 พื้นที่อ.กันทรลักษณ์, อ.ศรีรัตนะ, อ.พยุห์, อ.ไพรบึง และอ.ขุนหาญในจ.ศรีสะเกษ
- 8 พื้นที่อ.กันทรารมย์, อ.น้ำเกลี้ยง, อ.โนนคูณ, อ.เบญจลักษณ์ ในจ.ศรีสะเกษ และจ.อำนาจเจริญ อ.อุบลราชธานี
- 9 พื้นที่อ.ศิลาลาด, อ.ราชันี, อ.ยางชุมน้อยในจ.ศรีสะเกษ, จ.ร้อยเอ็ดและจ.ยโสธร
- 10 กลุ่มจังหวัดด้านเหนือของพื้นที่โครงการ
- 11 กลุ่มจังหวัดด้านตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่โครงการ
- 12 กลุ่มจังหวัดด้านตะวันตกของพื้นที่โครงการ
- 13 กลุ่มจังหวัดด้านตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่โครงการ

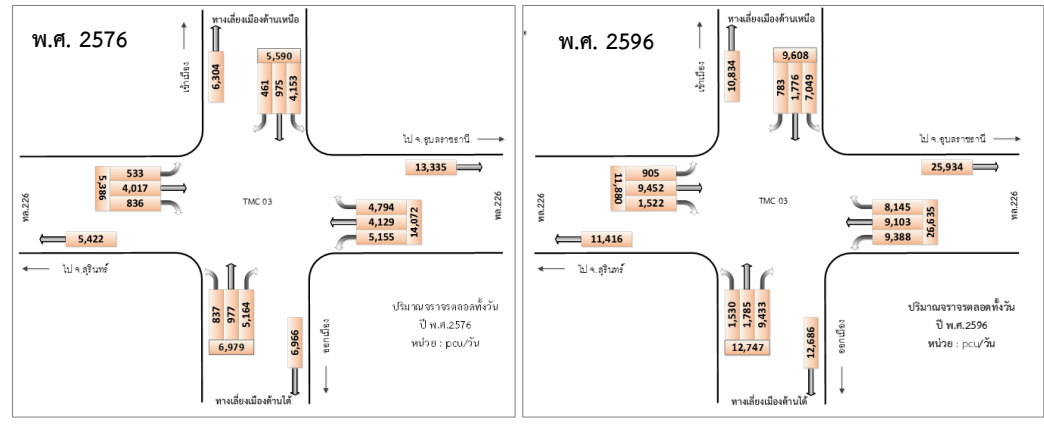


ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนทางแยก

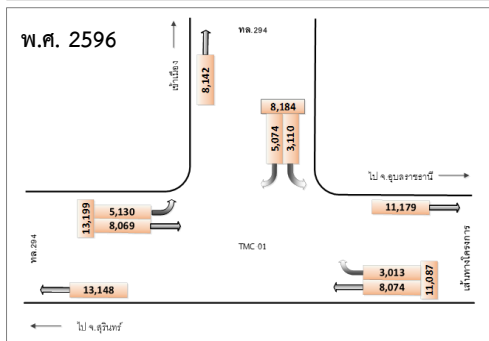
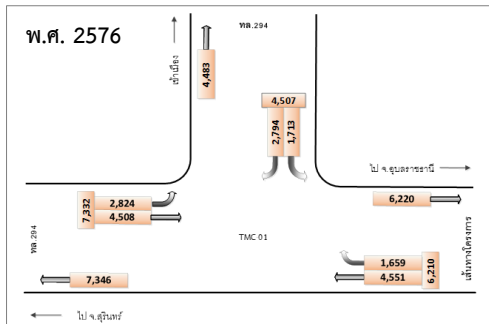
คาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ ช่วง 5 ปีเป็นเวลา 20 ปี ได้แก่ ปี พ.ศ. 2576, พ.ศ. 2581, พ.ศ. 2586, พ.ศ. 2591 และพ.ศ. 2596



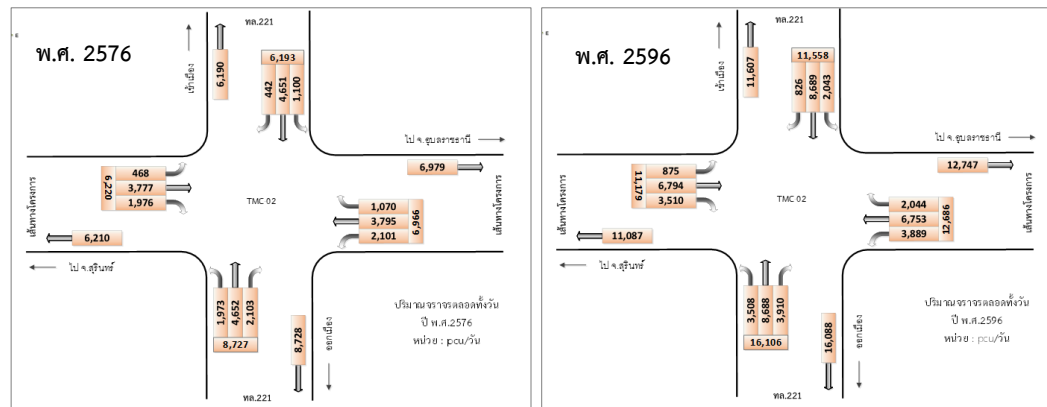
ทล.226 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดสิ้นสุดโครงการ)



ทล.294 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดเริ่มต้นโครงการ)

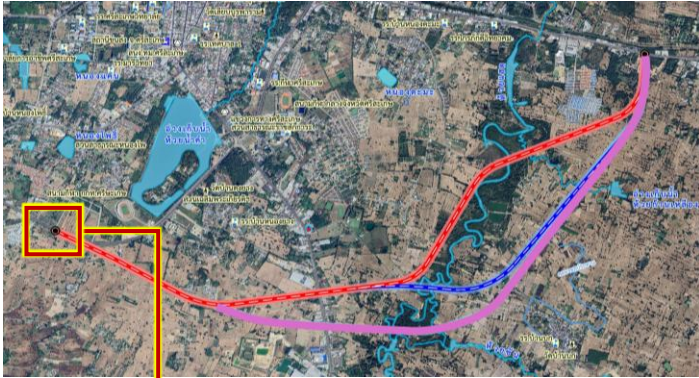


ทล.221 ตัดกับเส้นทางโครงการ

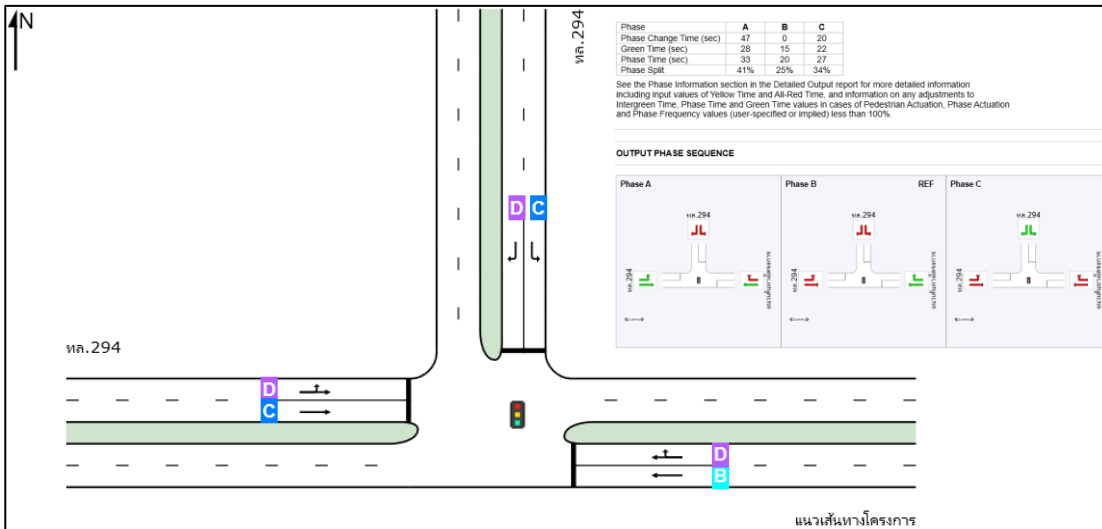


การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยก

□ ทางแยกทางหลวงหมายเลข 294 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดเริ่มต้นโครงการ)



ความล่าช้าเมื่อแยกทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C ในปี พ.ศ. 2576 แล้วค่อย ๆ ชยับเป็นระดับ D ในปี พ.ศ.2596 ซึ่งทางแยกยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้



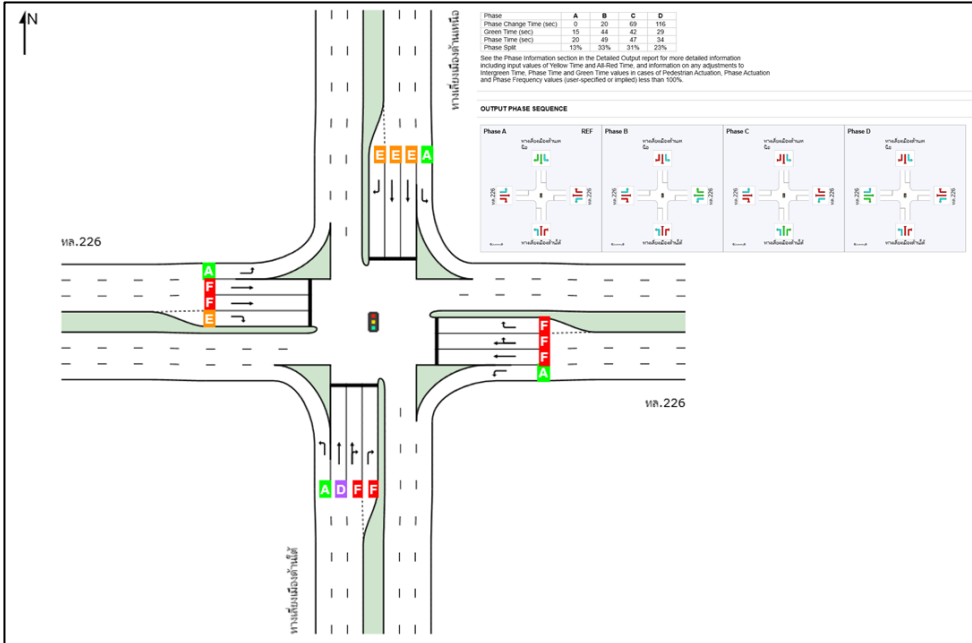
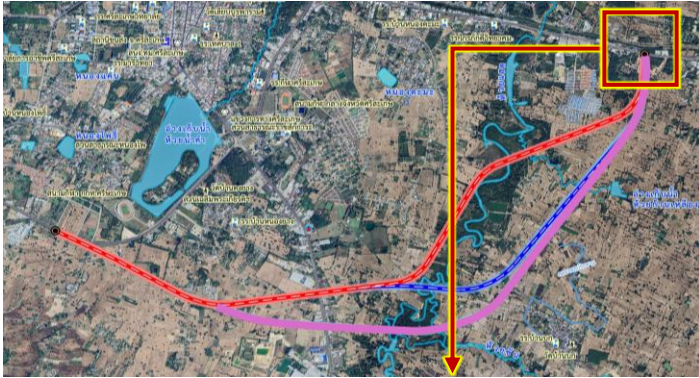
ความล่าช้าและระดับการให้บริการ

พ.ศ.	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาทีต่อคัน)	ระดับการให้บริการ
2576	20.9	C
2581	22.3	C
2586	25.3	C
2591	29.8	C
2596	38.2	D

การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยก

□ **ทางแยกทางหลวงหมายเลข 226 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดสิ้นสุดโครงการ)**

ความล่าช้าเมื่อแยกทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับที่ยังรองรับปริมาณจราจรได้ จากนั้นในปี พ.ศ. 2591 มีระดับการให้บริการที่ระดับ E ควรจะทำการปรับปรุงเพื่อเพิ่มความจุของทางแยก



ความล่าช้าและระดับการให้บริการ

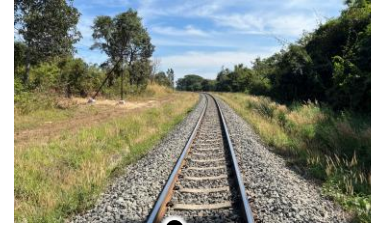
พ.ศ.	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาทีต่อคัน)	ระดับการให้บริการ
2576	31.0	C
2581	33.3	C
2586	34.8	C
2591	56.1	E
2596	126.2	F



สภาพปัจจุบันโครงการ

จุดสิ้นสุด
โครงการ

สนามแข่งรถวิบาก

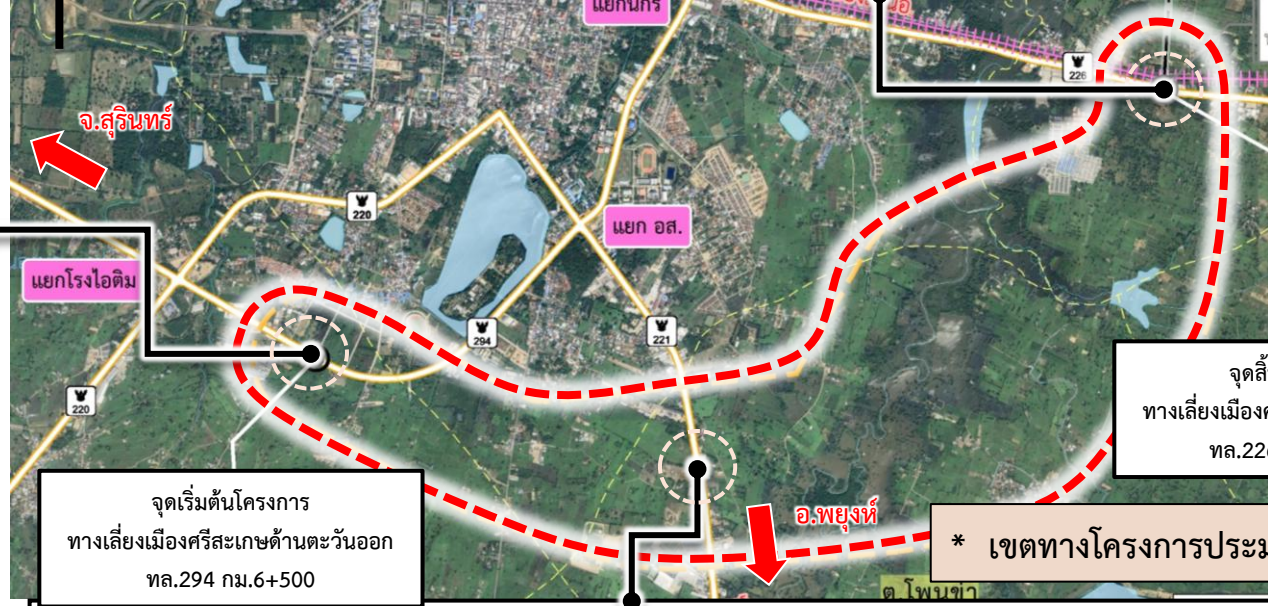


- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 ม.
- ไหล่ทางกว้าง 2.50 ม.
- เขตทางกว้าง 40 ม.

จุดเริ่มต้นโครงการ



ร้านศรีสะเกษดีเซล



จุดเริ่มต้นโครงการ
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก
ทล.294 กม.6+500

จุดสิ้นสุดโครงการ
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก
ทล.226 กม.280+700

* เขตทางโครงการประมาณ 60 เมตร

- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 ม.
- ไหล่ทางกว้าง 2.50 ม.
- เขตทางกว้าง 40 ม.

จุดตัด ทล.221



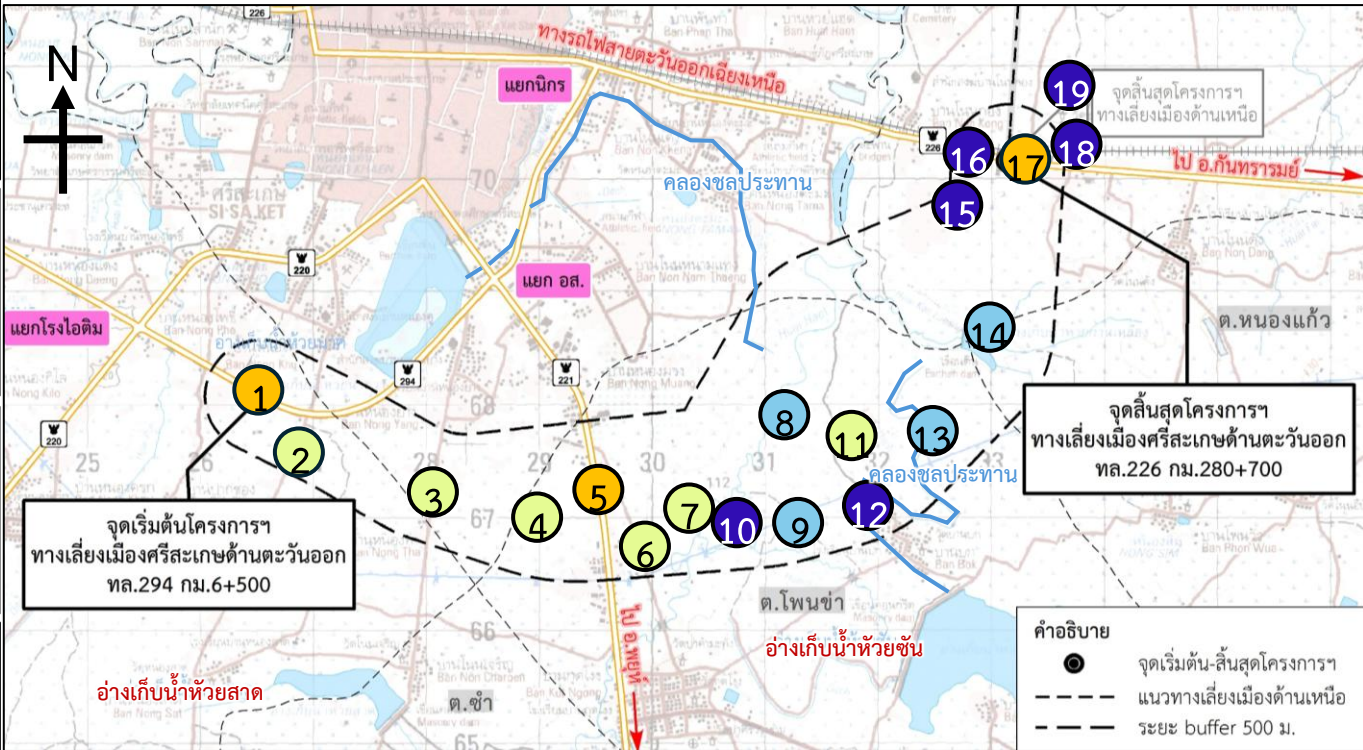
ไทวัสดุ



- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 ม.
- ไหล่ทางกว้าง 2.50 ม.
- เขตทางกว้าง 40 ม.

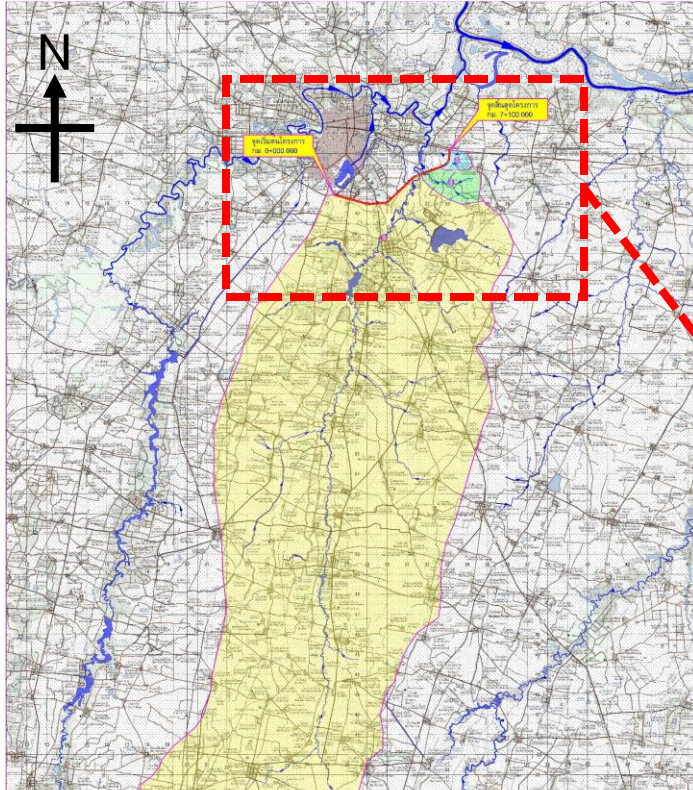


ข้อจำกัดในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ





สภาพอุทกวิทยาและการระบายน้ำ



สภาพสาธารณูปโภคตามแนวเส้นทาง

01

ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้า
ส่วนภูมิภาค

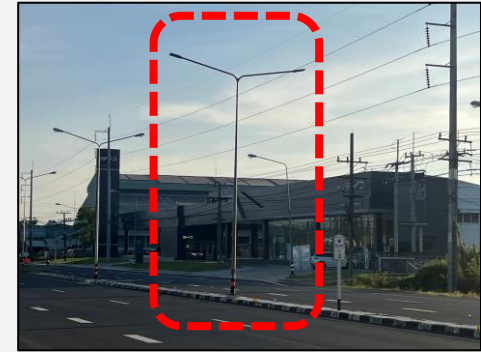


ประปาส่วนภูมิภาค



02

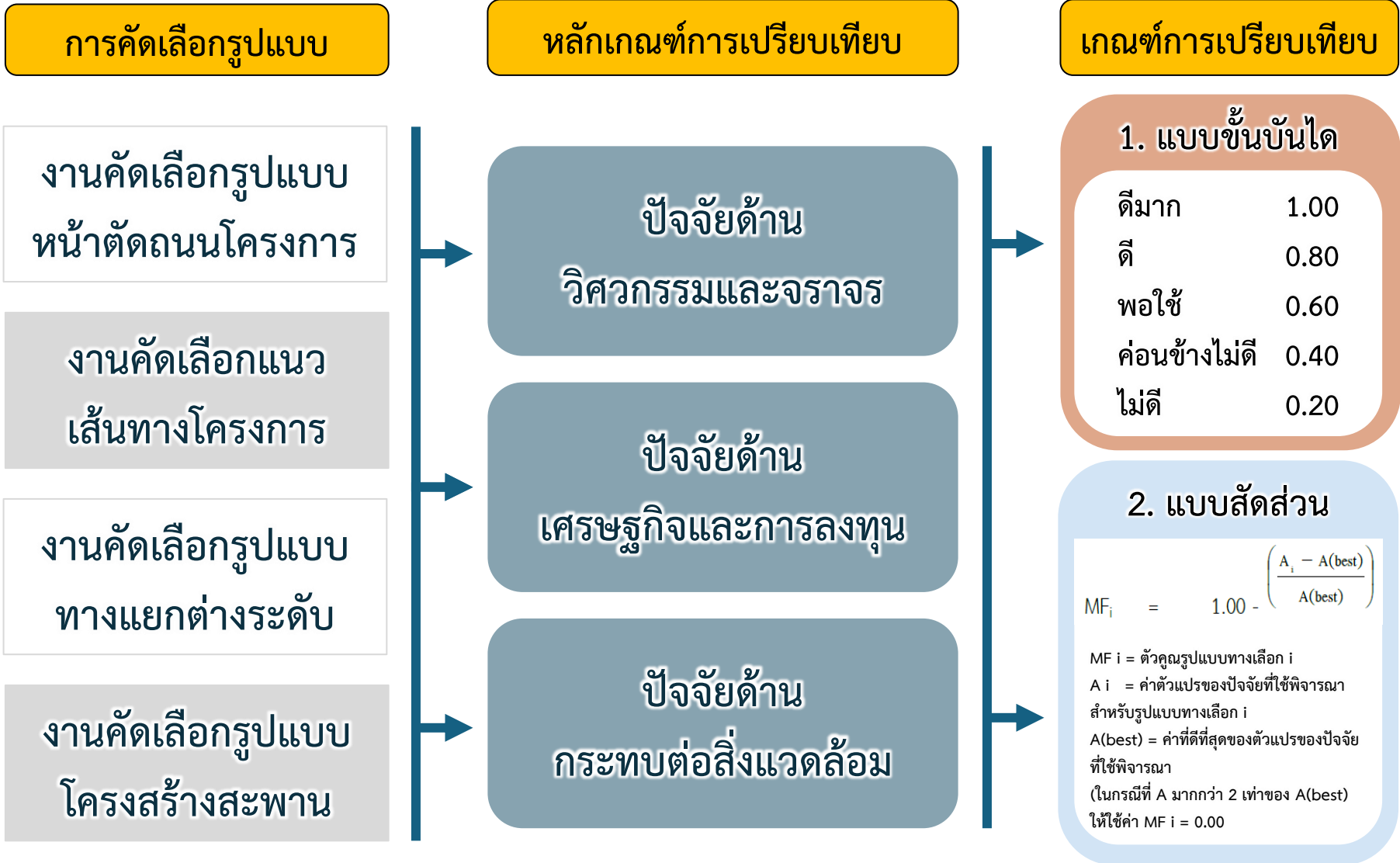
ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง
ริมทางหลวง



- ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมีเสาไฟฟ้าแรงต่ำ 22 kV และเสาไฟฟ้าแรงสูง 115 kV ปักอยู่ทั้งสองฝั่งถนนในพื้นที่ชุมชนในแนวเส้นทาง
- จากการตรวจสอบพบแนวเสาไฟฟ้าส่องสว่างประเภทกิ่งเดี่ยว ประเภทกิ่งคู่ และเสาไฟฟ้าส่องสว่างของท้องถิ่น



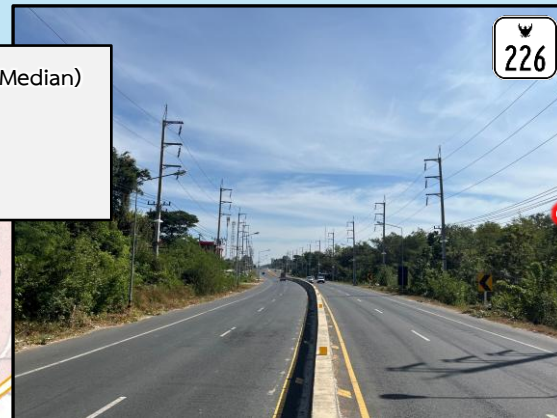
แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการเบื้องต้น



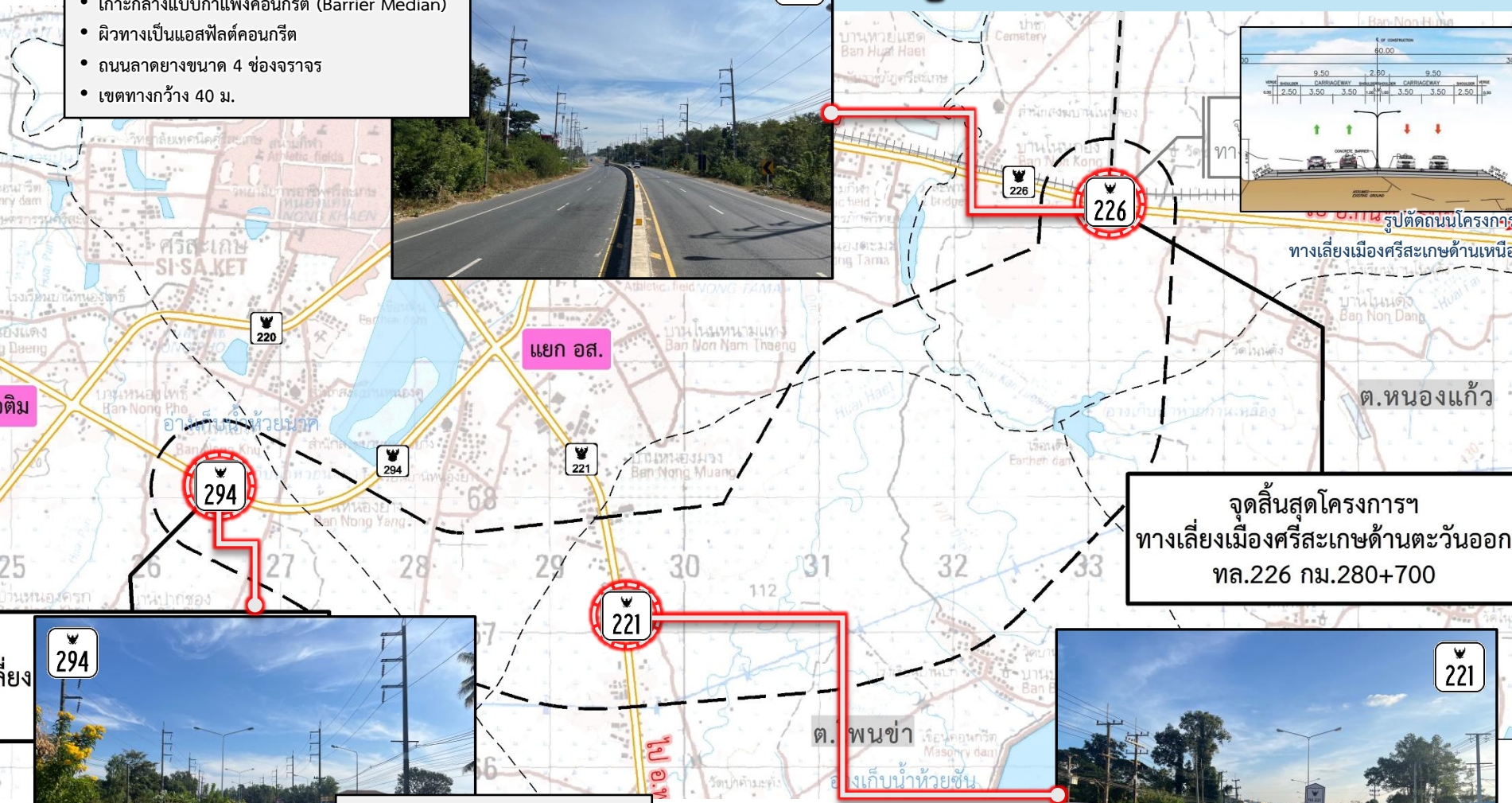
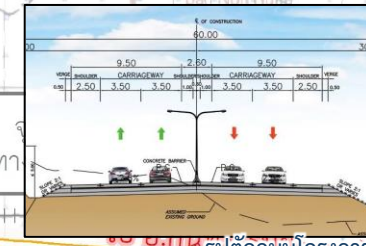


รูปแบบเกาะกลางถนนโครงการ

- เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)
- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- เขตทางกว้าง 40 ม.



226



จุดสิ้นสุดโครงการฯ
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก
ทล.226 กม.280+700



- เกาะกลางแบบยก (Raised Median)
- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร
- เขตทางกว้าง 40 ม.

294

- เกาะกลางแบบยก (Raised Median)
- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- เขตทางกว้าง 40 ม.



221

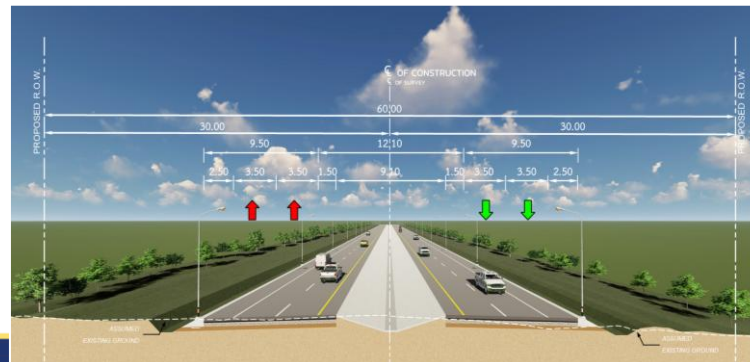
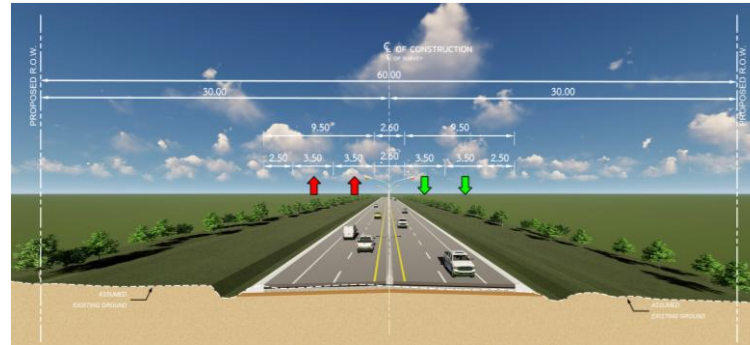
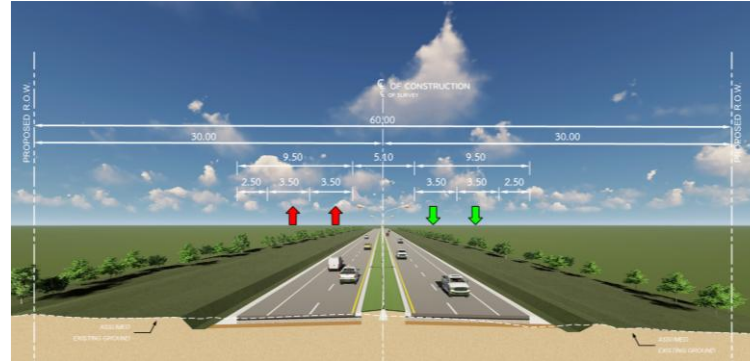
งานคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือก

- ออกแบบให้ สอดคล้องตามมาตรฐานทางหลวง
- รองรับปริมาณจราจร
- คำนึงถึง พื้นที่ชุมชนประชาชน ที่อาจมีการขยายตัวหรือปรับปรุงในอนาคต
- การพัฒนาโครงการจะต้อง อยู่ในเขตทางเดิม หรือเวนคืนพื้นที่น้อยที่สุด
- ความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง

* หน้าตัดถนนทางขนาด 4 ช่องจราจร

- ขนาดกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร
- เกาะกลางกว้าง 2.60 เมตร - 12.10 เมตร
- เขตทาง 60 เมตร



รูปแบบที่ 1

เกาะกลางแบบยก
(Raised Median)

รูปแบบที่ 2

เกาะแบบกำแพงคอนกรีต
(Barrier Median)

รูปแบบที่ 3

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง
(Depressed Median)



งานคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา

เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 รูปแบบ กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

35 : 30 : 35

ปัจจัยด้าน
วิศวกรรมและจราจร

- ความปลอดภัยของผู้ที่ขับขี่รถทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอลีี้ยวกลับรถ
- ประสิทธิภาพในการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ปัจจัยด้าน
เศรษฐกิจและการลงทุน

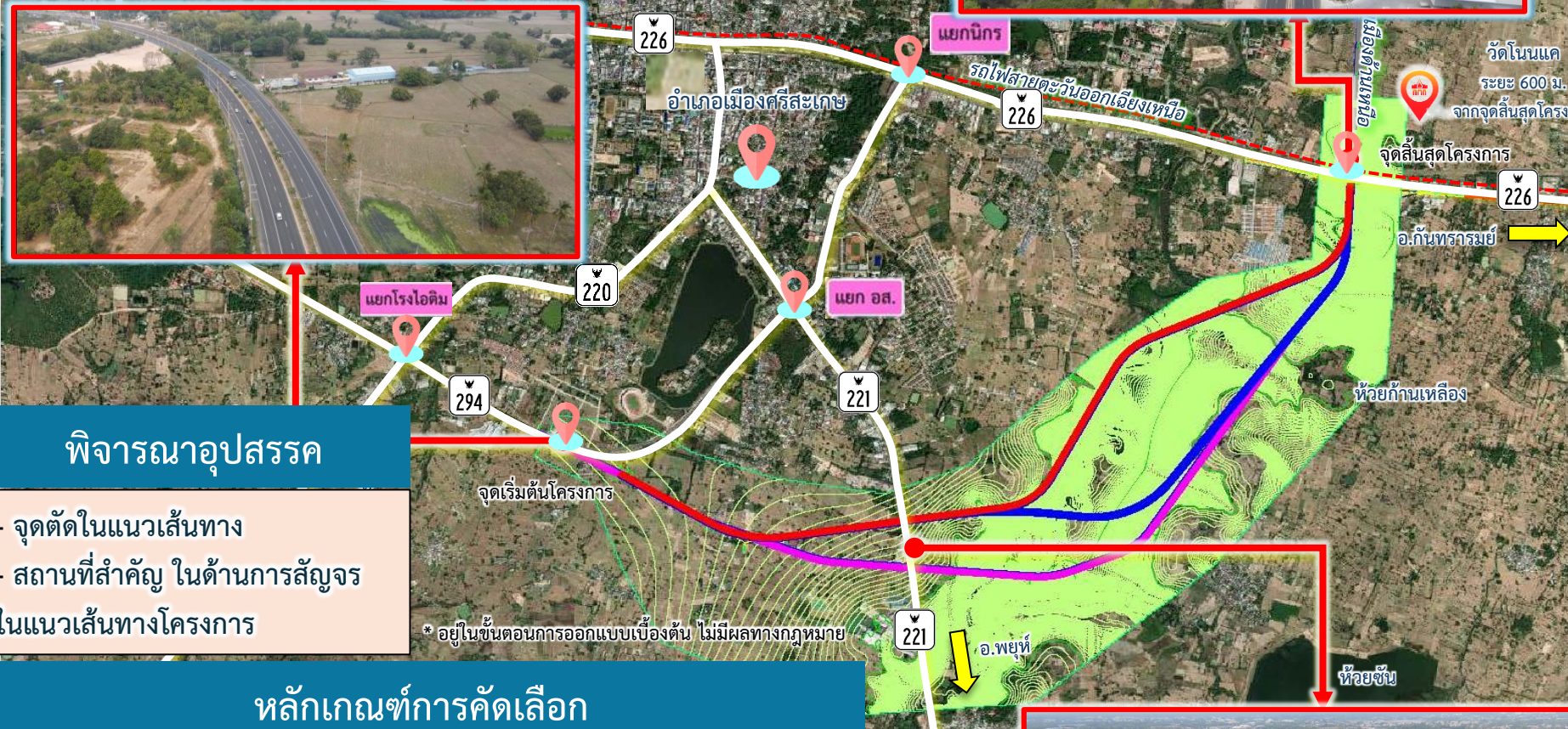
- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

ปัจจัยด้าน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และการ
สั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ



พิจารณาอุปสรรค

- จุดตัดในแนวเส้นทาง
- สถานที่สำคัญ ในด้านการสัญจร

ในแนวเส้นทางโครงการ

* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

หลักเกณฑ์การคัดเลือก

- มีความเหมาะสมกับทางระบายน้ำ ไม่กีดขวางทางไหลของน้ำ
- คำนึงถึงการรื้อถอน สิ่งปลูกสร้างให้ น้อยที่สุด
- ตัดผ่าน หรือ ต่อเชื่อม กับถนนสายสำคัญและสะพานข้ามลำน้ำ
- มีความเป็นไปได้ทาง วิศวกรรม รูปแบบเรขาคณิต ทั้งแนวราบและแนวตั้ง





จุดเริ่มต้นโครงการ
ทล. 294 กม.6+500

ชุมชนหนองคู ต.เมืองใต้



จุดเริ่มต้นโครงการ ทล.294

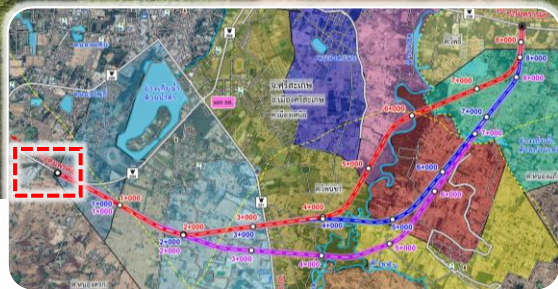
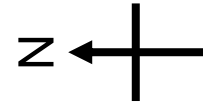





ถนนไปบ้านหนองคู






ศรีสะเกษดีเซล

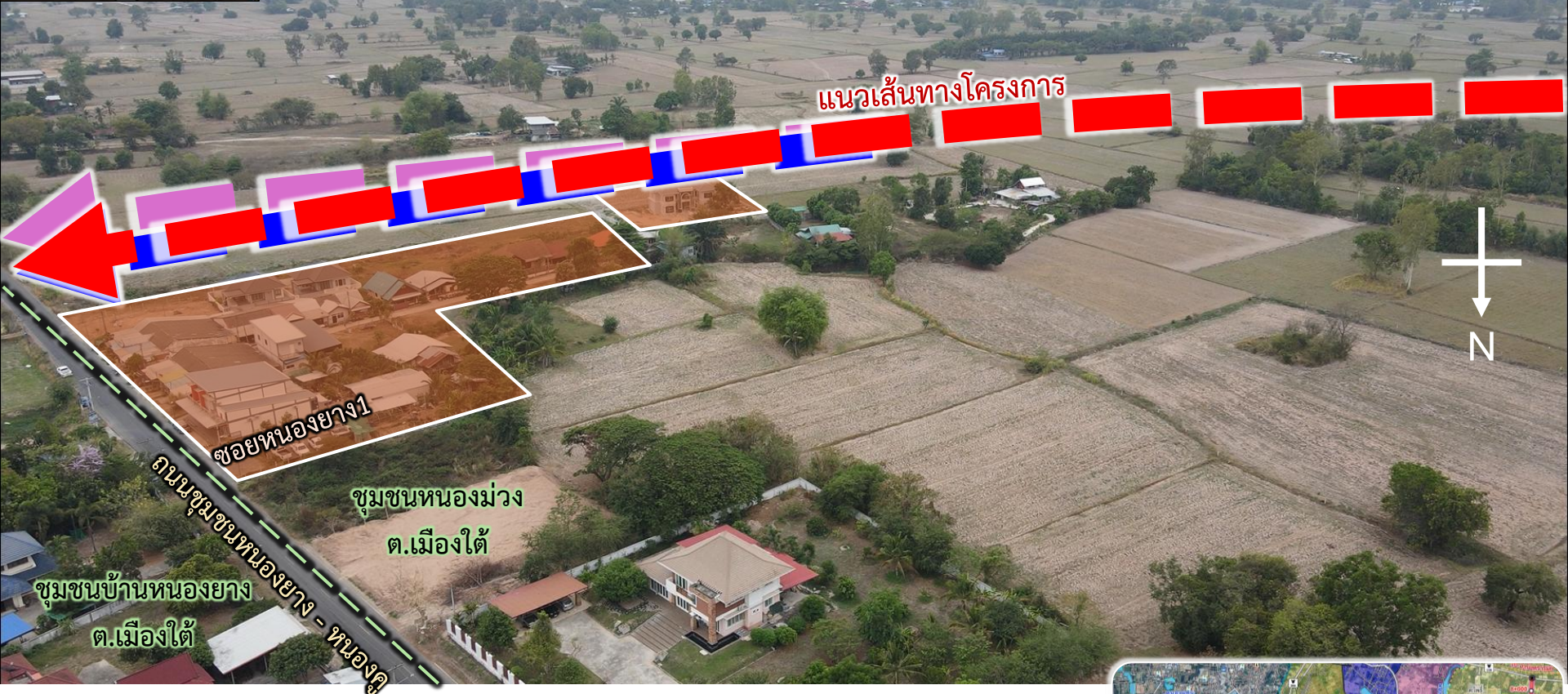
-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3



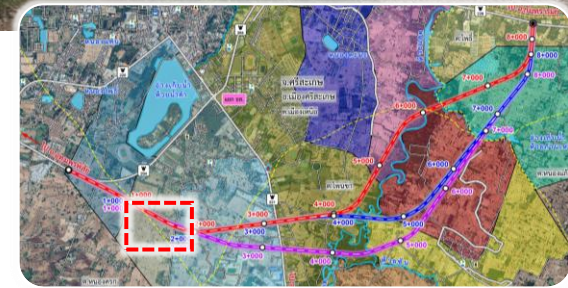
-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3

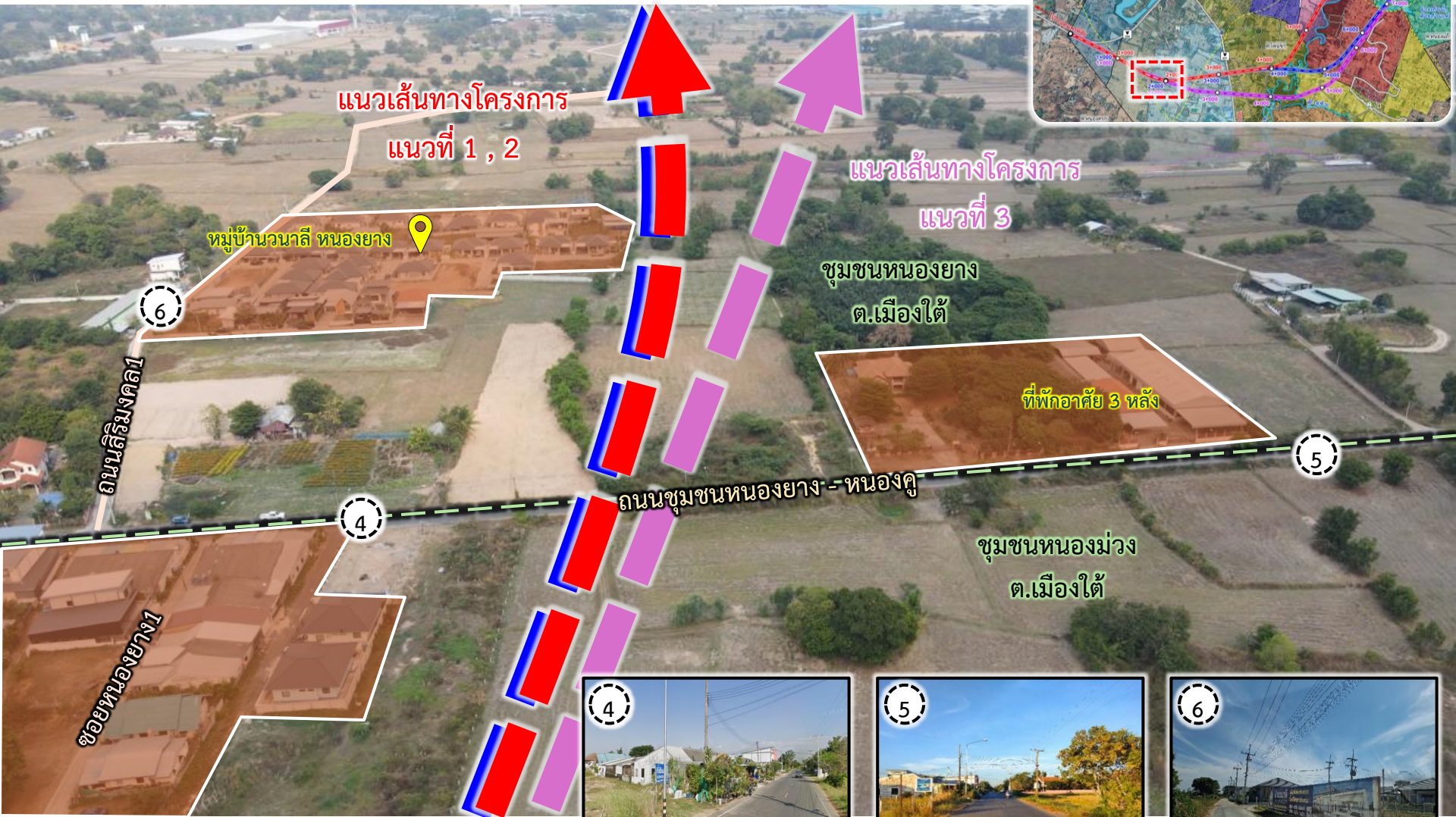
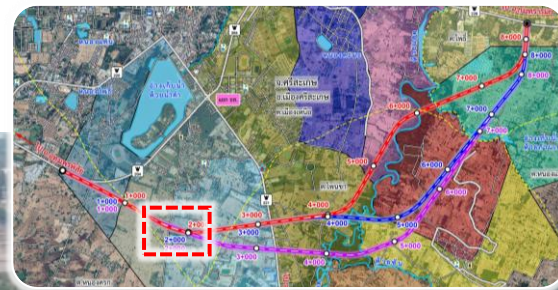
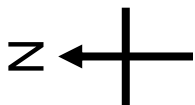


-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3



-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3





แนวเส้นทางโครงการ
แนวที่ 1, 2

แนวเส้นทางโครงการ
แนวที่ 3

หมู่บ้านวนาลี หนองยาง

ชุมชนหนองยาง
ต.เมืองใต้

ที่พักรอตัด 3 หลัง

ชุมชนหนองม่วง
ต.เมืองใต้

ถนนชุมชนหนองยาง-หนองคู

ถนนสิริมงคล 1

ซอยหนองยาง 1






ถนนไปหนองยาง

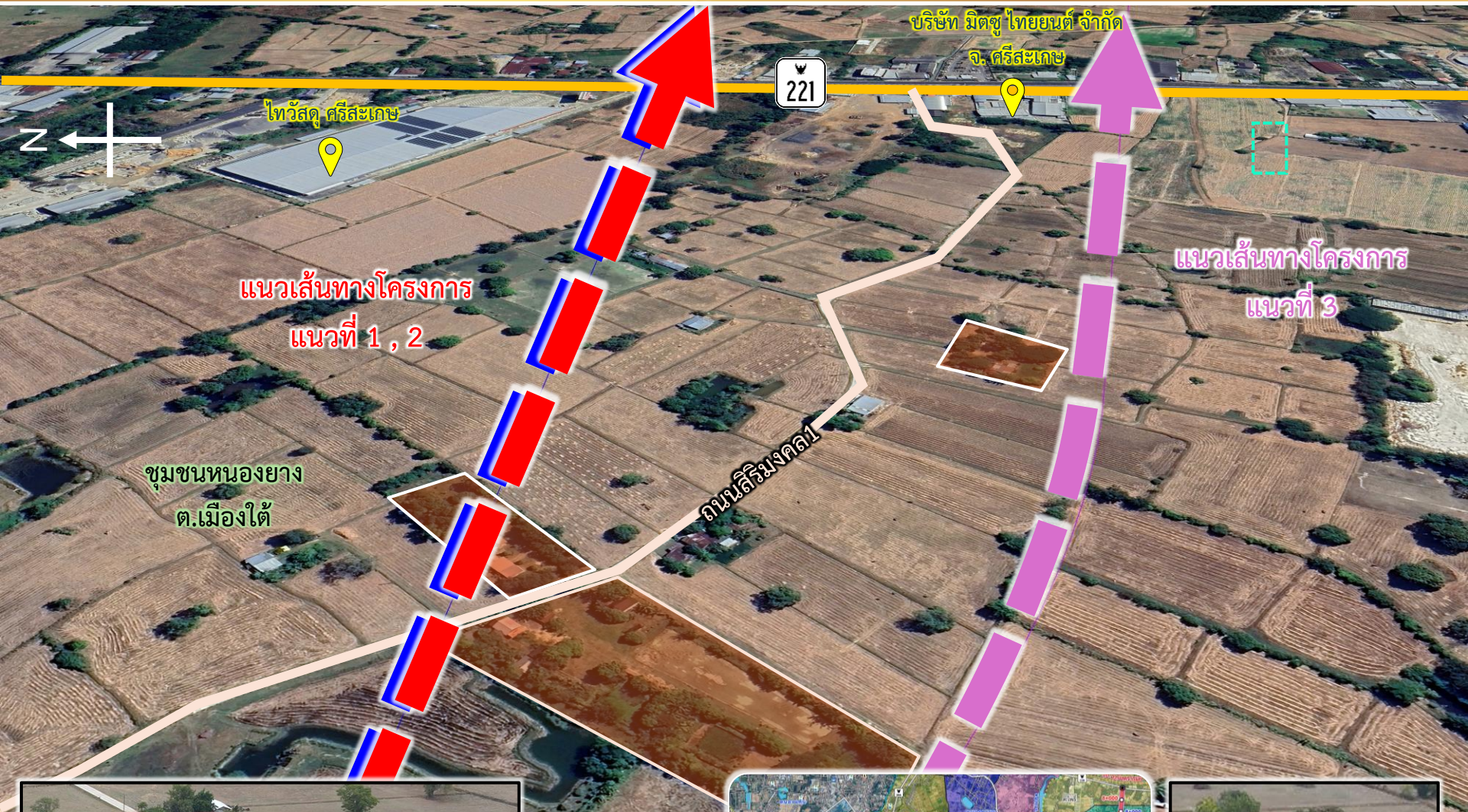


ถนนไปหนองคู

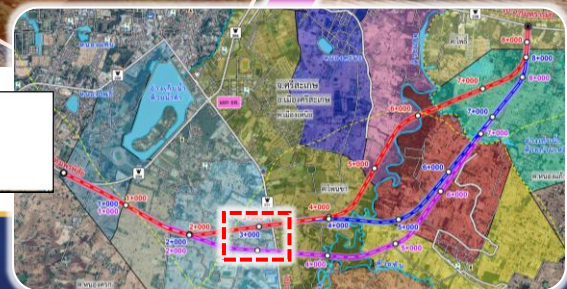


หมู่บ้านวนาลี




-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3

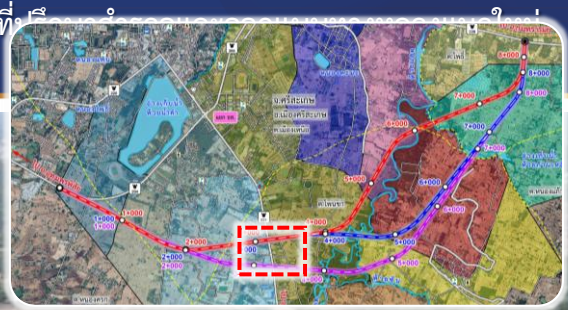
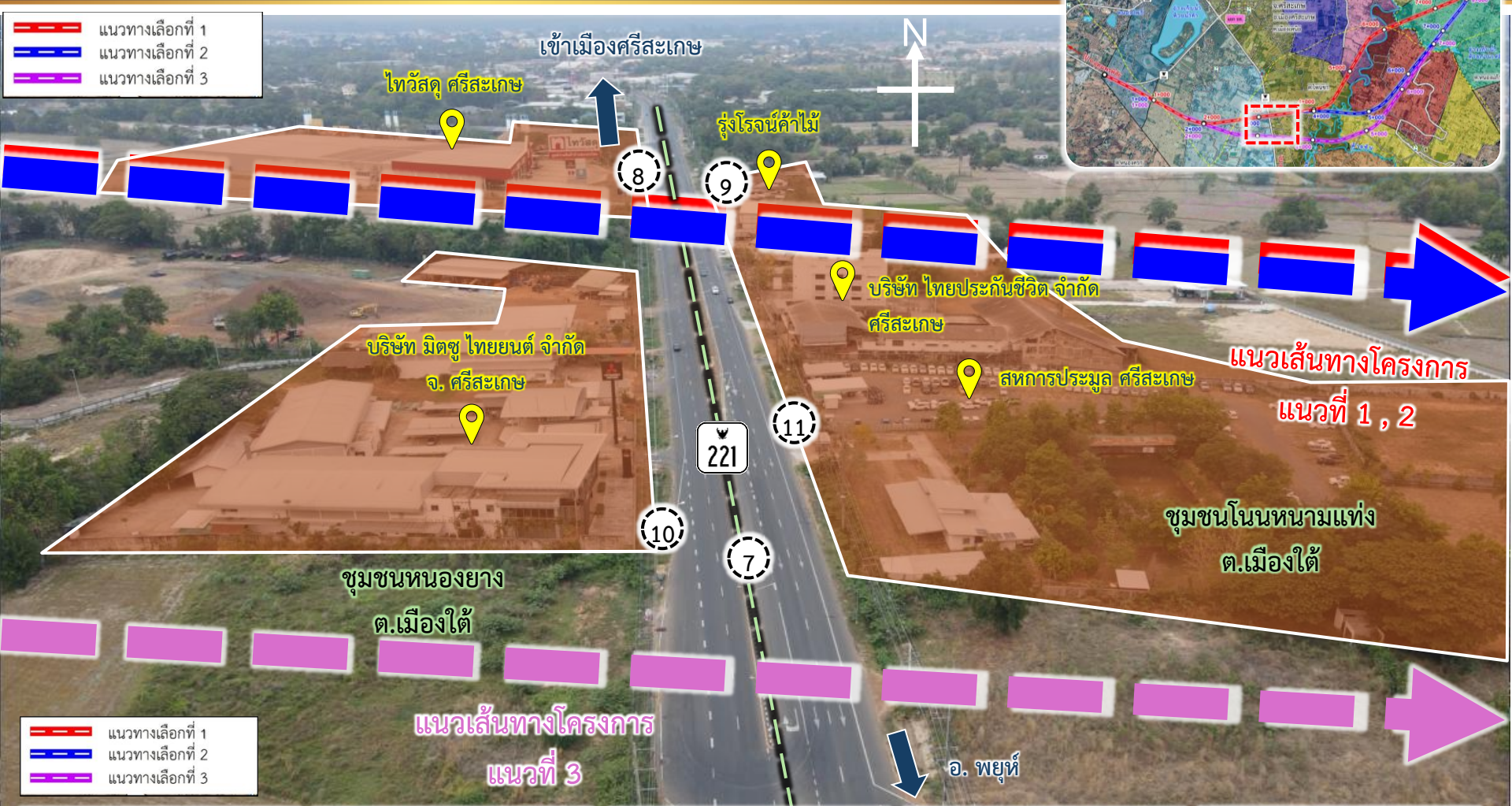





-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3



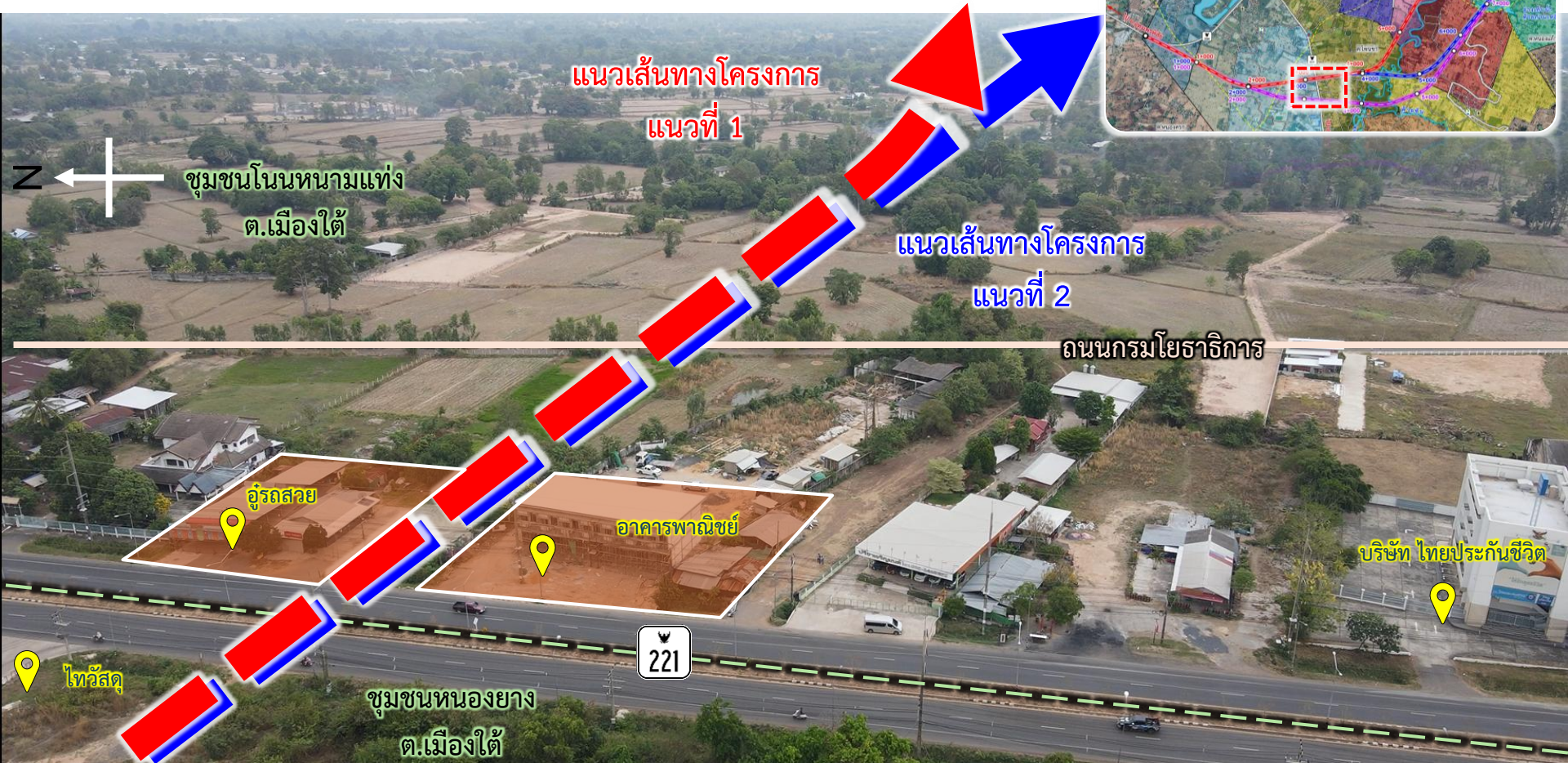
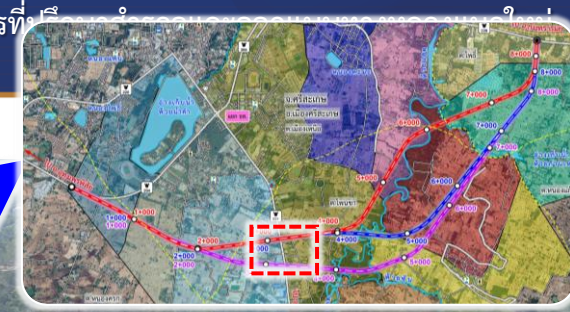





 แนวทางเลือกที่ 1
 แนวทางเลือกที่ 2
 แนวทางเลือกที่ 3



 แนวทางเลือกที่ 1
 แนวทางเลือกที่ 2
 แนวทางเลือกที่ 3





-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3



โทวีส์ดู



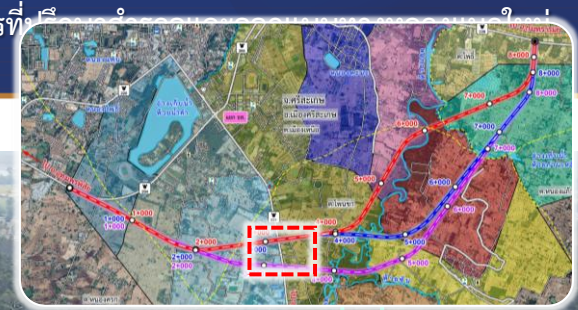
อุ้งถสวย



อาคารพาณิชย์



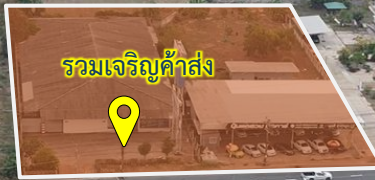
บริษัท ไทยประกันชีวิต



แนวเส้นทางโครงการ
แนวที่ 3

ชุมชนโนนหนามแท่ง
ต.เมืองใต้

ถนนกรมโยธาธิการ






รวมเจริญค้าส่ง



ชุมชนหนองยาง
ต.เมืองใต้



मितซู ไทยยนต์

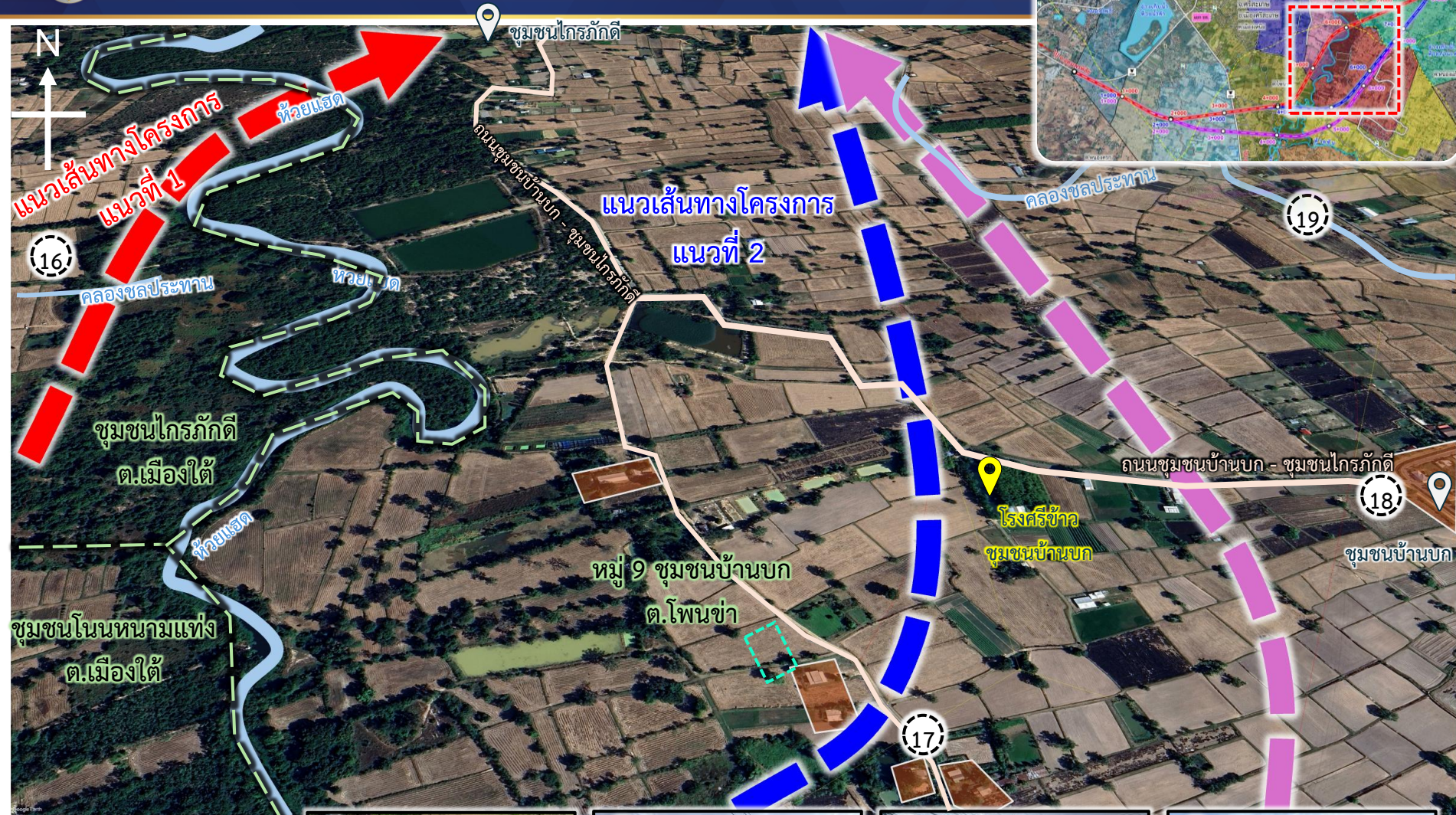
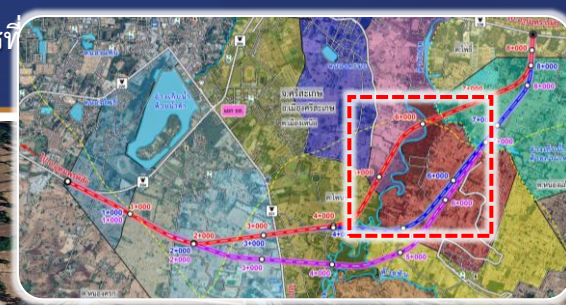
-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3






मितซู ไทยยนต์



รวมเจริญค้าส่ง



-  แนวทางเลือกที่ 1
-  แนวทางเลือกที่ 2
-  แนวทางเลือกที่ 3



คลองชลประทาน



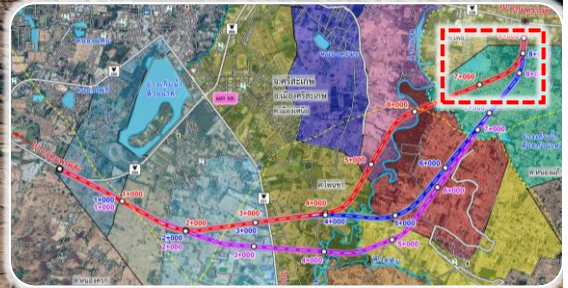
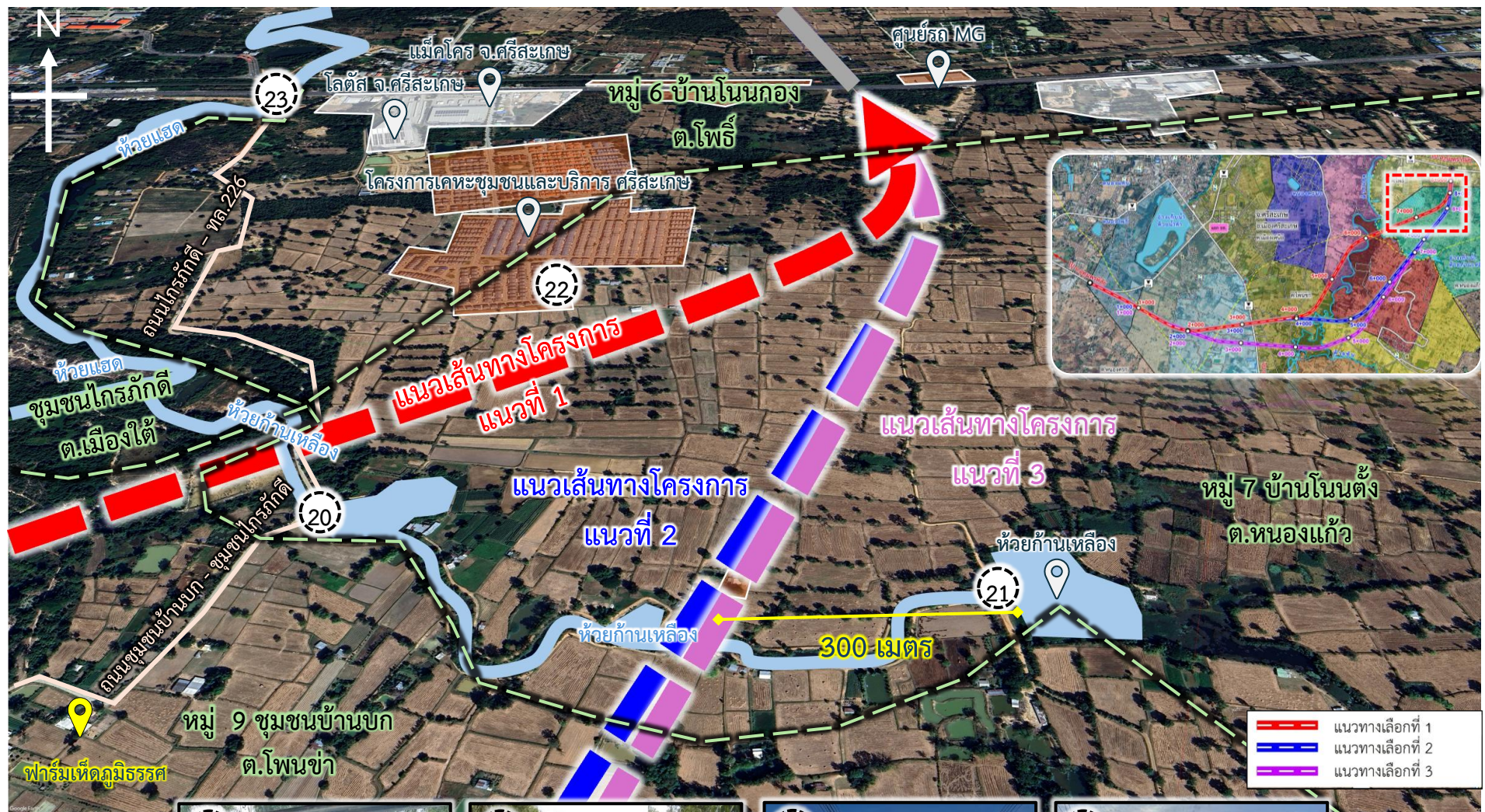
ถนนชุมชน



ชุมชนบ้านบก



คลองชลประทาน

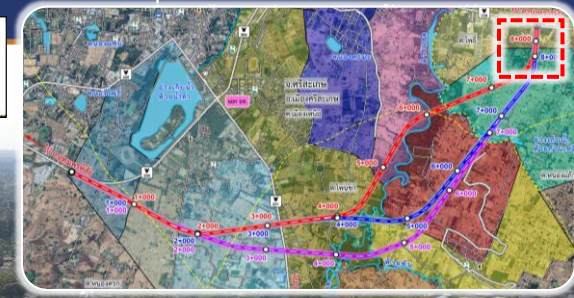


- ▬ แนวทางเลือกที่ 1
- ▬ แนวทางเลือกที่ 2
- ▬ แนวทางเลือกที่ 3





- — — แนวทางเลือกที่ 1
- — — แนวทางเลือกที่ 2
- — — แนวทางเลือกที่ 3





แนวทางเลือกที่ 1 (ความยาว 8.207 กิโลเมตร)



ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนก่อสร้างต่ำที่สุดเนื่องจากระยะทางในการก่อสร้างน้อยเมื่อเทียบการทางเลือกอื่น ระยะทางในการเดินทางน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> การรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตน้อย ตัดผ่านแนวคลองชลประทาน ก่อสร้างสะพานข้าม มีโครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำที่ยาว ตัดผ่านพื้นที่รับน้ำกระทบต่อการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด

แนวทางเลือกที่ 2 (ความยาว 8.525 กิโลเมตร)



ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีกว่ารูปแบบที่ 1 เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากกว่า ลดผลกระทบต่อการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้าง น้อยกว่าแนวทางเลือกที่ 1 	<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนก่อสร้างสูง เนื่องจากระยะทางแนวเส้นทางมากกว่าแนวทางเลือกที่ 1 ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน มากกว่าทางเลือกที่ 1 กระทบต่อการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างมากกว่าทางเลือกที่ 3

แนวทางเลือกที่ 3 (ความยาว 8.732 กิโลเมตร)



ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบทางด้านเรขาคณิตทางราบที่ดีที่สุด รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีที่สุด ความยากง่ายในการก่อสร้างดีที่สุด ความเหมาะสมในการระบายน้ำดีที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากระยะทางแนวเส้นทางมากกว่าแนวทางเลือกอื่น ได้รับผลกระทบต่อเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างน้อยผ่านพื้นที่อ่อนไหว



งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา

เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 รูปแบบ กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

35 : 30 : 35

ปัจจัยด้าน
วิศวกรรมและจราจร

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

ปัจจัยด้าน
เศรษฐกิจและการลงทุน

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชย
อสังหาริมทรัพย์

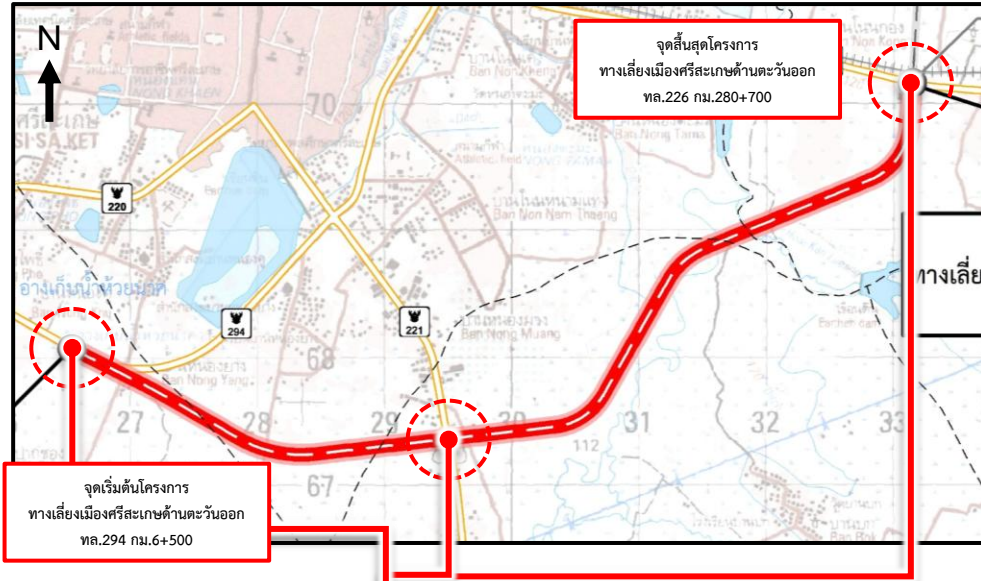
ปัจจัยด้าน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

หลักเกณฑ์การคัดเลือก

- ออกแบบให้ สอดคล้องกับถนนเดิม และสอดคล้องกับภูมิประเทศ
- หลีกเลี่ยงอาคารบ้านเรือน
- สอดคล้องกับปริมาณจราจร
- งบประมาณก่อสร้าง มีความคุ้มค่าและเหมาะสม
- ไม่ส่งผล ต่อทัศนภาพโดยรอบหรือ มีผลกระทบน้อยที่สุด

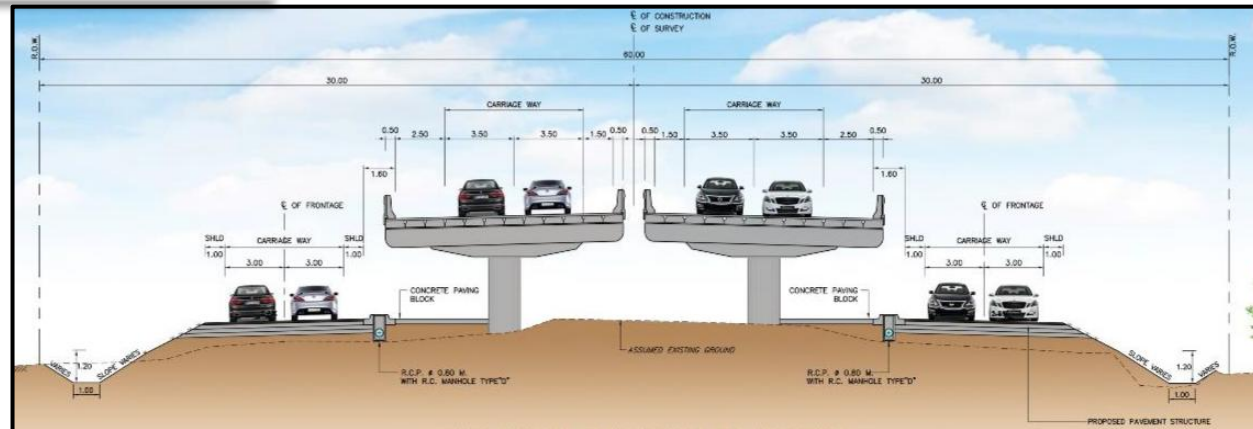


จุดสิ้นสุดโครงการ
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก
ทล.226 กม.280+700

จุดเริ่มต้นโครงการ
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก
ทล.294 กม.6+500

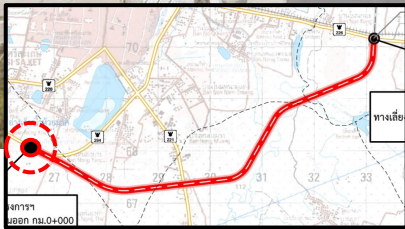
ตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับ

1. จุดเริ่มต้นโครงการ ทล. 294
2. จุดตัด ทล. 221
3. จุดสิ้นสุดโครงการ ทล. 226





งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

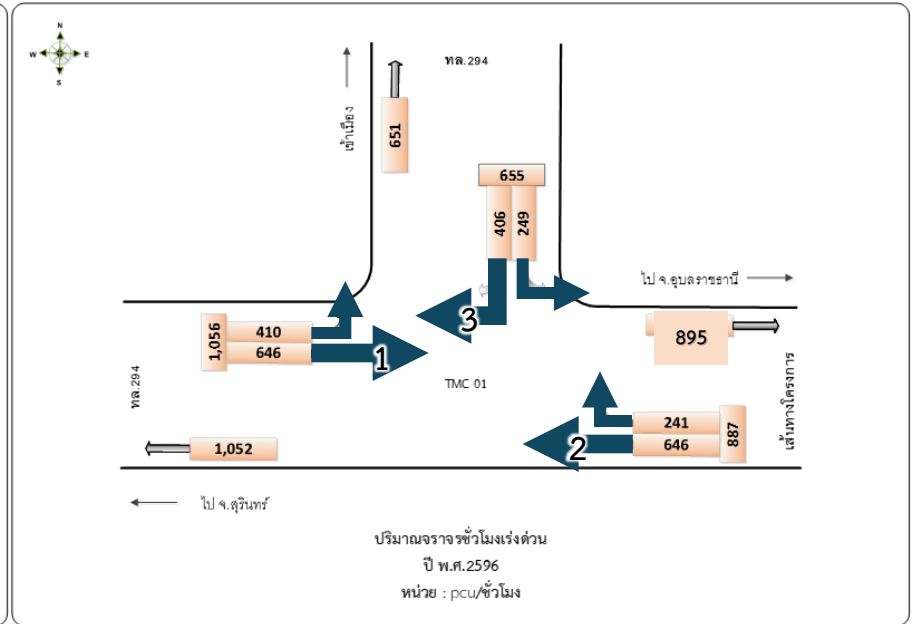
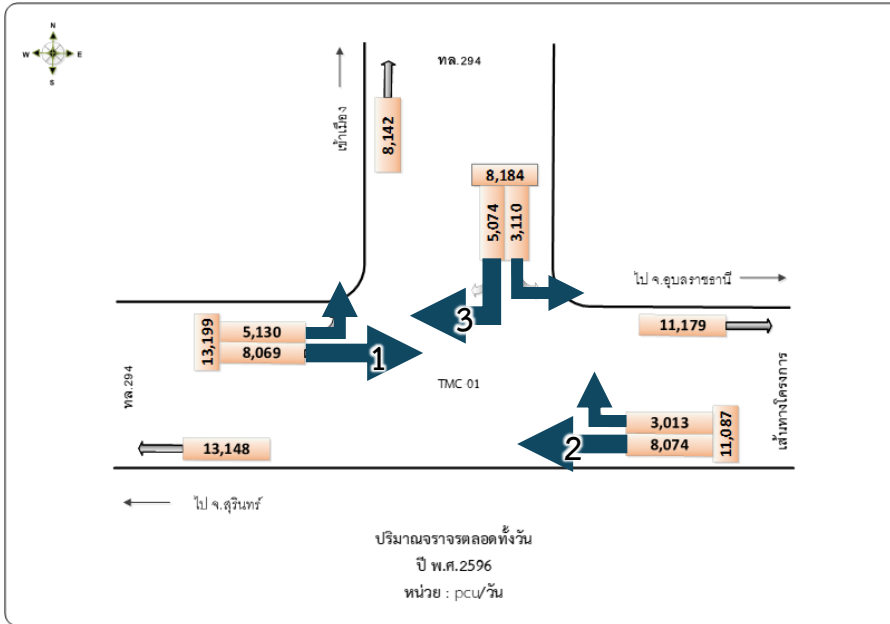




2596

ตลอดทั้งวัน
pcu/วัน

ชั่วโมงเร่งด่วน
pcu/ชั่วโมง





รูปแบบทางเลือกที่ 1



ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R1)

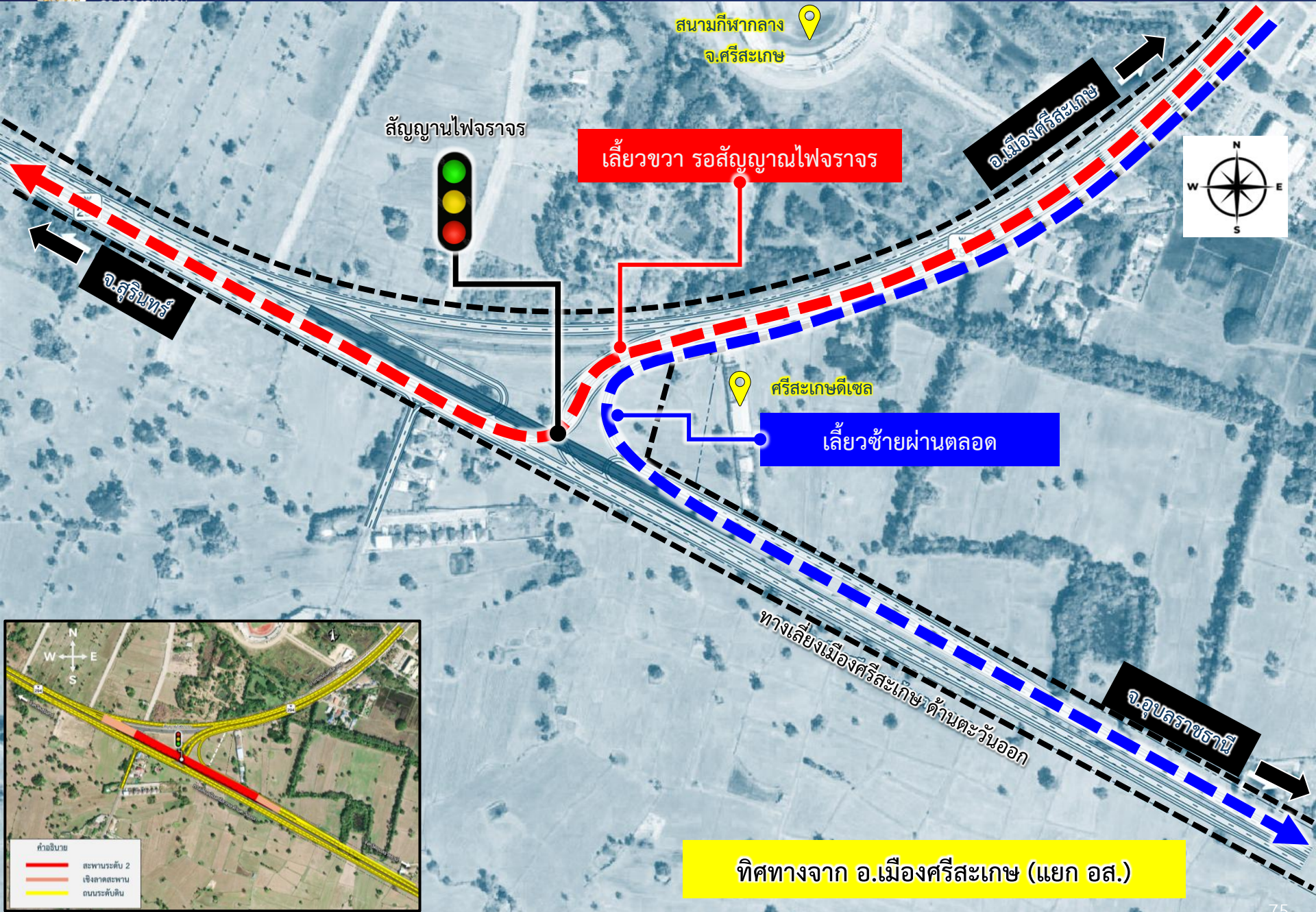
- ข้อดี**
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
 - พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 และ 3
- ข้อด้อย**
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

- * สะพานยกระดับข้าม ทางหลวงหมายเลข 294
- * ถนนระดับดิน เป็นทาง 3 แยก
- * มีสัญญาณไฟจราจร

คำอธิบาย	
	สะพานระดับ 2
	เชิงลาดสะพาน
	ถนนระดับดิน

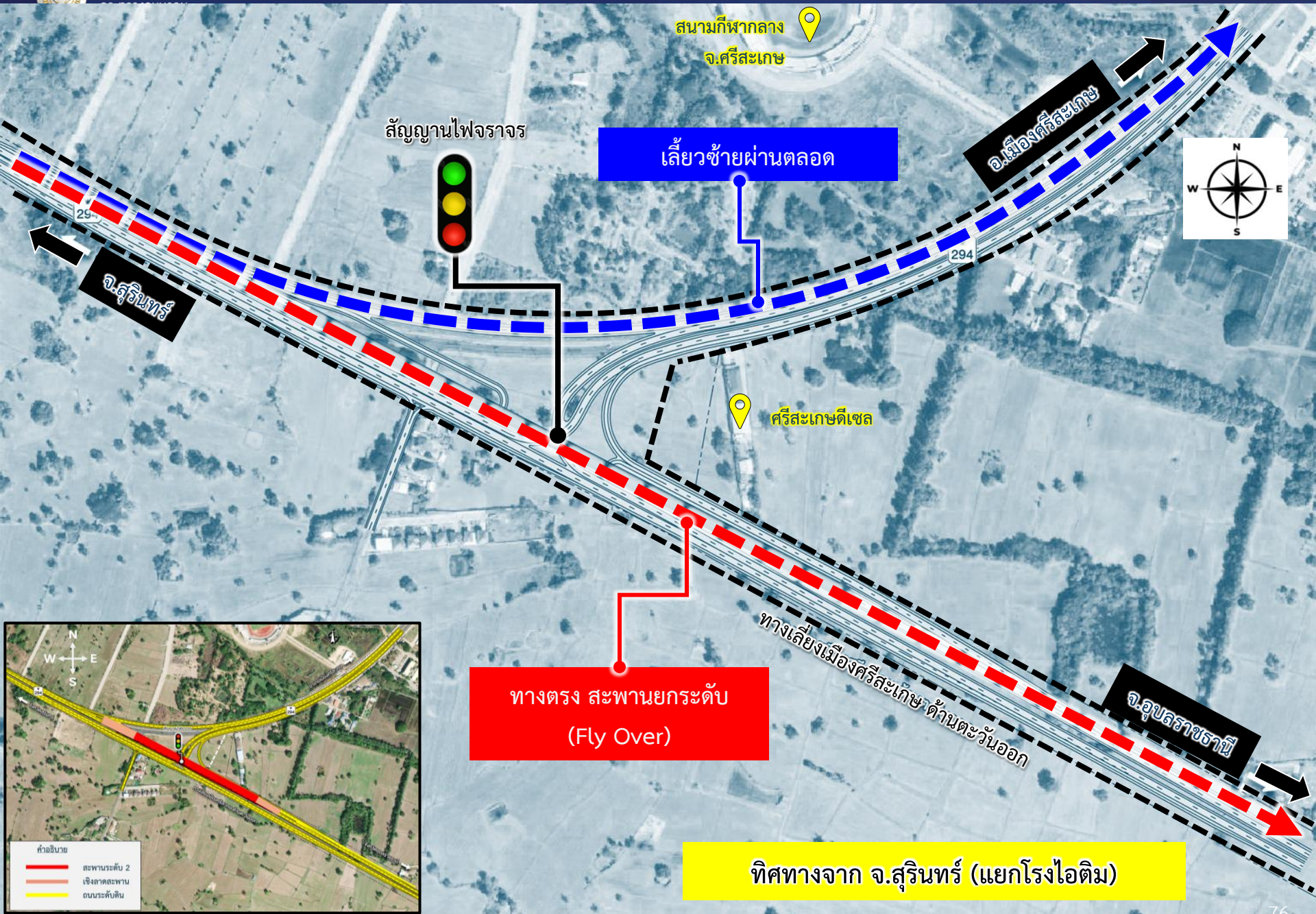
R1 จ.สุรินทร์ – จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)

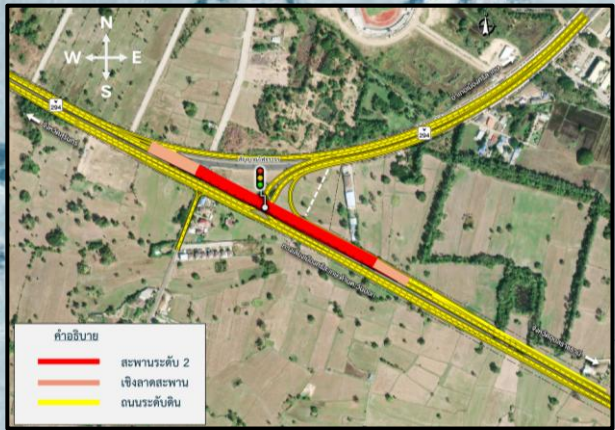
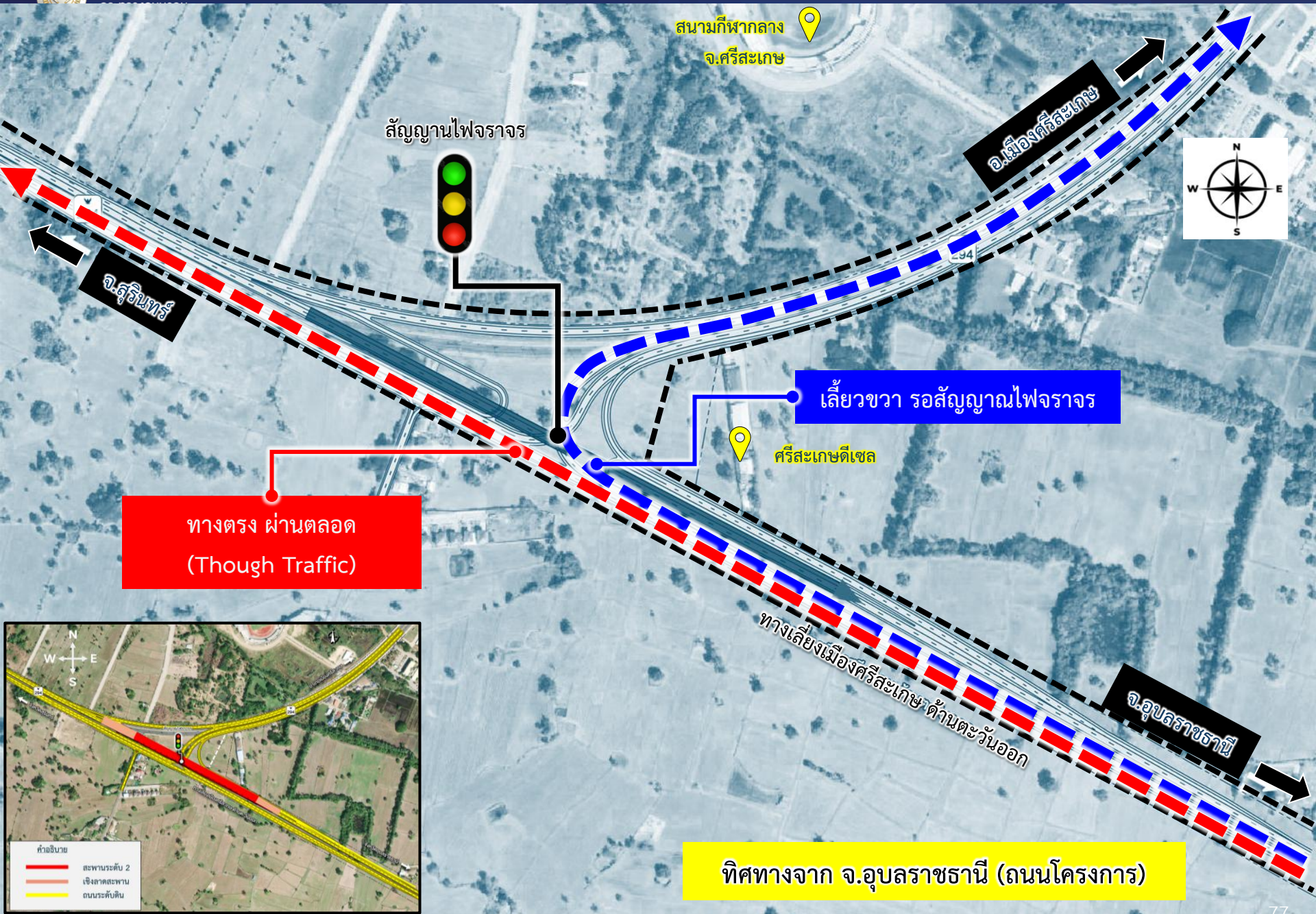
*** อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย**



ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)







ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)



รูปแบบทางเลือกที่ 2



ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R1)

- ข้อดี**
- ทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง
 - รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ
 - รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง
- ข้อด้อย**
- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางดิ่งแย่งที่สุด
 - เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาถาวร

- * สะพานยกระดับข้าม ทางหลวงหมายเลข 294
- * ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบวงเวียน
- * ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

คำอธิบาย

- █ สะพานระดับ 2
- █ เชิงลาดสะพาน
- █ ถนนระดับดิน

R1 จ.สุรินทร์ - จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)

*** อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย**



สนามกีฬากลาง
จ.ศรีสะเกษ



เลี้ยวขวา ใช้งานเวียน

อ.เมืองศรีสะเกษ

จ.สุรินทร์



ศรีสะเกษดีเซล

เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.อุบลราชธานี

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)





สนามกีฬากลาง
จ.ศรีสะเกษ



เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด

อ.เมืองศรีสะเกษ

จ.สุรินทร์

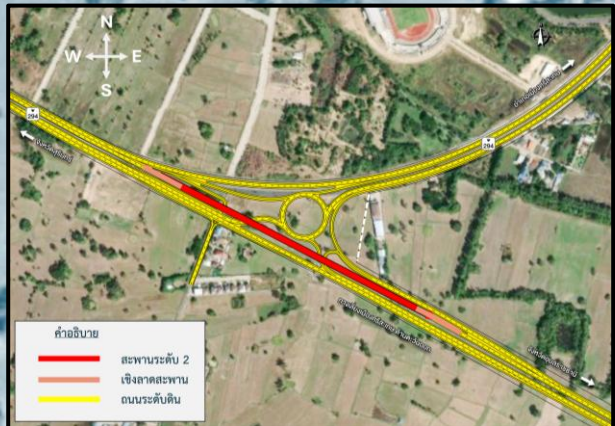
ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)

ศรีสะเกษดีเซล

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.อุบลราชธานี

ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (แยกโรงไอน้ำ)





สนามกีฬากลาง
จ.ศรีสะเกษ



เลี้ยวขวา ใช้งานเวียน

อ.เมืองศรีสะเกษ

จ.สุรินทร์

294

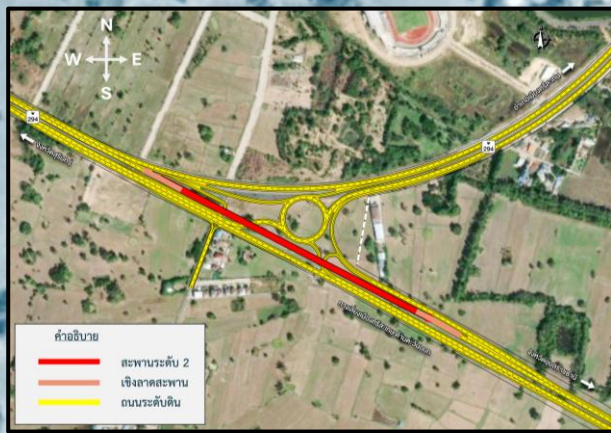
ศรีสะเกษดีเซล

ทางตรงผ่านตลอด
(Thugh Traffic)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

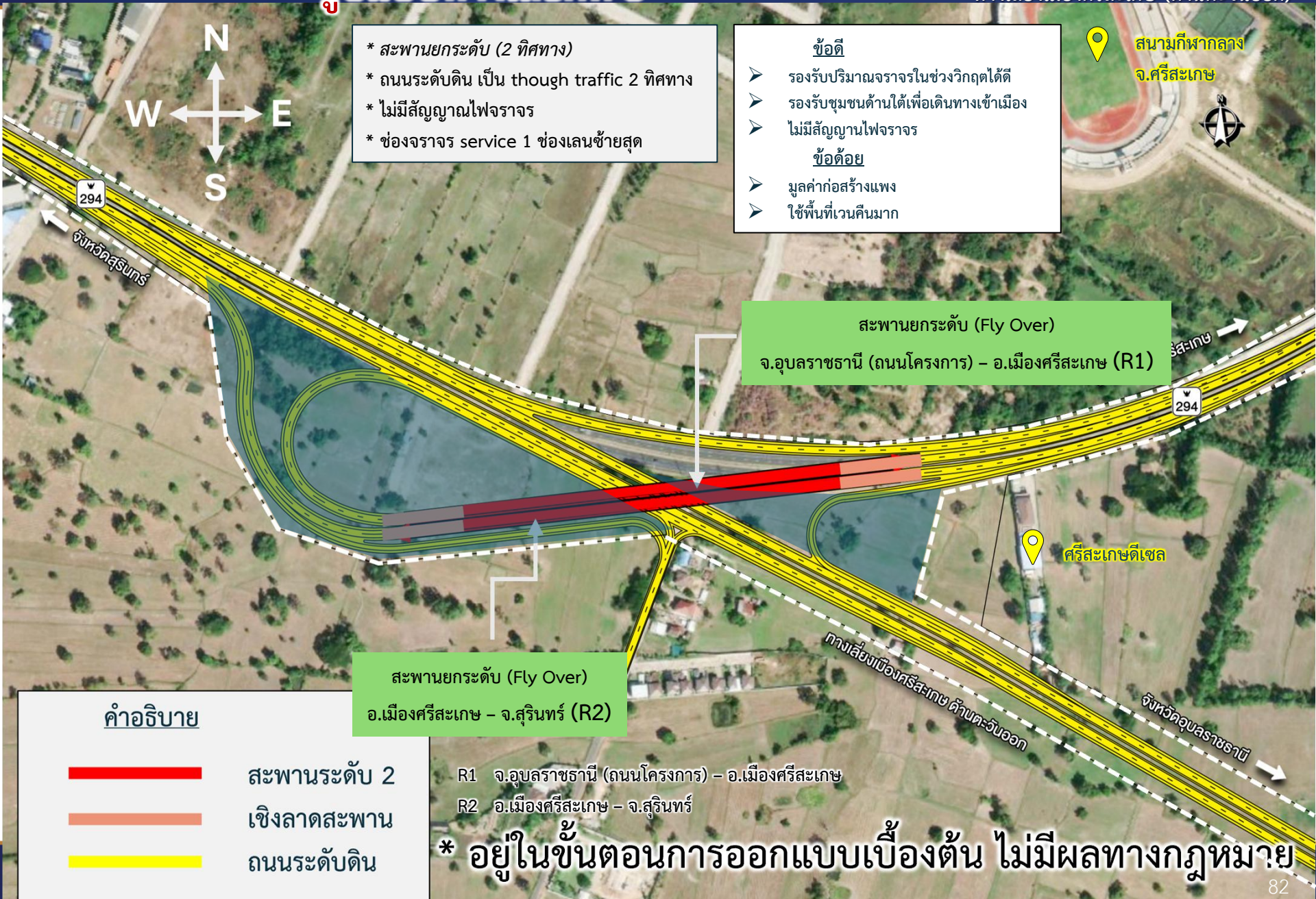
จ.อุบลราชธานี

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)





รูปแบบทางเลือกที่ 3



- * สะพานยกระดับ (2 ทิศทาง)
- * ถนนระดับดิน เป็น though traffic 2 ทิศทาง
- * ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- * ช่องจราจร service 1 ช่องเลนซ้ายสุด

- ข้อดี**
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
 - รองรับชุมชนด้านใต้เพื่อเดินทางเข้าเมือง
 - ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ข้อด้อย**
- มูลค่าก่อสร้างแพง
 - ใช้พื้นที่เวนคืนมาก

สะพานยกระดับ (Fly Over)
จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ) - อ.เมืองศรีสะเกษ (R1)

สะพานยกระดับ (Fly Over)
อ.เมืองศรีสะเกษ - จ.สุรินทร์ (R2)

คำอธิบาย

- สะพานระดับ 2
- เขิงลาดสะพาน
- ถนนระดับดิน

R1 จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ) - อ.เมืองศรีสะเกษ
 R2 อ.เมืองศรีสะเกษ - จ.สุรินทร์

*** อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย**



สถานีวิทยุกลาง
จ.ศรีสะเกษ



เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Fly Over)

จ.สุรินทร์

อ.เมืองศรีสะเกษ

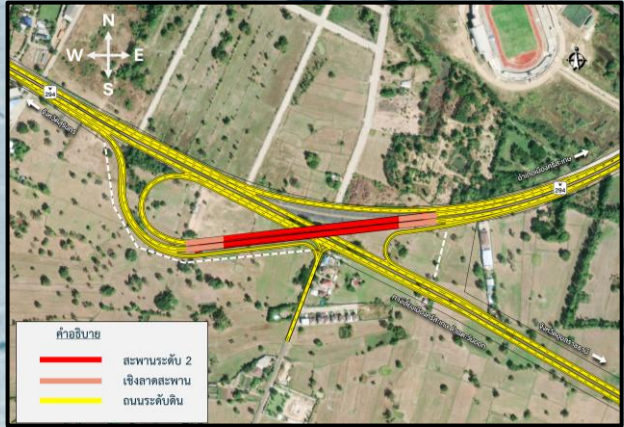
ศรีสะเกษดีเซล

เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

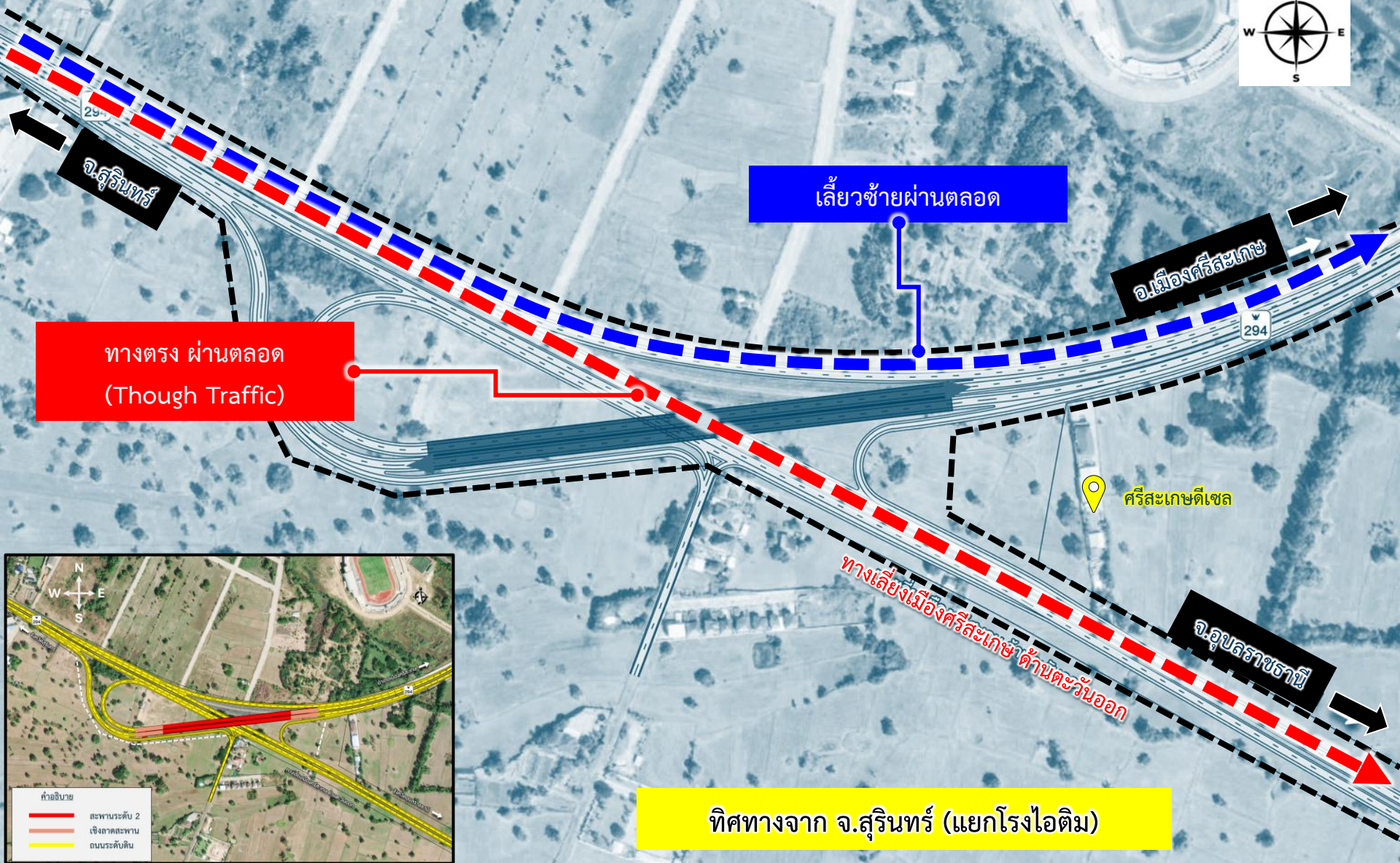
จ.อุบลราชธานี

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)





สถานีวิทยุกลาง
จ.ศรีสะเกษ



ทางตรง ผ่านตลอด
(Though Traffic)

เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด

อ.เมืองศรีสะเกษ

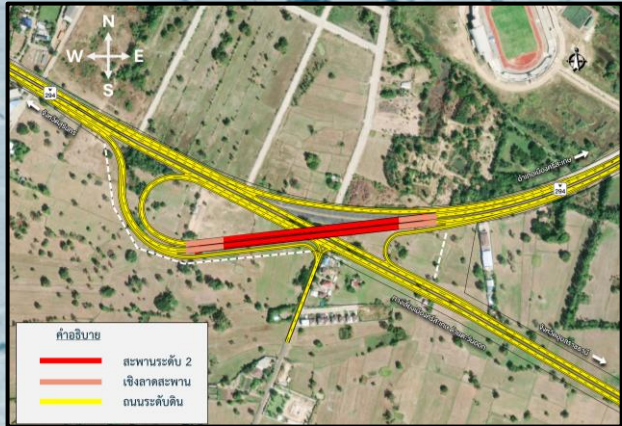
294

ศรีสะเกษดีเซล

จ.อุบลราชธานี

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (แยกโรงไอติม)





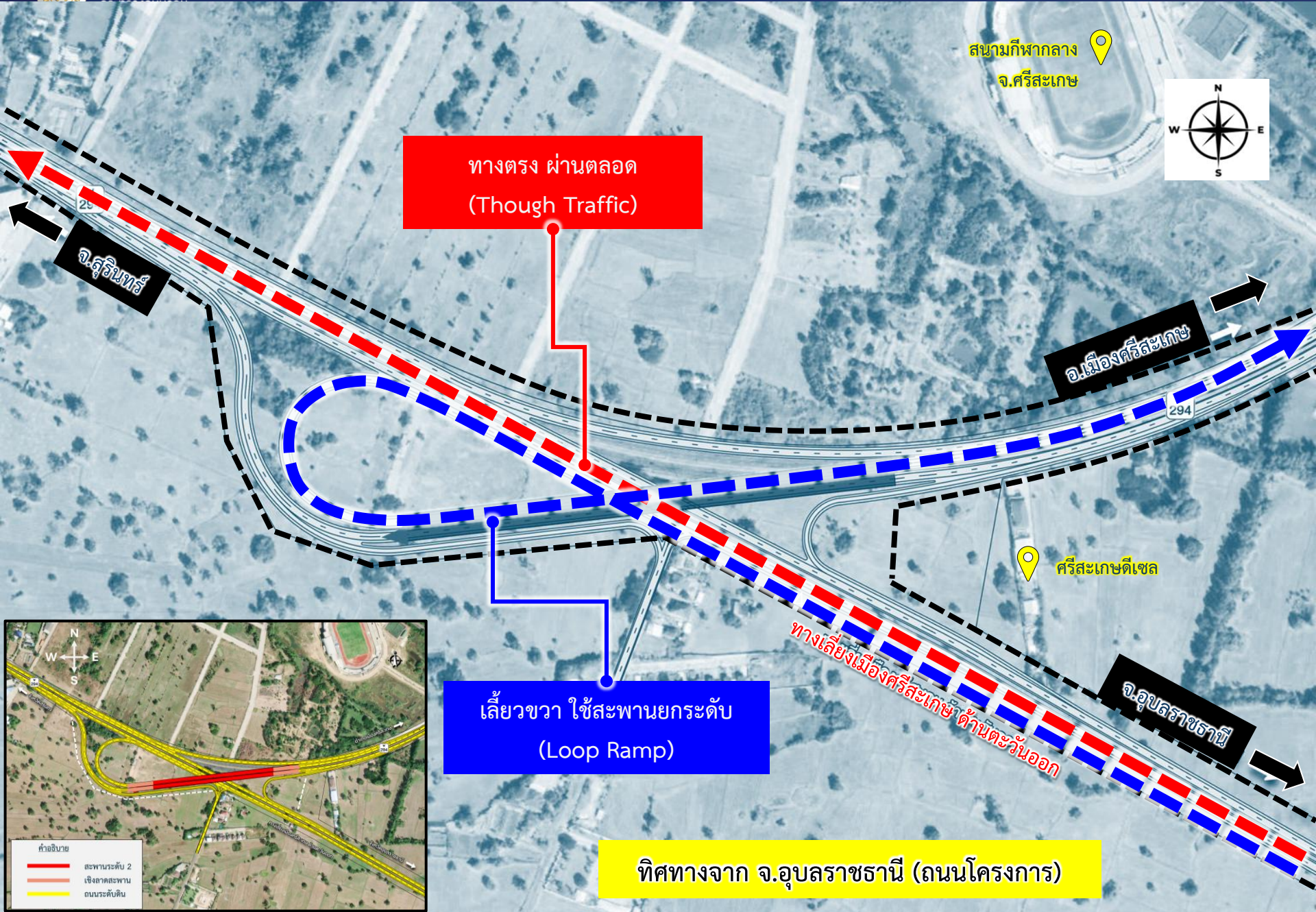
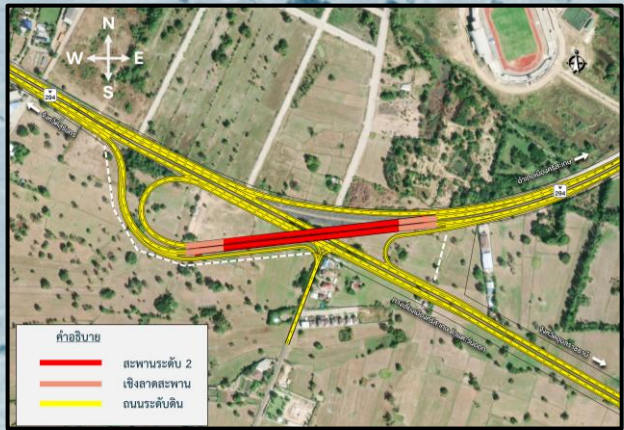
สถานีวิทยุกลาง
จ.ศรีสะเกษ



ทางตรง ผ่านตลอด
(Thru Traffic)

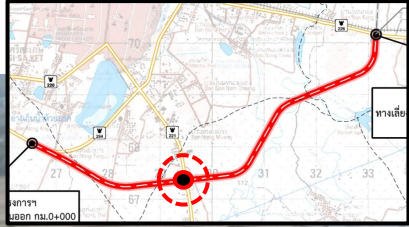
เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)





งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



เข้าเมืองศรีสะเกษ

ไทวัลดี ศรีสะเกษ



อาคารพาณิชย์



บริษัท ไทยประกันชีวิต จำกัด
ศรีสะเกษ



สหการประมูล ศรีสะเกษ



ทางหลวงหมายเลข 221

มิตรชู ไทยยนต์
จ.ศรีสะเกษ



อ.พยุห์



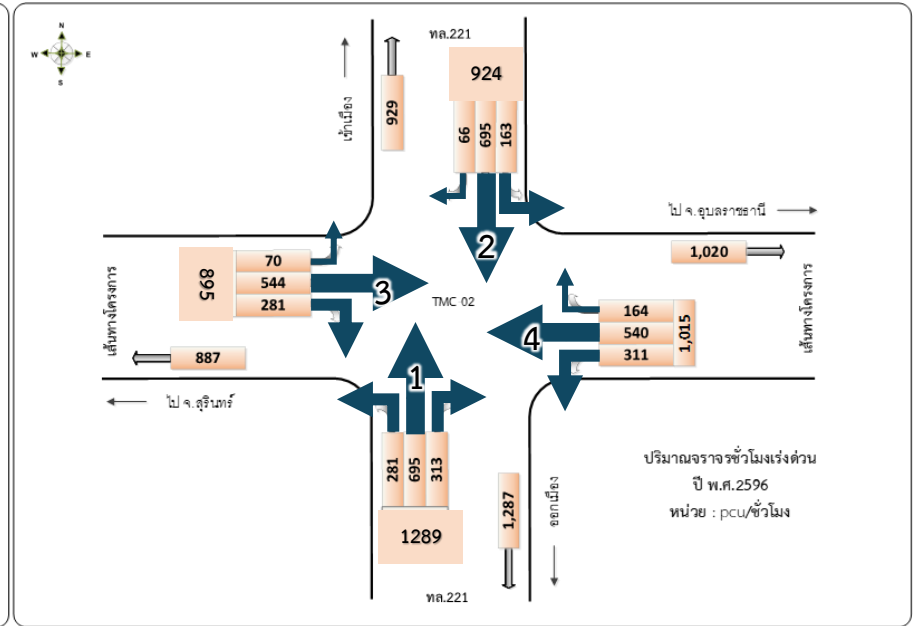
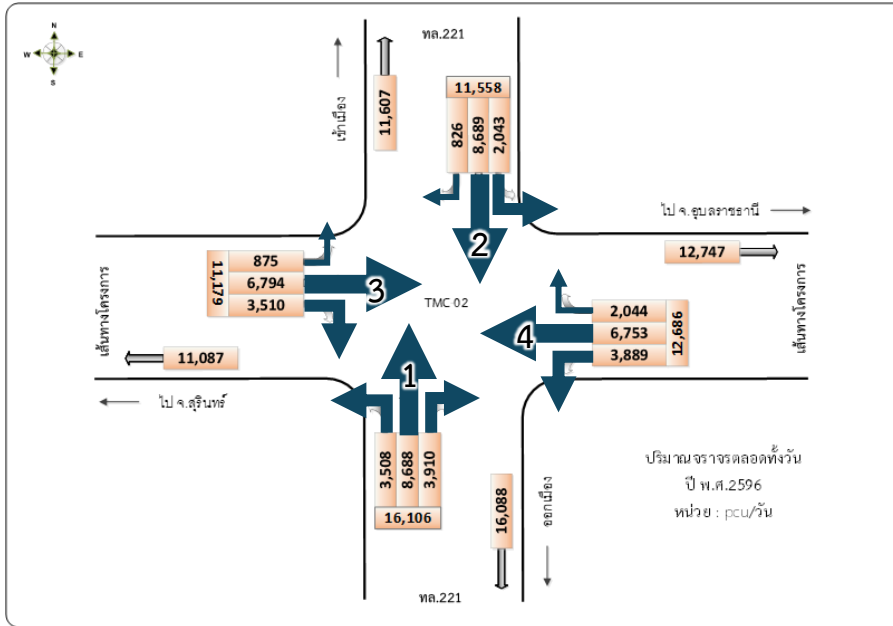
จุดตัดทางหลวง
ทล.221



2596

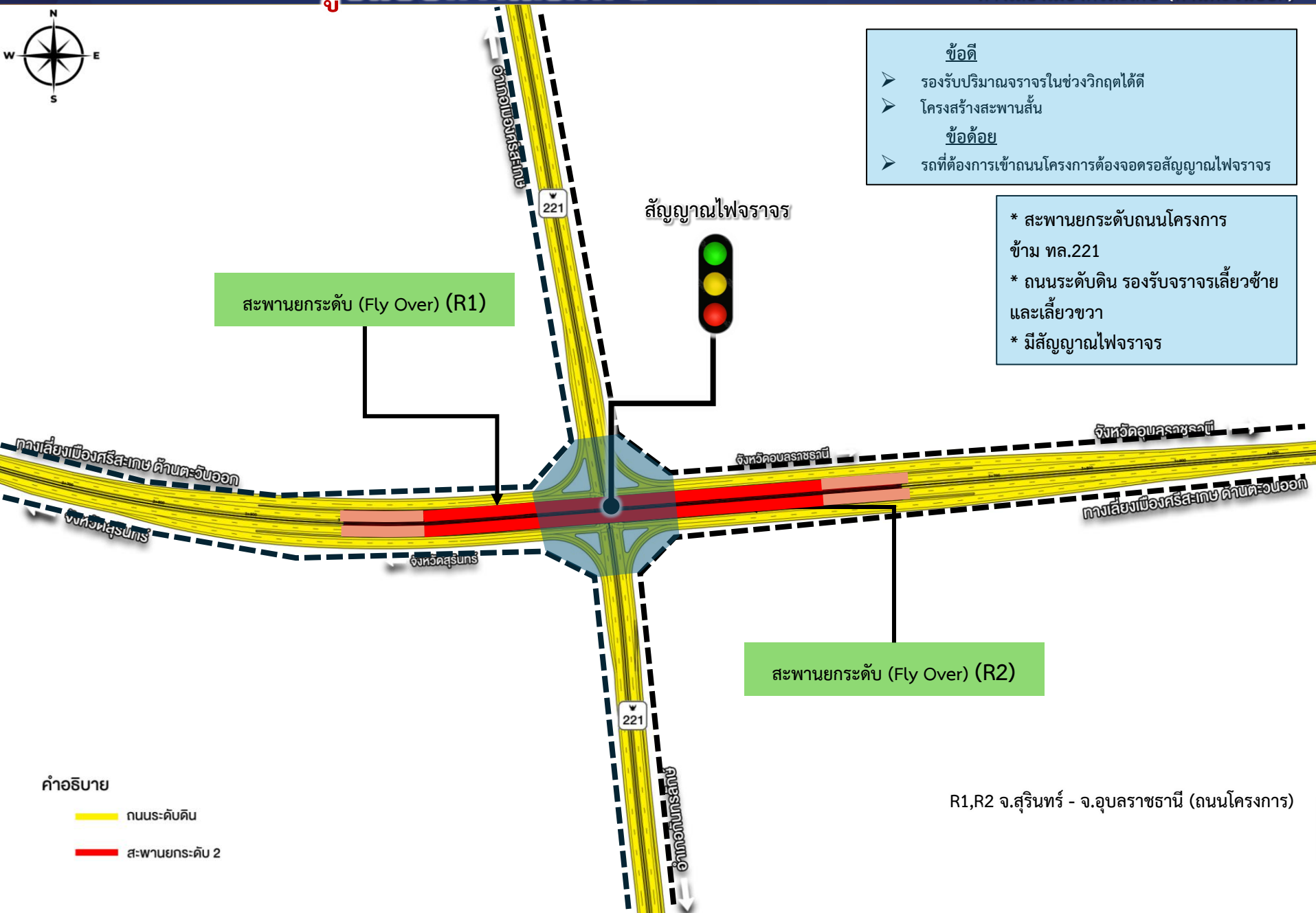
ตลอดทั้งวัน pcu/วัน

ชั่วโมงเร่งด่วน pcu/ชั่วโมง





รูปแบบทางเลือกที่ 1



- ข้อดี**
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี
 - โครงสร้างสะพานสั้น
- ข้อด้อย**
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร

- * สะพานยกระดับถนนโครงการข้าม ทล.221
- * ถนนระดับดิน รองรับจราจรเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา
- * มีสัญญาณไฟจราจร

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R1)

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R2)

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2

R1,R2 จ.สุรินทร์ - จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)



อ.เมืองศรีสะเกษ

สัญญาณไฟจราจร

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางตรง ติดสัญญาณไฟจราจร

จ.อุบลราชธานี

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

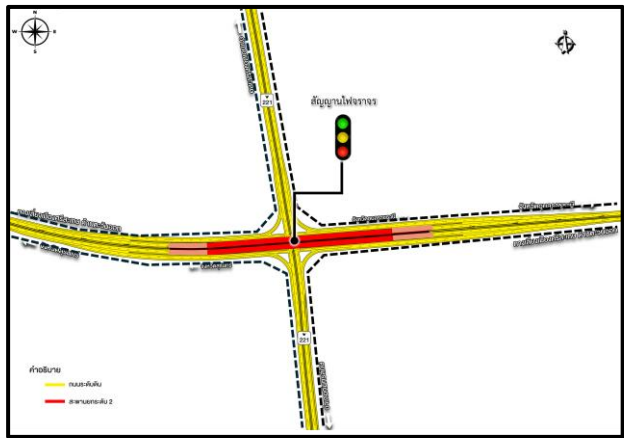
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

เลี้ยวขวา รอสัญญาณไฟจราจร

อ.พยุห์

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)





อ.เมืองศรีสะเกษ

เลียวย่าย ผ่านตลอด

สัญญาณไฟจราจร

ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)

จ.อุบลราชธานี

ทางเลียวยเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

ทางเลียวยเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

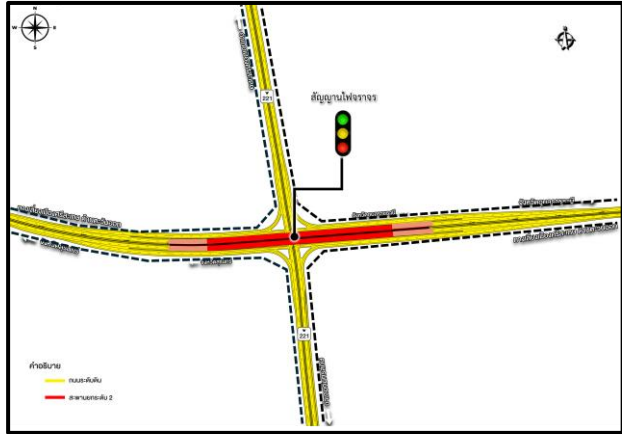
จังหวัดสุรินทร์

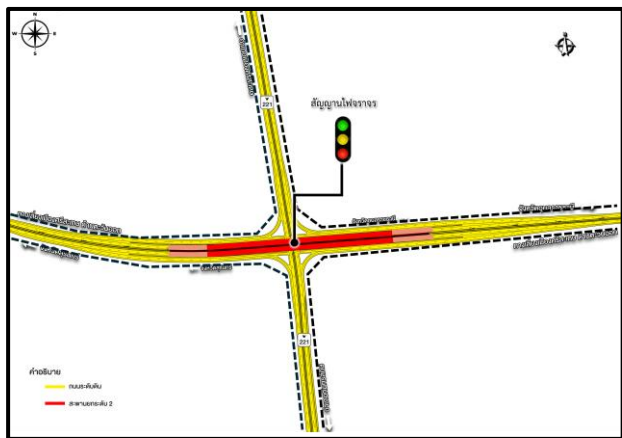
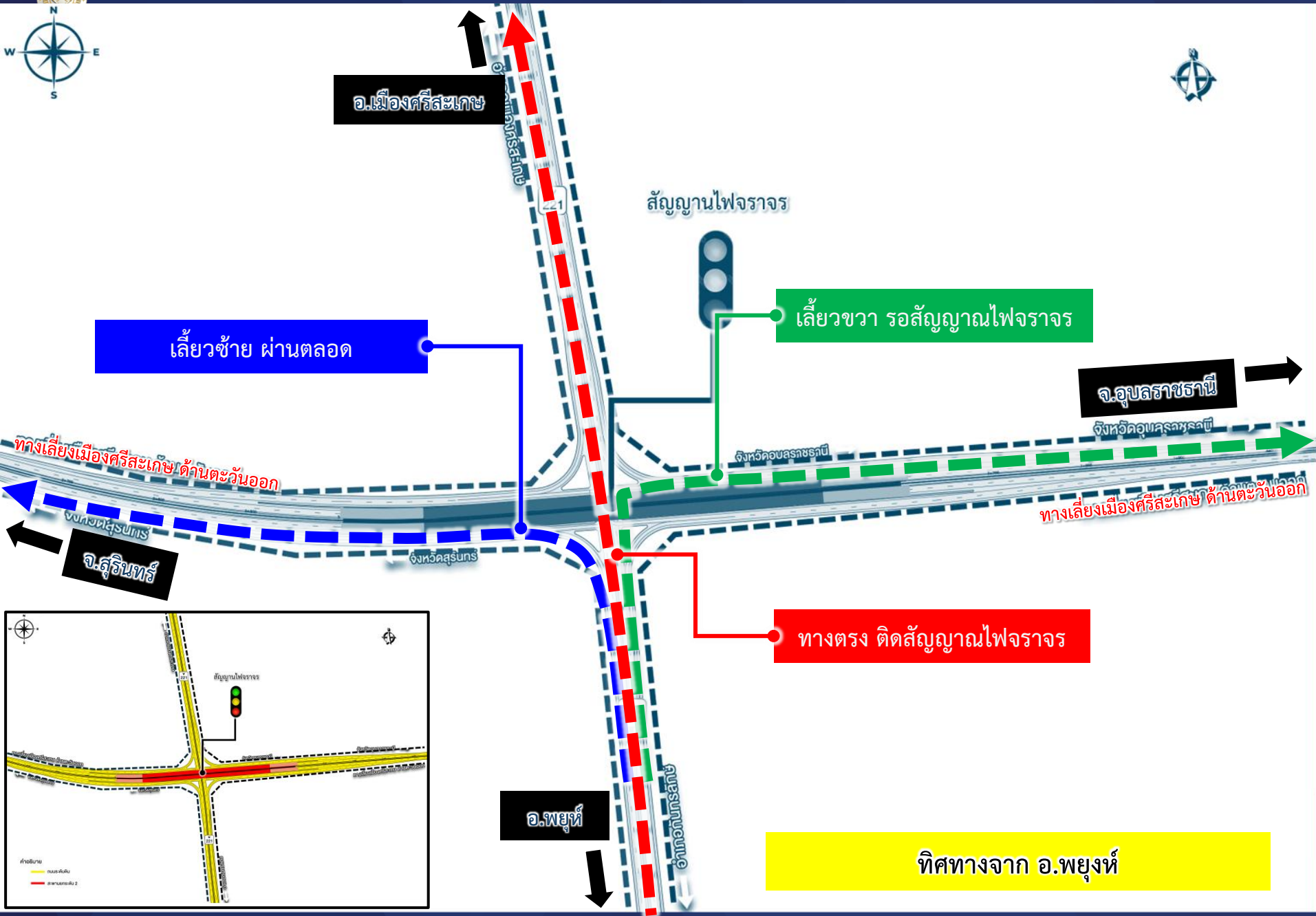
จังหวัดอุบลราชธานี

เลียวยววา รอสัญญาณไฟจราจร

อ.พยุหะ

ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)







↑
อ.เมืองศรีสะเกษ

ถนนสุขุมวิท

สัญญาณไฟจราจร

← เลี้ยวขวา รอสัญญาณไฟจราจร

→ ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)

↑ จ.อุบลราชธานี

← ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

← จ.สุรินทร์

← ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จังหวัดสุรินทร์

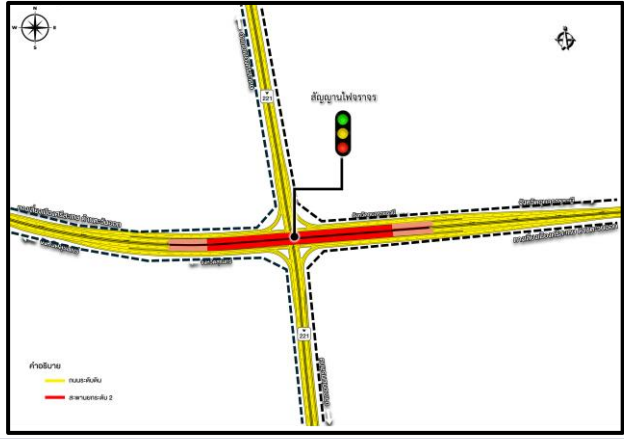
← เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

↓ อ.พยุห์

22

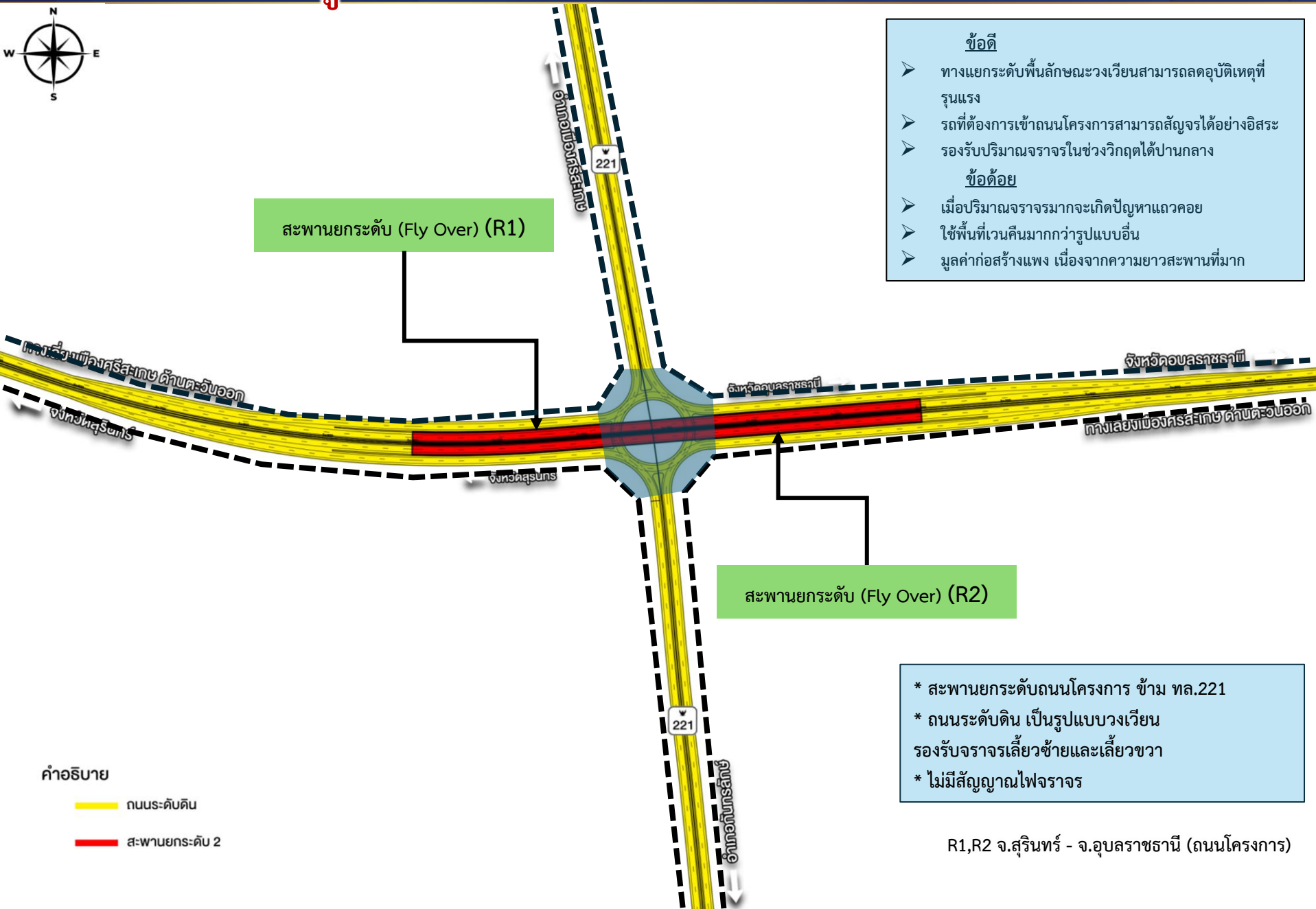
อำเภอโกนกรักษ์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)





รูปแบบทางเลือกที่ 2



สะพานยกระดับ (Fly Over) (R1)

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R2)

คำอธิบาย

ถนนระดับดิน

สะพานยกระดับ 2

ข้อดี

- ทางแยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง

ข้อด้อย

- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาถาวรคอย
- ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบอื่น
- มูลค่าก่อสร้างแพง เนื่องจากความยาวสะพานที่มาก

- * สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล.221
- * ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบวงเวียนรองรับจราจรเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา
- * ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

R1,R2 จ.สุรินทร์ - จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)



↑
อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา ใช้วงเวียน

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.อุบลราชธานี

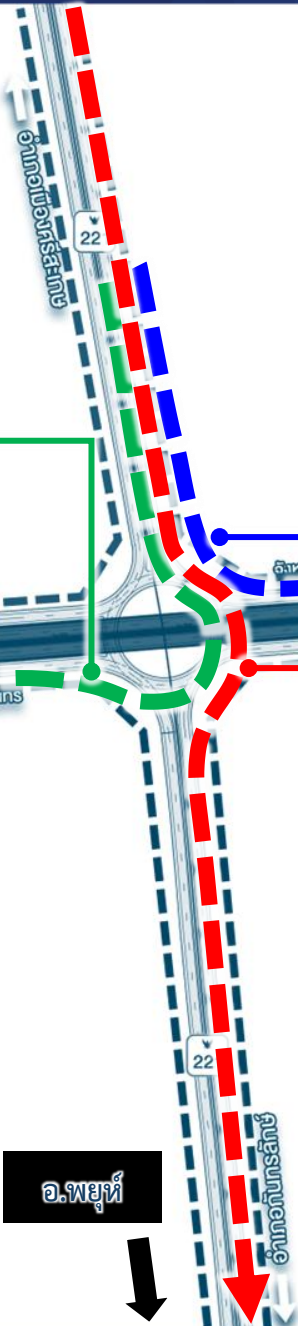
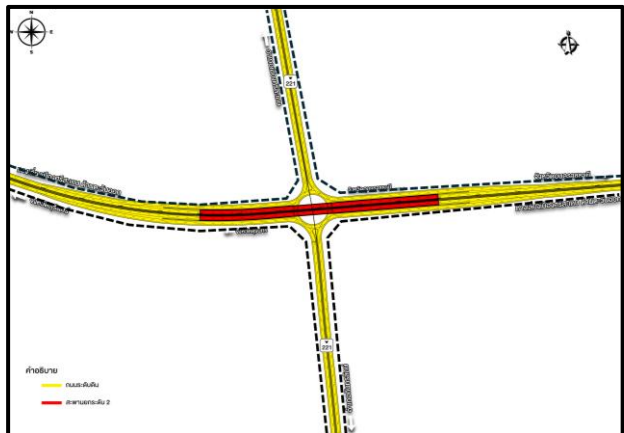
ทางตรง ใช้วงเวียน

↓
อ.พยุห์

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์





อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)

เลี้ยวขวา ใช้งานเวียน

ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)

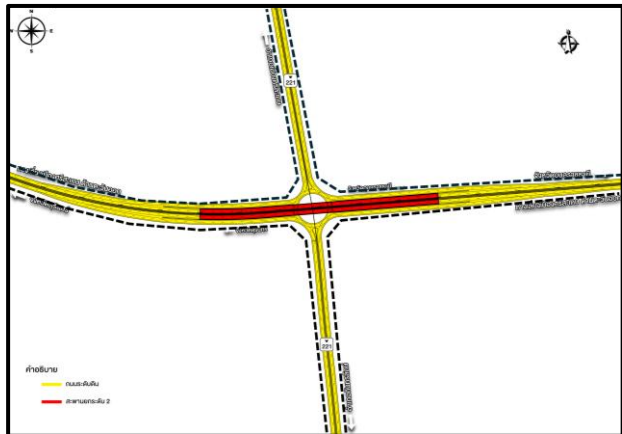
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

จ.อุบลราชธานี

อ.พยุห์



ถนนศรีสะเกษ 21

จังหวัดสุรินทร์

22

อำเภอไพร่สนธิ



อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา ใช้วงเวียน

ทางตรง ใช้วงเวียน

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
จังหวัดอุบลราชธานี

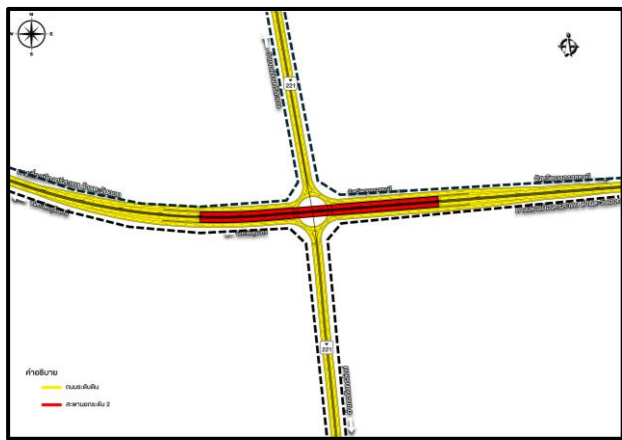
จ.สุรินทร์

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

อ.พยุห์

ทิศทางจาก อ.พยุห์





อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา ใช้วงเวียน

ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

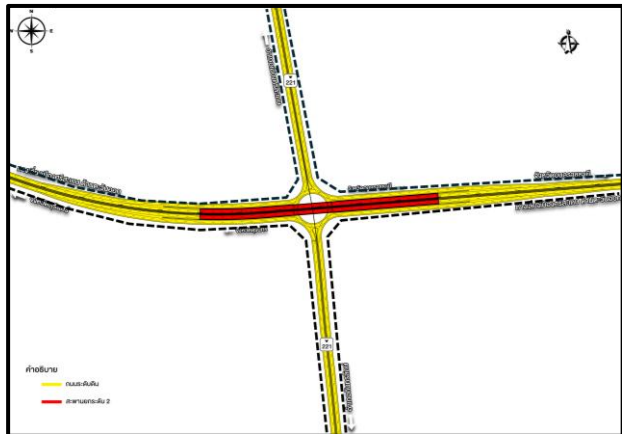
จ.สุรินทร์

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

อ.พยุห์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)

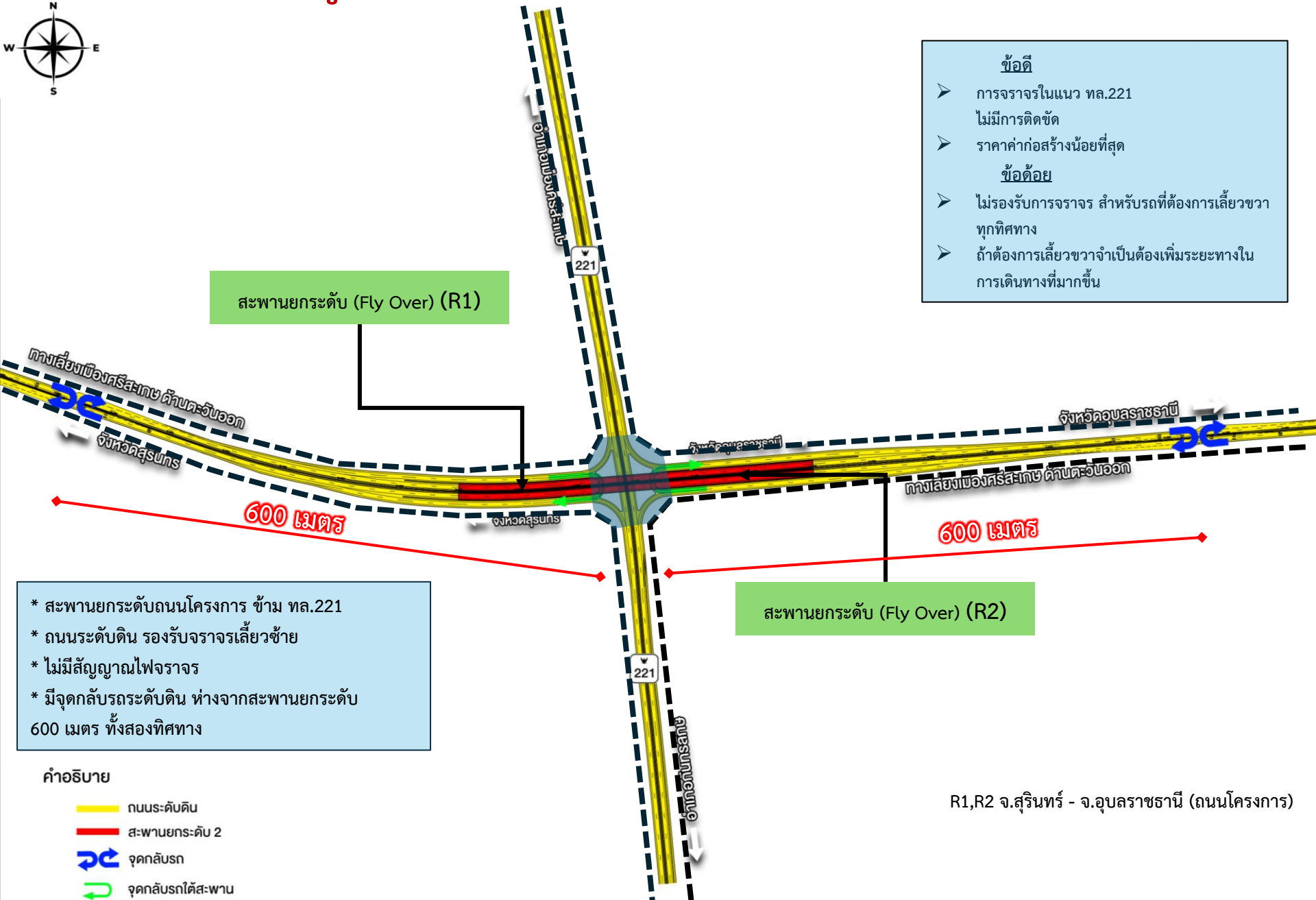




รูปแบบทางเลือกที่ 3



- ข้อดี**
- การจราจรในแนว ทล.221 ไม่มีการติดขัด
 - ราคาก่อสร้างน้อยที่สุด
- ข้อด้อย**
- ไม่รองรับการจราจร สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง
 - ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น



สะพานยกระดับ (Fly Over) (R1)

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R2)

- * สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล.221
- * ถนนระดับดิน รองรับจราจรเลี้ยวซ้าย
- * ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- * มีจุดกลับรถระดับดิน ห่างจากสะพานยกระดับ 600 เมตร ทั้งสองทิศทาง

- คำอธิบาย**
- ถนนระดับดิน
 - สะพานยกระดับ 2
 - จุดกลับรถ
 - จุดกลับรถได้สะพาน

R1,R2 จ.สุรินทร์ - จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)



↑
อ.เมืองศรีสะเกษ



เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางตรง ผ่านตลอด
(Thugh Traffic)

↑
จ.อุบลราชธานี

ถนนพหลโยธิน
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
จังหวัดศรีสะเกษ

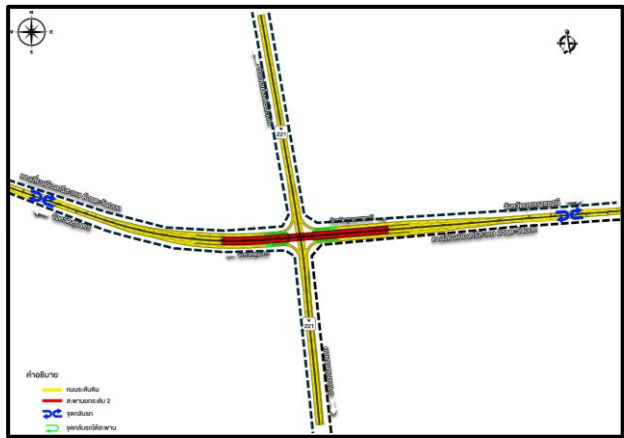
←
จ.สุรินทร์

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
จังหวัดศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนนโครงการ

↓
อ.พยุห์

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ (แยก อส.)





↑
อ.เมืองศรีสะเกษ



เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
คลองล่องเมืองศรีสะเกษ ฝั่งตะวันออก

จ.อุบลราชธานี

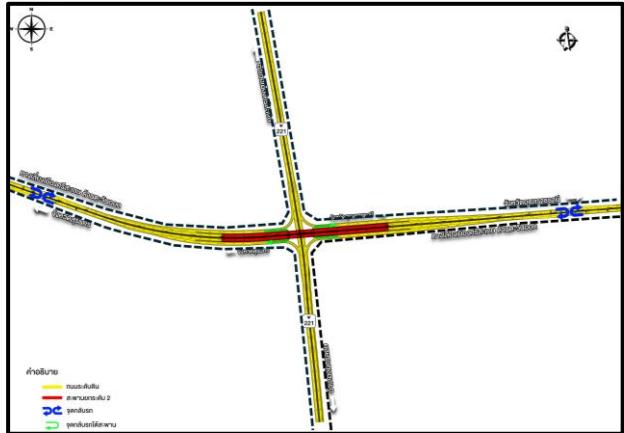
จ.สุรินทร์

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนนโครงการ

อ.พยุห์

ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)





↑
อ.เมืองศรีสะเกษ



เลี้ยวขวา กลับรถบนถนนโครงการ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Though Traffic)

↑
จ.อุบลราชธานี

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
ทางเลี้ยวของศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จังหวัดอุบลราชธานี

ทางเลี้ยวของศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

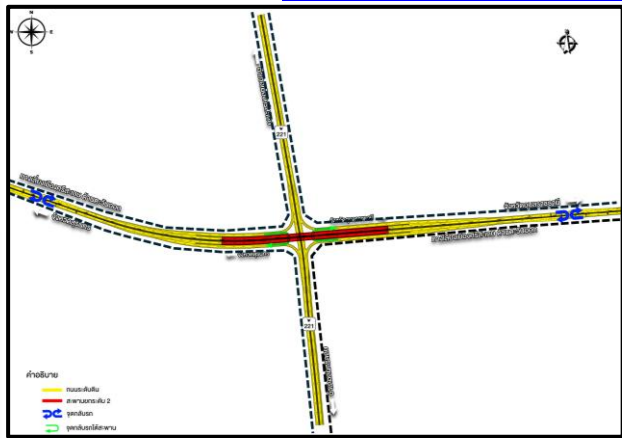
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

←
จ.สุรินทร์

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

↓
อ.พยุหะ

ทิศทางจาก อ.พยุหะ





↑
อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนนโครงการ

ทางตรง สะพานยกระดับ (Fly Over)



→ จ.อุบลราชธานี

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก
คางเลียงของกรมศุลกากร ดักจับของ

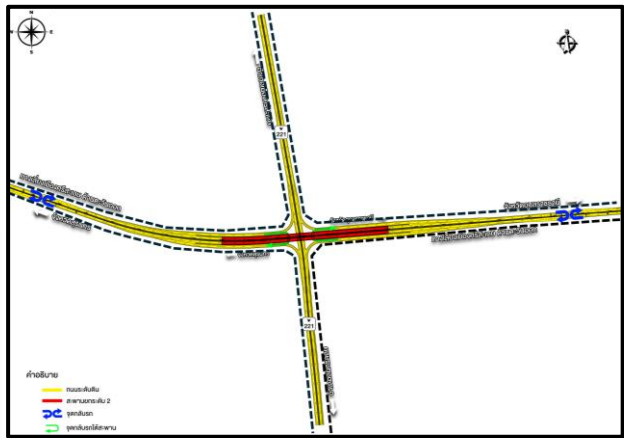
← จ.สุรินทร์

จังหวัดอุบลราชธานี
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

↓ อ.พยุห์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)





งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จุดสิ้นสุดโครงการ
ทล.226

โครงการเคหะชุมชนและบริการ
ศรีสะเกษ

เข้าเมืองศรีสะเกษ

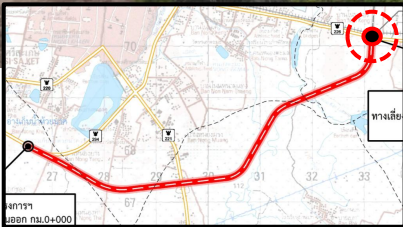
สนามแข่งรถวิบาก
ศูนย์เฮง พลลักษ์ & Yes

ทางหลวง หมายเลข 226

ทางรถไฟสายตะวันออกเชิงเหนือ

สถานีชาร์จ MG

จ.อุบลราชธานี

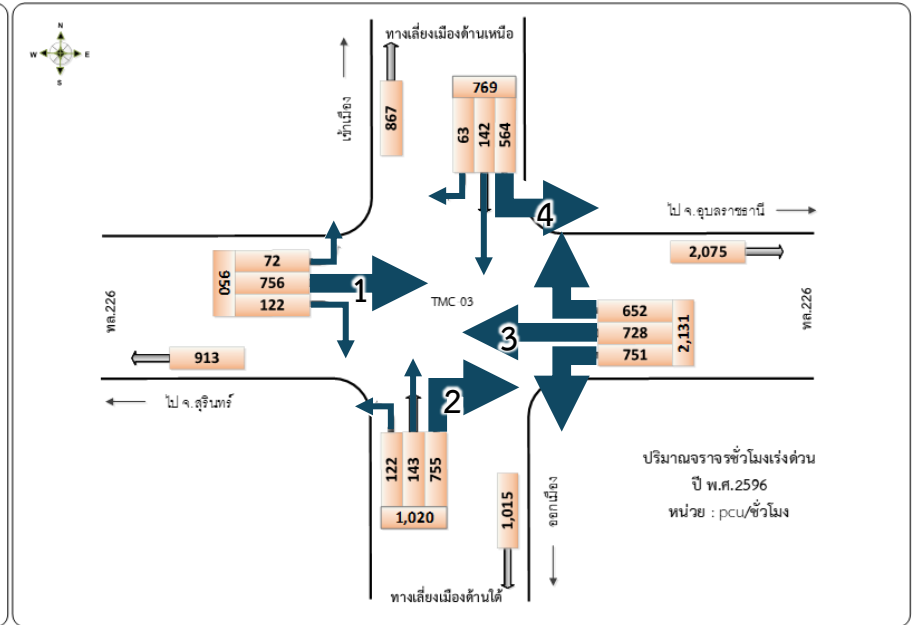
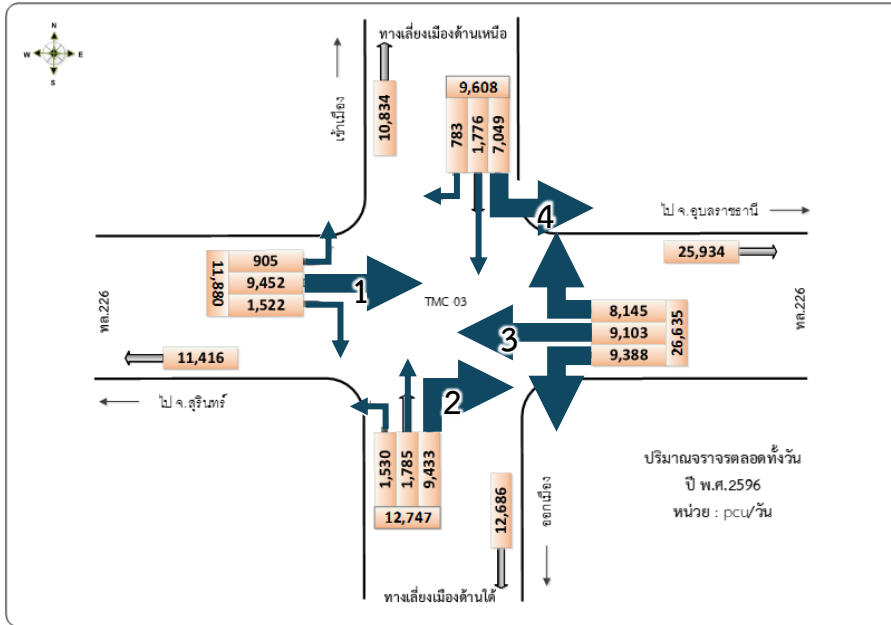




2596

ตลอดทั้งวัน
pcu/วัน

ชั่วโมงเร่งด่วน
pcu/ชั่วโมง





รูปแบบทางเลือกที่ 1

- * สะพานระดับ 3 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)
- * สะพานระดับ 2 (3 ทิศทาง)

ข้อดี

➤ ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด

ข้อด้อย

➤ มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด

➤ บดบังทัศนียภาพ

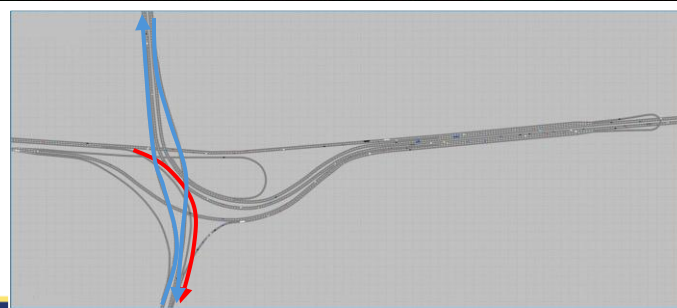
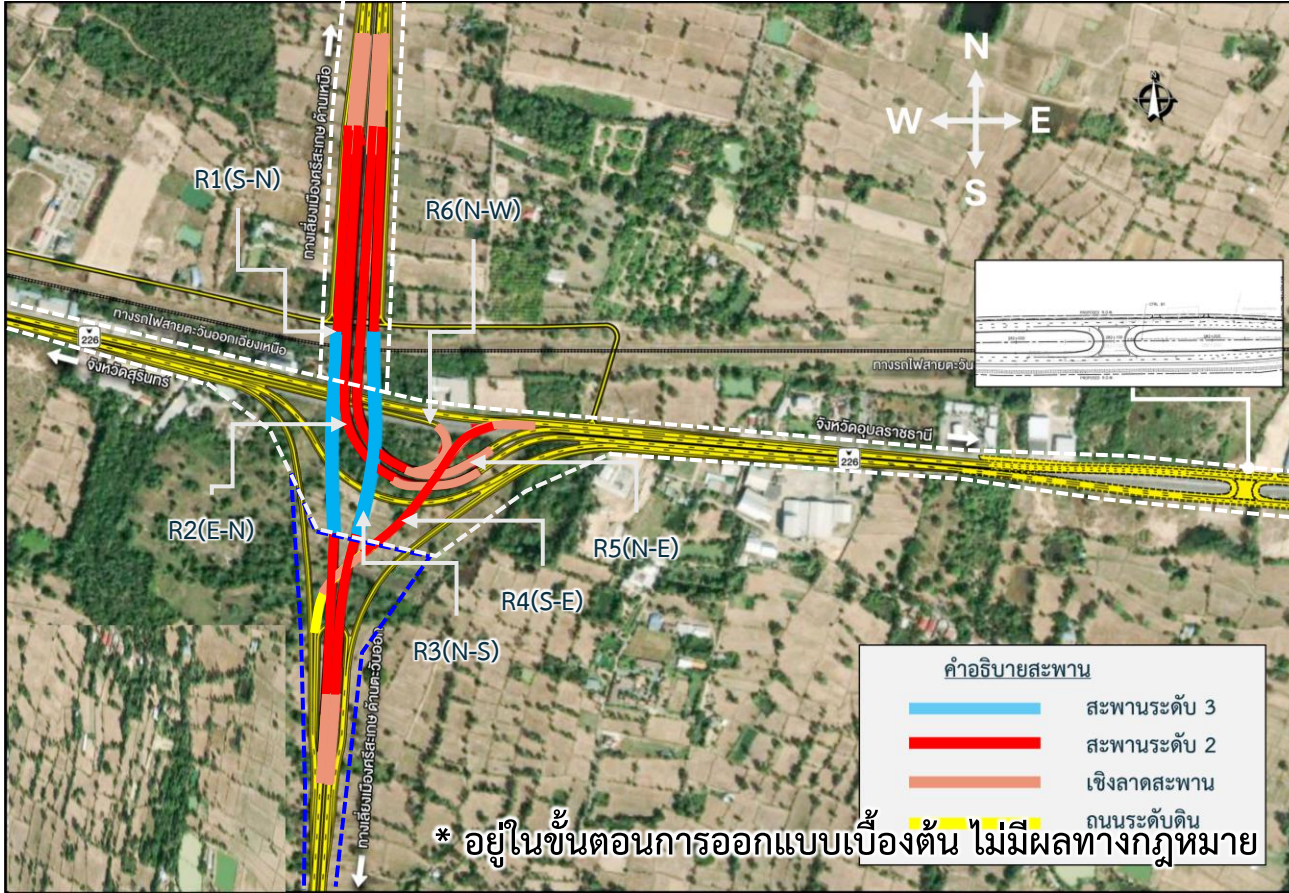
➤ รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ

- R1,R3 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) – ด้านเหนือ
- R2 จ.อุบลราชธานี – ด้านเหนือ
- R4 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) – จ.อุบลราชธานี
- R5 ด้านเหนือ – จ.อุบลราชธานี
- R6 ด้านเหนือ – อ.เมืองศรีสะเกษ

เสนอแนะเพิ่มเติม

ปรับปรุงรูปแบบให้สอดคล้องปริมาณจราจร

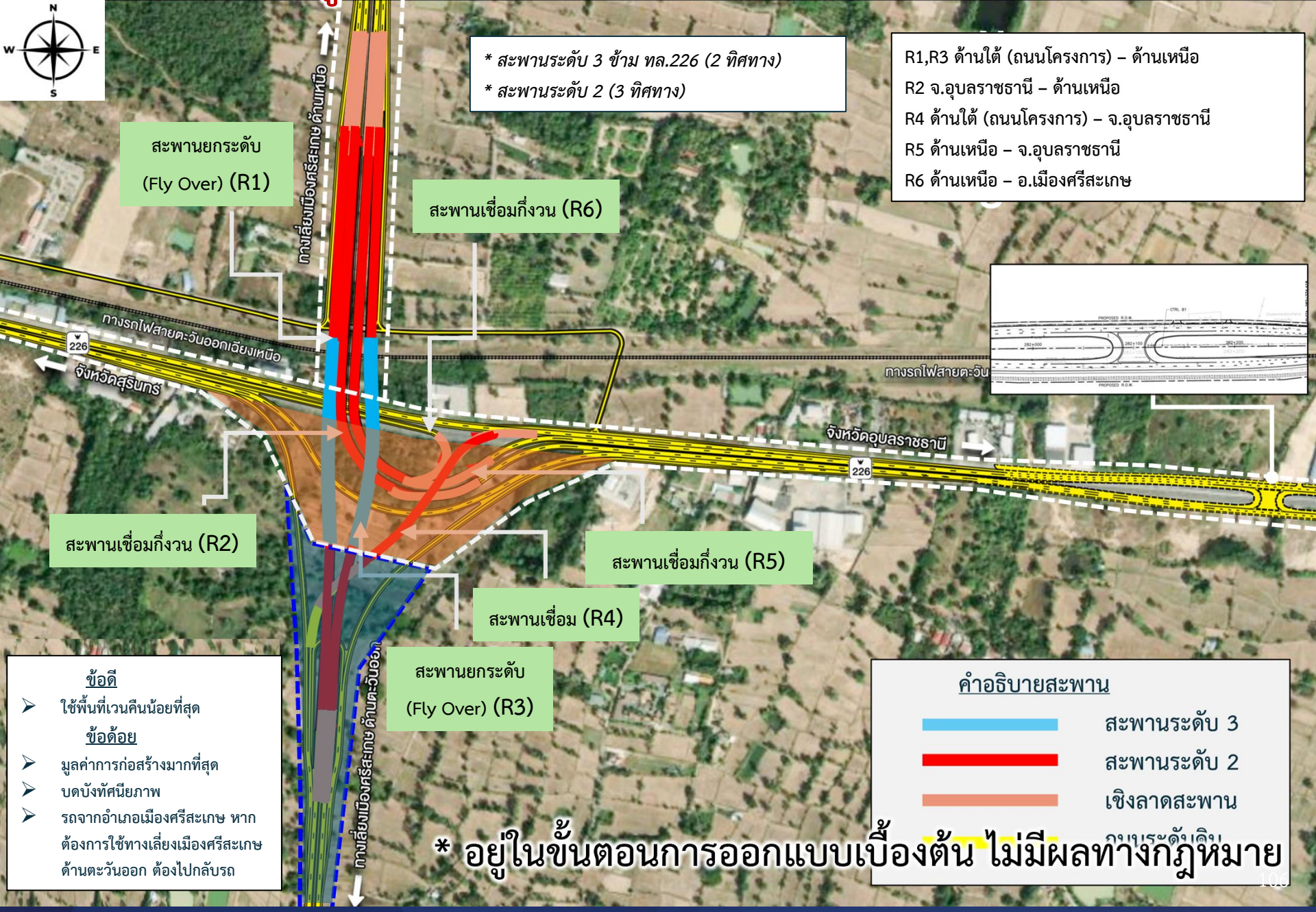
- เพิ่มทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกไป จ.อุบลราชธานี
- ทิศทางจาก จ.ศรีสะเกษ ไป ถนนโครงการ มีปริมาณจราจรน้อย จึงเสนอแนะให้ยกликสะพานเชื่อมเลี้ยวขวา แล้วใช้จุดกลับรถบน ทล.226 แล้วจึงเลี้ยวซ้ายไปทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออก



รูปแบบทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือในอนาคต



รูปแบบทางเลือกที่ 1



* สะพานระดับ 3 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)
* สะพานระดับ 2 (3 ทิศทาง)

R1,R3 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) – ด้านเหนือ
R2 จ.อุบลราชธานี – ด้านเหนือ
R4 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) – จ.อุบลราชธานี
R5 ด้านเหนือ – จ.อุบลราชธานี
R6 ด้านเหนือ – อ.เมืองศรีสะเกษ

สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R1)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R6)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R2)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R5)

สะพานเชื่อม (R4)

สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R3)

คำอธิบายสะพาน

	สะพานระดับ 3
	สะพานระดับ 2
	เชิงลาดสะพาน

* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

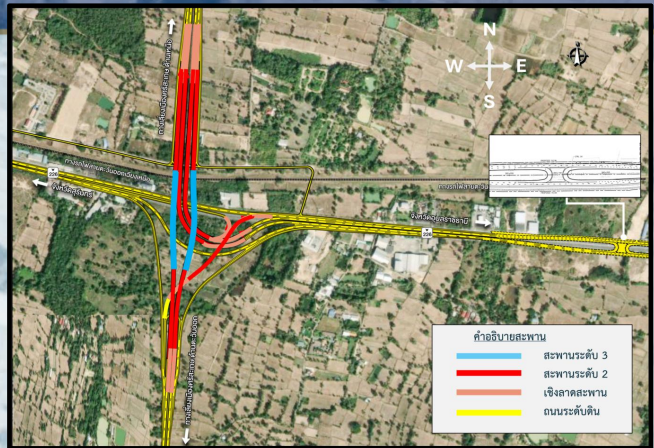
- ข้อดี**
- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด
- ข้อด้อย**
- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด
 - บดบังทัศนียภาพ
 - รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ



ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)



- สีน้ำเงิน สะพานระดับ 3
- สีแดง สะพานระดับ 2
- สีส้ม เขื่อนสะพาน
- สีเหลือง ถนนระดับดิน

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

อ.เมือง ศรีสะเกษ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัดอุบลราชธานี

226

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวขวา ใช้สะพานลดระดับ
(Loop Ramp)

เลี้ยวซ้าย ใช้สะพานลดระดับ
(Loop Ramp)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

- คำอธิบาย
- เส้นประสีเทา ถนนระดับดิน
 - เส้นประสีน้ำเงิน สะพานยกระดับ 2
 - เส้นประสีแดง สะพานยกระดับ 3

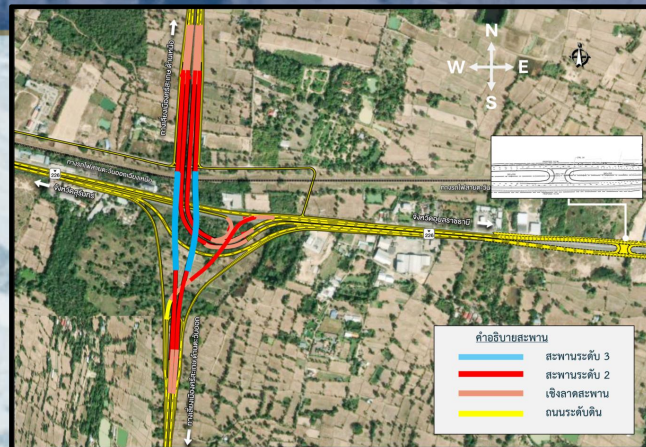
ทิศทางจาก ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษด้านเหนือ



ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Thru Traffic)



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวซ้าย กลับรถบนถนน ทล.226
ใช้สะพานยกระดับ (Loop Ramp)

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนน
ทล.226

จ.อุบลราชธานี

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2
- สะพานยกระดับ 3

จ.สุรินทร์

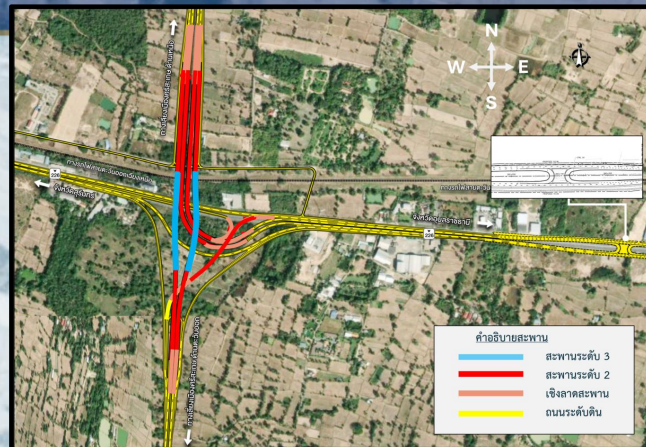
ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ



ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัดอุบลราชธานี

226

จ.อุบลราชธานี

อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2
- สะพานยกระดับ 3

จ.สุรินทร์

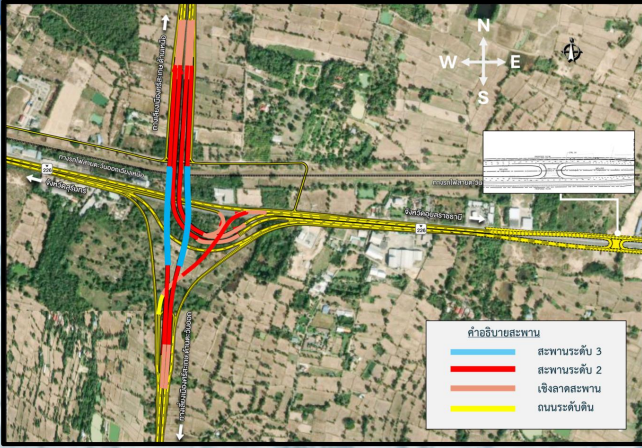
ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)



ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Though Traffic)



คำอธิบาย
สีฟ้า สะพานระดับ 3
สีแดง สะพานระดับ 2
สีส้ม เชิงลาดสะพาน
สีเหลือง ถนนระดับดิน

อ.เมืองศรีสะเกษ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัดอุบลราชธานี

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

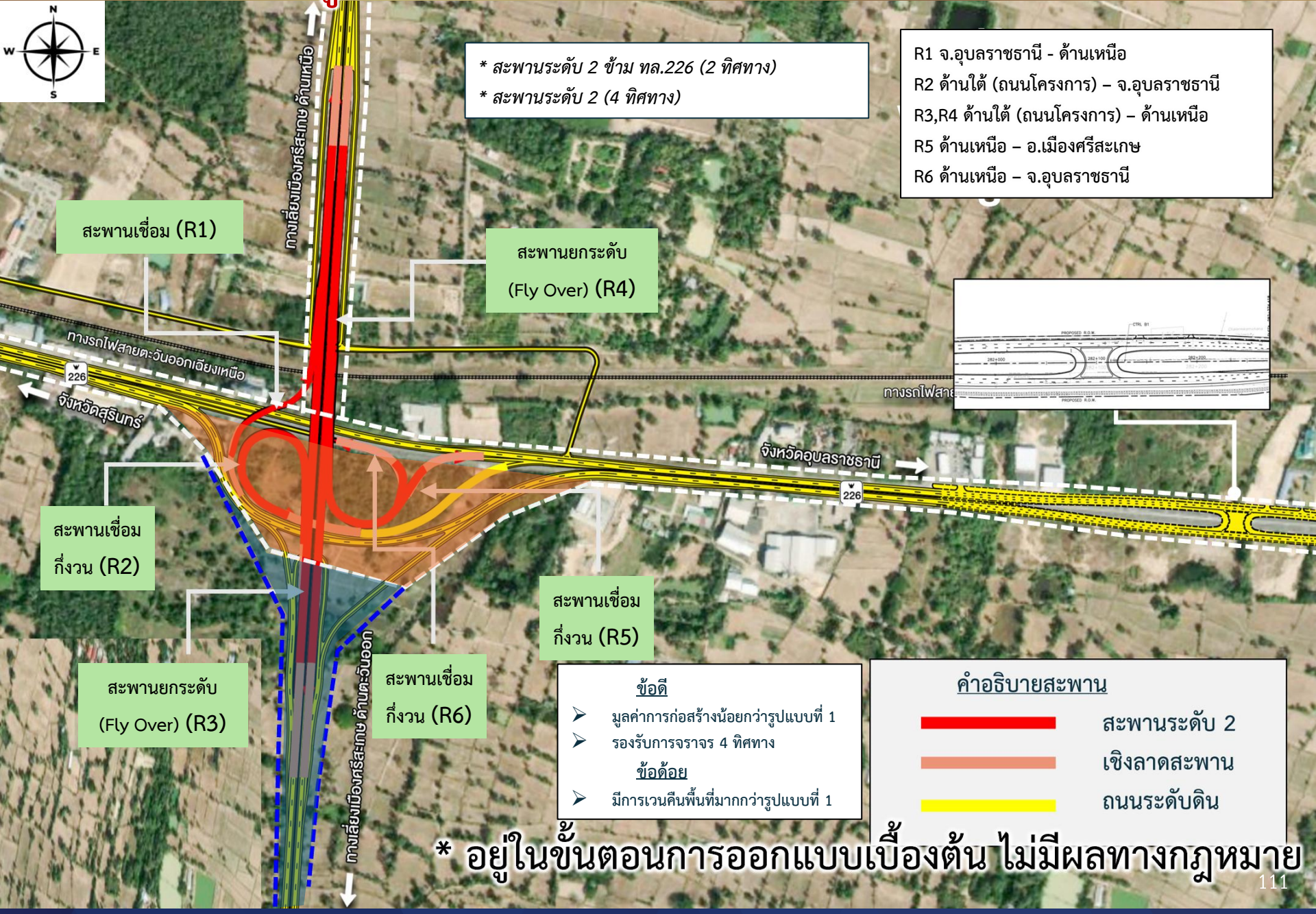
จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี

คำอธิบาย
เส้นประ ถนนระดับดิน
เส้นทึบ สะพานยกระดับ 2
เส้นทึบ สะพานยกระดับ 3



รูปแบบทางเลือกที่ 2



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

- R1 จ.อุบลราชธานี - ด้านเหนือ
- R2 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) - จ.อุบลราชธานี
- R3,R4 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) - ด้านเหนือ
- R5 ด้านเหนือ - อ.เมืองศรีสะเกษ
- R6 ด้านเหนือ - จ.อุบลราชธานี

สะพานเชื่อม (R1)

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R4)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R2)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R5)

สะพานยกระดับ (Fly Over) (R3)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R6)

- ข้อดี**
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
 - รองรับจราจรจรจร 4 ทิศทาง
- ข้อด้อย**
- มีการเวนคืนพื้นที่มากกว่ารูปแบบที่ 1

คำอธิบายสะพาน

	สะพานระดับ 2
	เชิงลาดสะพาน
	ถนนระดับดิน

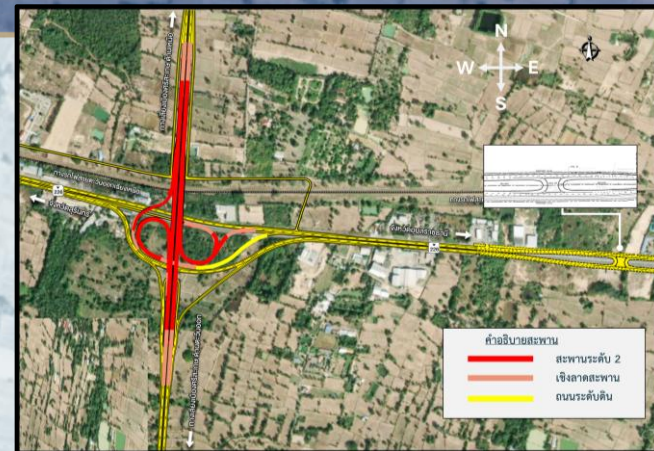
* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ



อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวขวา ใช้สะพานลกระดับ
(Loop Ramp)

เลี้ยวซ้าย ใช้สะพานลกระดับ
(Loop Ramp)

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัดอุบลราชธานี

จ.อุบลราชธานี

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษด้านเหนือ

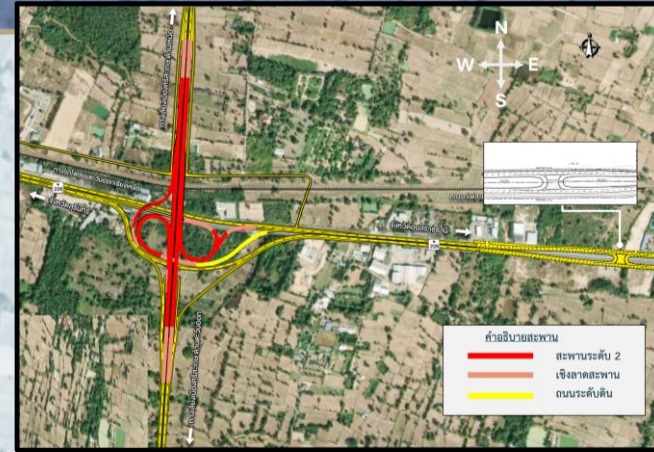
- คำอธิบาย
- ถนนระดับดิน
 - สะพานยกระดับ 2



ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Thugh Traffic)

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

อ.เมืองศรีสะเกษ

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวซ้าย กลับรถบนถนน ทล.226
ใช้สะพานยกกระดาน (Loop Ramp)

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนน ทล.226

ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ

- คำอธิบาย
- ถนนระดับดิน
 - สะพานยกกระดาน 2



ทางเลี้ยวเมืองด้านเหนือ

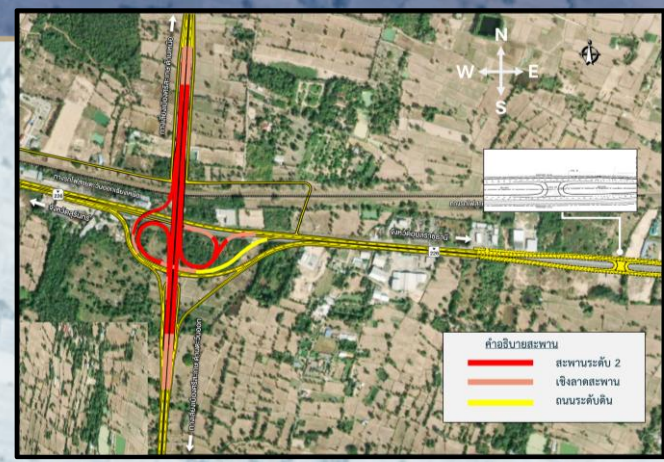
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)

อ.เมืองศรีสะเกษ

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จ.อุบลราชธานี

คำอธิบาย
— ถนนระดับดิน
— สะพานยกระดับ 2

จ.สุรินทร์

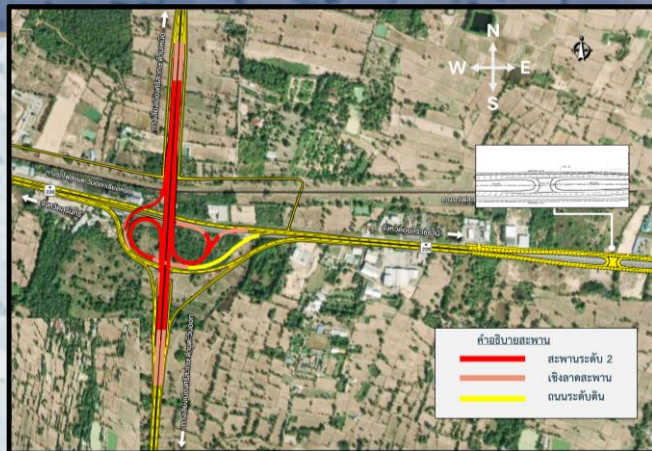
ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)



ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

อ.เมืองศรีสะเกษ

จังหวัดอุบลราชธานี

จ.อุบลราชธานี

ทางตรง ผ่านตลอด
(Thru Traffic)

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

- คำอธิบาย
- ถนนระดับดิน
 - สะพานยกระดับ 2

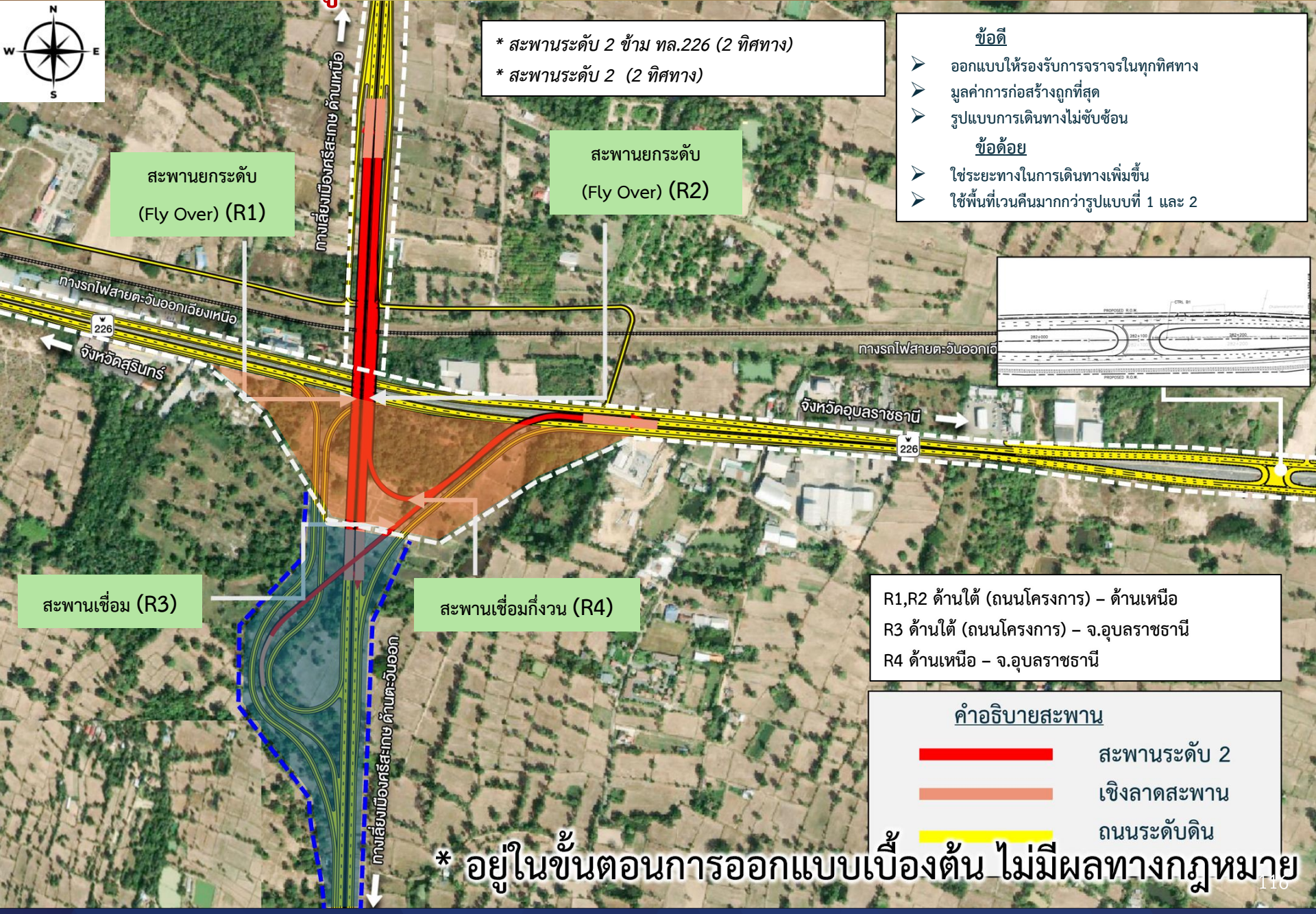
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี

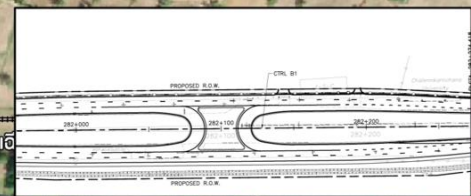


รูปแบบทางเลือกที่ 3



- * สะพานระดับ 2 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)
- * สะพานระดับ 2 (2 ทิศทาง)

- ข้อดี**
- ออกแบบให้รองรับการจราจรในทุกทิศทาง
 - มูลค่าการก่อสร้างถูกที่สุด
 - รูปแบบการเดินทางไม่ซับซ้อน
- ข้อด้อย**
- ใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้น
 - ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ 2



สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R1)

สะพานยกระดับ
(Fly Over) (R2)

สะพานเชื่อม (R3)

สะพานเชื่อมกิ่งวน (R4)

- R1,R2 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) - ด้านเหนือ
- R3 ด้านใต้ (ถนนโครงการ) - จ.อุบลราชธานี
- R4 ด้านเหนือ - จ.อุบลราชธานี

- คำอธิบายสะพาน**
- สะพานระดับ 2
 - เชิงลาดสะพาน
 - ถนนระดับดิน

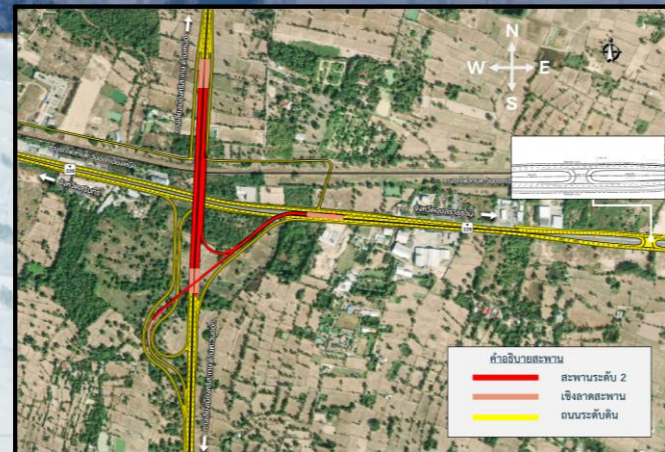
* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)



อ.เมืองศรีสะเกษ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวซ้าย ใช้สะพานลกระดับ
(Loop Ramp)

เลี้ยวขวา ใช้สะพานลกระดับ (Loop Ramp)
กลับรถบนถนน ทล.226

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก ทางเลี่ยงศรีสะเกษเมืองด้านเหนือ

คำอธิบาย

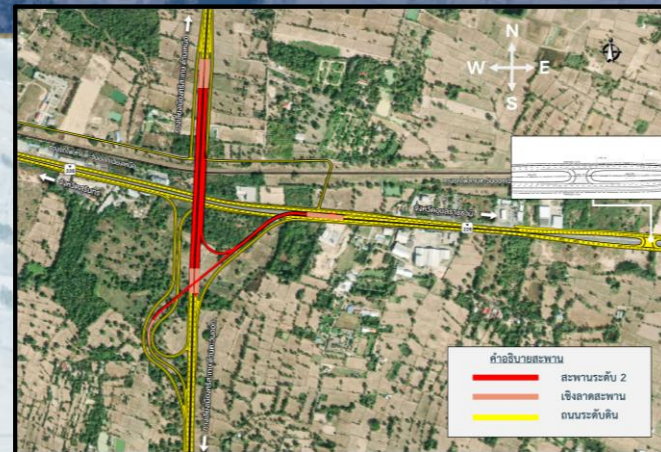
- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Though Traffic)



อ.เมืองศรีสะเกษ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จ.อุบลราชธานี

คำอธิบาย

เลี้ยวซ้าย กลับรถบนถนน ทล.226
ใช้สะพานยกระดับ (Loop Ramp)

เลี้ยวขวา กลับรถบนถนน ทล.226

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก อ.เมืองศรีสะเกษ

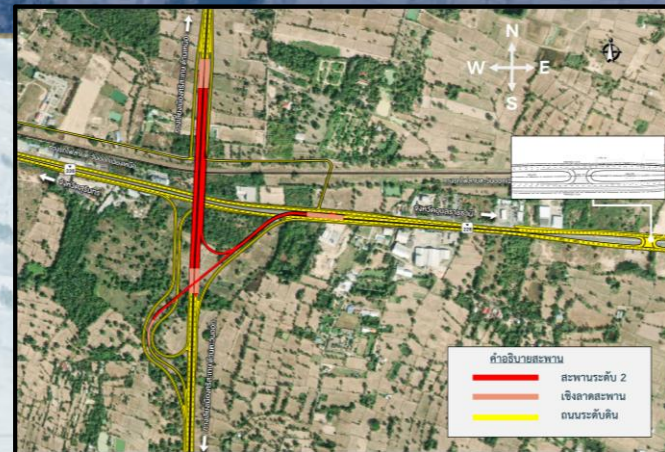
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ

ทางตรง สะพานยกระดับ
(Fly Over)



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

อ.เมืองศรีสะเกษ

จังหวัดอุบลราชธานี

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2

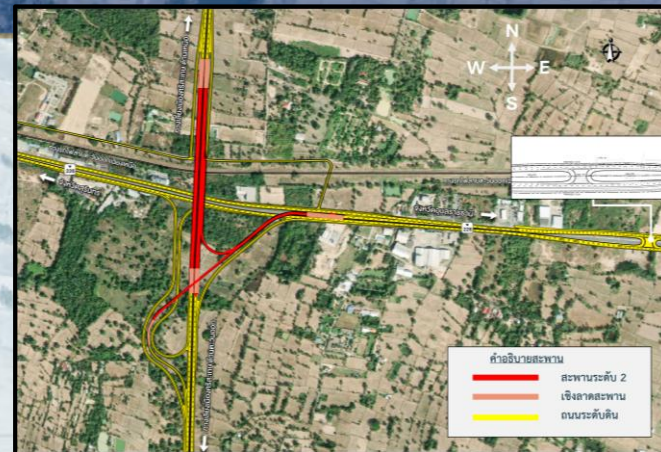
ทิศทางจาก จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ

ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ

ทางตรง ผ่านตลอด
(Thugh Traffic)



อ.เมืองศรีสะเกษ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัดอุบลราชธานี

จ.อุบลราชธานี

เลี้ยวขวา ใช้สะพานยกระดับ
(Loop Ramp)

เลี้ยวซ้าย ผ่านตลอด

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านตะวันออก

จ.สุรินทร์

ทิศทางจาก จ.อุบลราชธานี

- คำอธิบาย
- ถนนระดับดิน
 - สะพานยกระดับ 2



งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา

เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 รูปแบบ กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

35 : 30 : 35

ปัจจัยด้าน
วิศวกรรมและจราจร

- รูปร่างทางเรขาคณิต
 - : รูปร่างทางเรขาคณิตแนวทางราบ
 - : รูปร่างทางเรขาคณิตแนวทางตั้ง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
 - : ความยาวของสะพาน
 - : ความซับซ้อนในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
 - : ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
 - : ระยะเวลาการเดินทางในทางแยกต่างระดับ

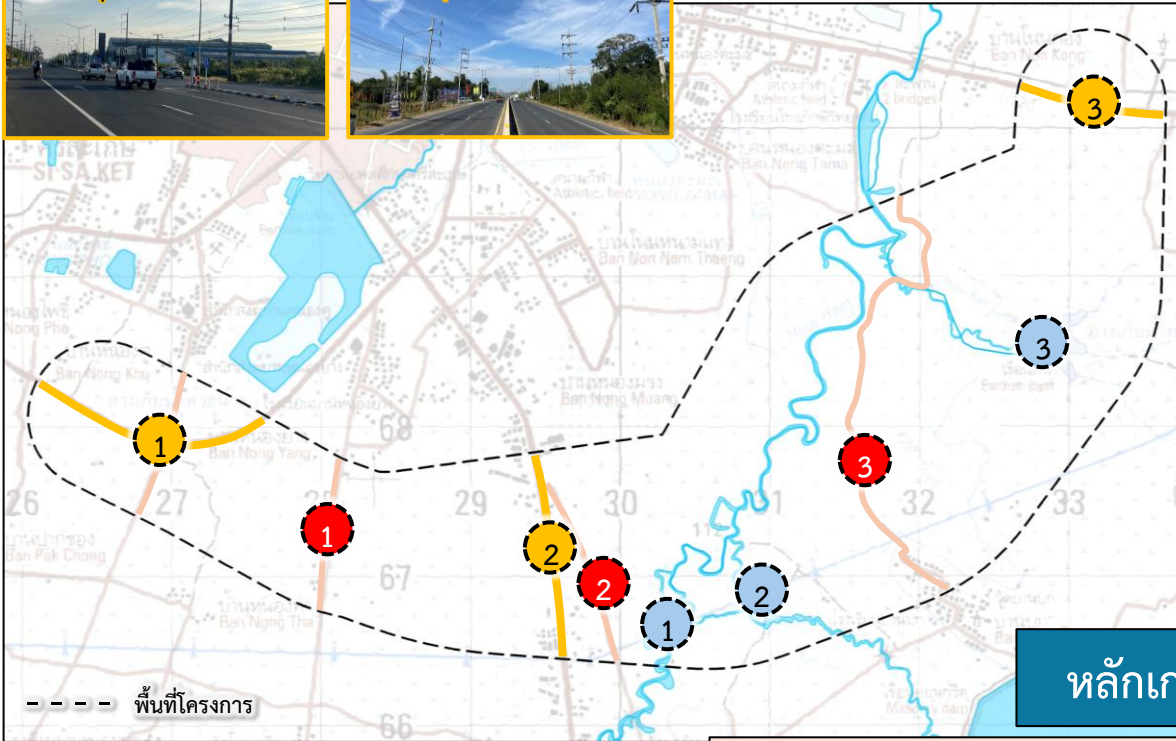
ปัจจัยด้าน
เศรษฐกิจและการลงทุน

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ปัจจัยด้าน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และการสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

งานคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพาน



หลักเกณฑ์การคัดเลือก

- ตำแหน่งโครงสร้างสะพาน 9 ตำแหน่ง**
- ตัดผ่าน ทางหลวง 3 ตำแหน่ง
- ตัดผ่าน ถนนชุมชน 3 ตำแหน่ง
- ตัดผ่าน ลำน้ำ 3 ตำแหน่ง

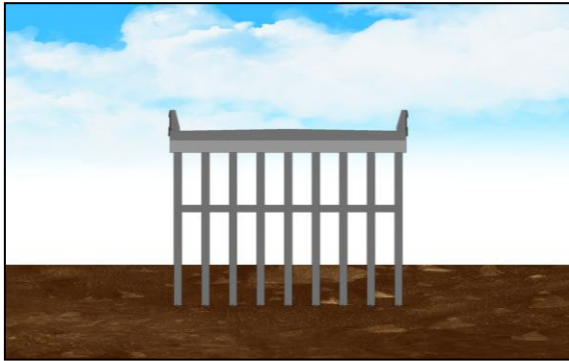
- มีความคงทน แข็งแรง และปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน
- ภาพลักษณ์สวยงาม สอดคล้องกับภูมิประเทศ
- ต้องการบำรุงรักษาน้อย
- งบประมาณก่อสร้าง มีความคุ้มค่า และเหมาะสม
- ไม่ส่งผลกระทบต่อทัศนภาพ โดยรอบหรือมีผลกระทบต่อพื้นที่

รูปแบบโครงสร้างสะพานขนาดเล็ก

สะพานแบบพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่

(R.C. Slab Bridge)

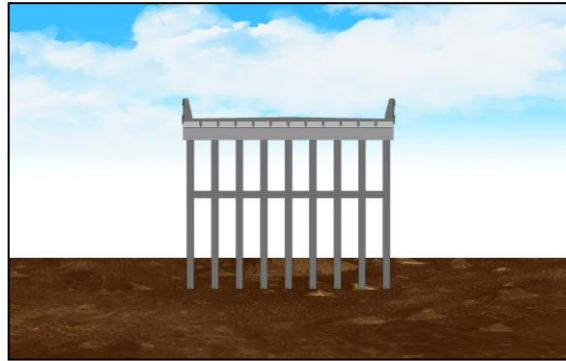
ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 10 เมตร



สะพานแบบแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรง

สำเร็จรูป (P.C. Plank)

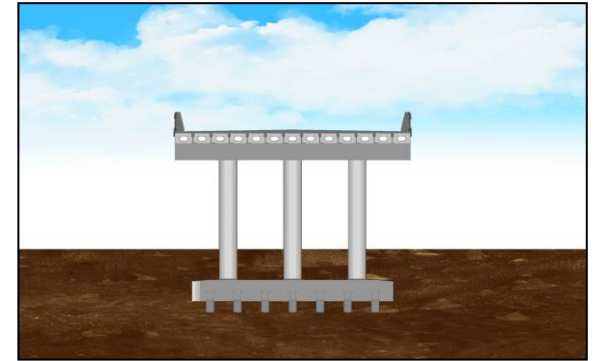
ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 12 เมตร



สะพานแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง

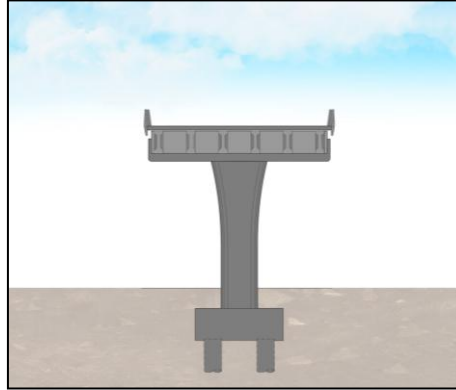
(Box Bridge)

ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 20 เมตร

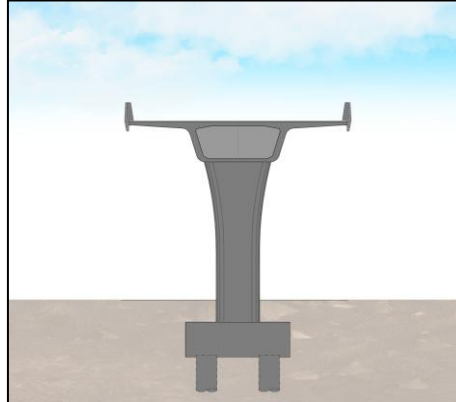


รูปแบบโครงสร้างสะพานขนาดใหญ่

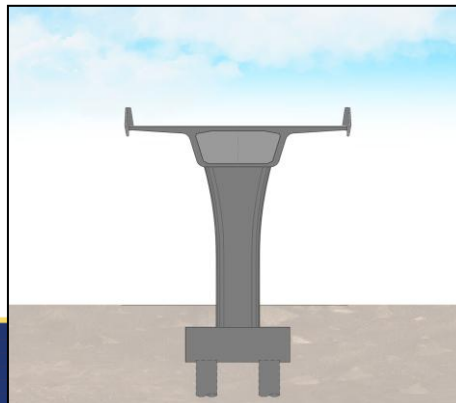
- รูปแบบที่ 1 : สะพานคอนกรีตรูปตัวไอ
(Prestressed Concrete I - Girder)



- รูปแบบที่ 2 : สะพานคอนกรีตอัดแรง
รูปกล่องหล่อในที่
(Cast in - situ Box Girder)



- รูปแบบที่ 3 : สะพานคอนกรีตอัดแรง
รูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ
(Pre - cast Segmental Concrete
Box Girder)





งานคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพาน

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา

เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 ทางเลือก กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

40 : 30 : 30

ปัจจัยด้าน
วิศวกรรมและจราจร

- ระยะเวลาการก่อสร้าง
- ความยาวช่วงสะพาน
- ความเหมาะสมของรูปแบบกับพื้นที่
- จำนวนผู้ผลิตในประเทศ
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง

ปัจจัยด้าน
เศรษฐกิจและการลงทุน

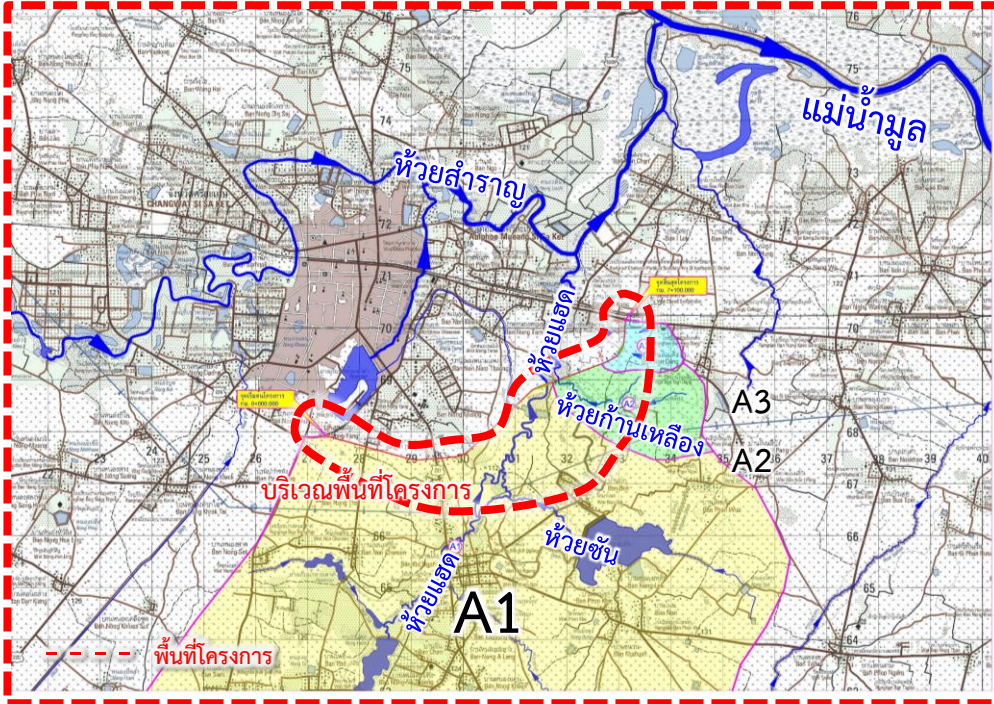
- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าบำรุงรักษา

ปัจจัยด้าน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



งานออกแบบระบบระบายน้ำ



Intensity-duration-frequency curve

จ.อุบลราชธานี

ค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำและความเข้มข้น

ตารางที่ 2.1-4 แสดงค่าสัมประสิทธิ์การไหลออกที่ใช้สูตร Rational Formula

คุณลักษณะของพื้นที่	รอบปีการเกิดซ้ำ - ปี						
	2	5	10	25	50	100	500
พื้นที่พัฒนา							
ลาดยาง	0.73	0.77	0.81	0.86	0.90	0.95	1.00
คอนกรีต/หลังคา	0.75	0.80	0.83	0.88	0.92	0.97	1.00

พื้นที่หญ้า (สนาม, สวนสาธารณะ เหล่านี้เป็นต้น)

สภาพแลว (สนามหญ้าคลุมน้อยกว่า 50 % ของพื้นที่)

1) เรียบ 0-2 %	0.32	0.34	0.37	0.40	0.44	0.47	0.58
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.37	0.40	0.43	0.46	0.49	0.53	0.61
3) ชื้นเกิน 7 %	0.40	0.43	0.45	0.49	0.52	0.55	0.62

สภาพค่อนข้างดี (หญ้าปกคลุมน้อยกว่า 50 % - 75 % ของพื้นที่)

1) เรียบ 0-2 %	0.25	0.28	0.30	0.34	0.37	0.41	0.53
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.33	0.36	0.38	0.42	0.45	0.49	0.58
3) ชื้นเกิน 7 %	0.37	0.40	0.42	0.46	0.49	0.53	0.60

สภาพดี (หญ้าปกคลุมน้อยกว่า 75 % ของพื้นที่)

1) เรียบ 0-2 %	0.21	0.23	0.25	0.29	0.32	0.36	0.49
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.29	0.32	0.35	0.39	0.42	0.46	0.56
3) ชื้นเกิน 7 %	0.34	0.37	0.40	0.44	0.47	0.51	0.58

พื้นที่ยังไม่พัฒนา

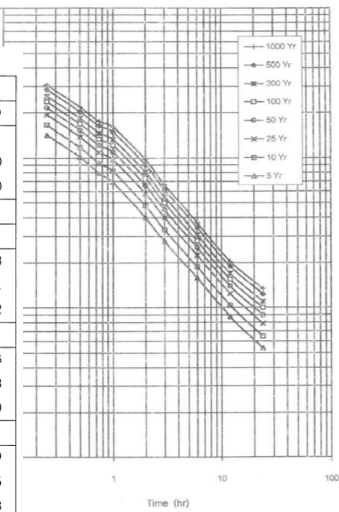
พื้นที่เพาะปลูก

1) เรียบ 0-2 %	0.31	0.34	0.36	0.40	0.43	0.47	0.57
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.35	0.38	0.41	0.44	0.48	0.51	0.60
3) ชื้นเกิน 7 %	0.39	0.42	0.44	0.48	0.51	0.54	0.61

ทุ่งหญ้า / ทุ่งหญ้าปศุสัตว์

1) เรียบ 0-2 %	0.25	0.28	0.30	0.34	0.37	0.41	0.53
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.33	0.39	0.38	0.42	0.45	0.49	0.58
3) ชื้นเกิน 7 %	0.40	0.42	0.44	0.46	0.49	0.53	0.60

1) เรียบ 0-2 %	0.25	0.28	0.31	0.35	0.39	0.48
2) เฉลี่ย 2-7 %	0.31	0.34	0.36	0.40	0.43	0.56
3) ชื้นเกิน 7 %	0.39	0.41	0.45	0.48	0.52	0.58



การคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

รอบปีการเกิดซ้ำ (return period)

ระบบระบายน้ำที่ครอบคลุม

10 ปี

ระบบระบายน้ำที่เหลื่อม

20 ปี

ระบบระบายน้ำสะพาน

50 ปี

ที่มา: คู่มือการออกแบบระบบระบายน้ำและป้องกันการกัดเซาะในงานทางหลวง, กรมทางหลวง



งานออกแบบระบบระบายน้ำ

การคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

พื้นที่รับน้ำ

น้อยกว่า 25 ตารางกิโลเมตร

Rational Method

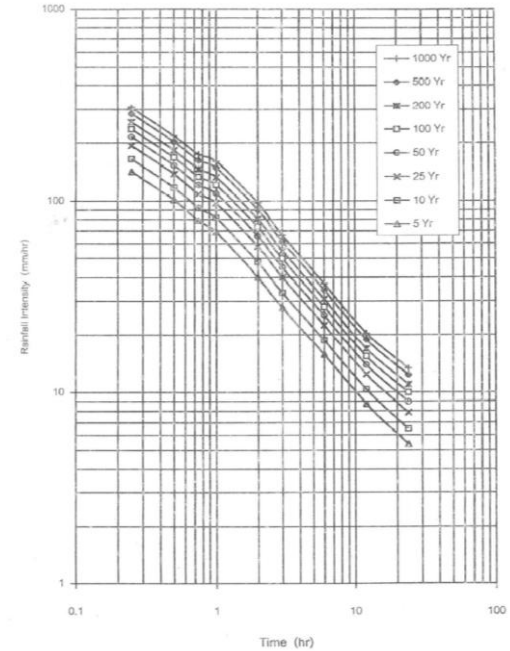
$$Q = 0.278 CIA$$

พื้นที่รับน้ำ

มากกว่า 25 ตารางกิโลเมตร

Snyder

$$Q = 0.01 Q_p (\alpha I - \phi) Tr A$$



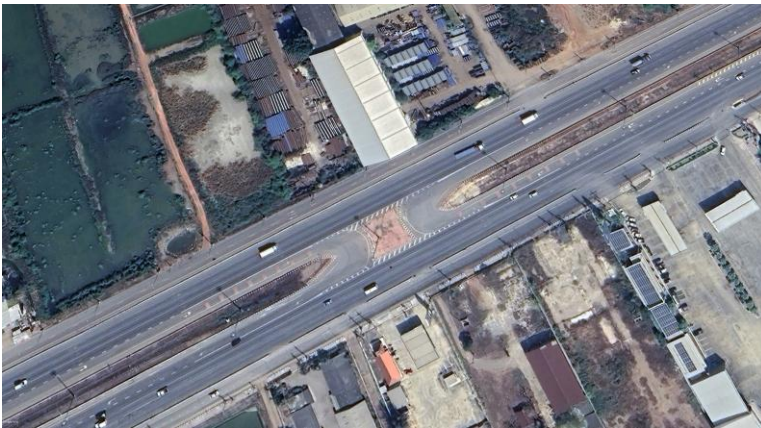
Intensity-duration-frequency curve

จ.อุบลราชธานี

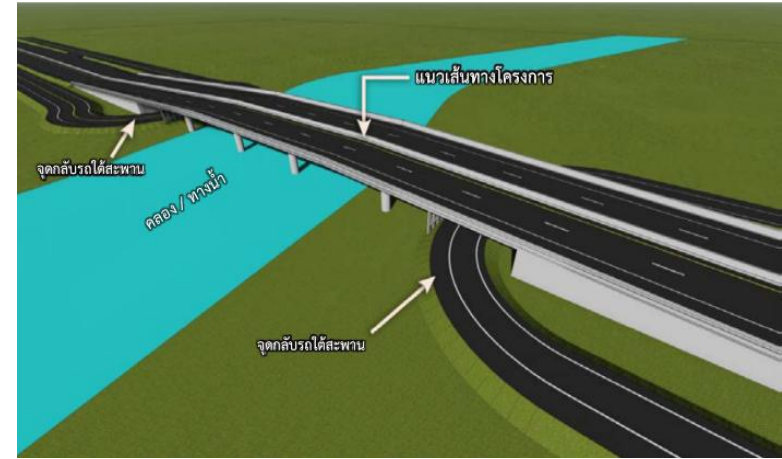
ตารางแสดงข้อมูลจำเพาะของพื้นที่รับน้ำย่อย

ลำดับที่	ลุ่มน้ำที่	ระยะทาง กม. - กม.	พื้นที่ รับน้ำ (A) ตร.กม.	คาบ ย้อนหลัง Tr ปี	วิธีวิเคราะห์	ความยาว ลำน้ำ L กม.	กึ่งกลาง ลุ่มน้ำ (Lc) กม.	ค่าระดับ ที่สูงสุด	ค่าระดับ ที่จุด พิจารณา	ความต่าง ของค่าระดับ H ม.	ความชัน ของพื้นที่ %	ชื่อทางน้ำ
1	A1	0+000 - 4+950	382.64	50	Snyder	56.00	30.00	-	-	-	-	ห้วยแฮด
2	A2	4+950 - 5+975	3.94	50	Rational	3.84	-	135.000	118.000	17.000	0.443	ห้วยก้านเหล็ก
3	A3	5+975 - 7+100	1.06	50	Rational	1.27	-	135.000	120.000	15.000	1.181	-

แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น (จุดกลับรถ)



รูปแบบกลับรถแบบเกาะยก



รูปแบบกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ

- รูปแบบจุดกลับรถ **บนดินแบบเปิดเกาะกลาง**
 - รูปแบบกลับรถแบบเกาะยก
- รูปแบบจุดกลับรถ **ใต้สะพานข้ามคลอง**
 - เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามคลองใหม่ ยกกระดานทางหลัก และจัดให้มีกลับรถใต้สะพาน รูปแบบนี้จะใช้รองรับการกลับรถและรองรับรถในทิศทางเลี้ยวขวา ช่องลอดความสูง 3.0 เมตร และ 5.5 เมตร

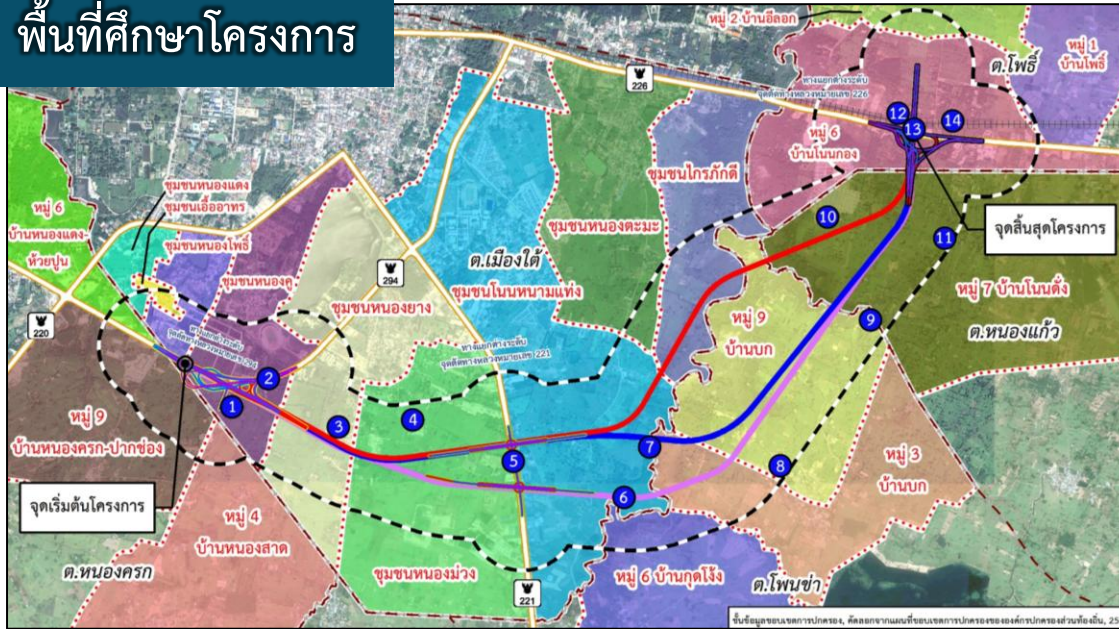


การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม





พื้นที่ศึกษาโครงการ



อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ตำบลหนองครก

- หมู่ 4 บ้านหนองสาต
- หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน
- หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง

ตำบลเมืองใต้

- ชุมชนหนองคู
- ชุมชนหนองตะมะ
- ชุมชนเอื้ออาทร
- ชุมชนหนองแดง
- ชุมชนหนองม่วง
- ชุมชนหนองยาง
- ชุมชนหนองโพธิ์
- ชุมชนโนนหนามแท่ง
- ชุมชนไกรภักดี

ตำบลโพธิ์

- หมู่ 6 บ้านโนนทอง
- หมู่ 1 บ้านโพธิ์
- หมู่ 2 บ้านอีลอก

ตำบลโพธิ์ข่า

- หมู่ 3 บ้านบก
- หมู่ 6 บ้านกุดไฉ้
- หมู่ 9 บ้านบก

ตำบลหนองแก้ว

- หมู่ 7 บ้านโนนตั้ง

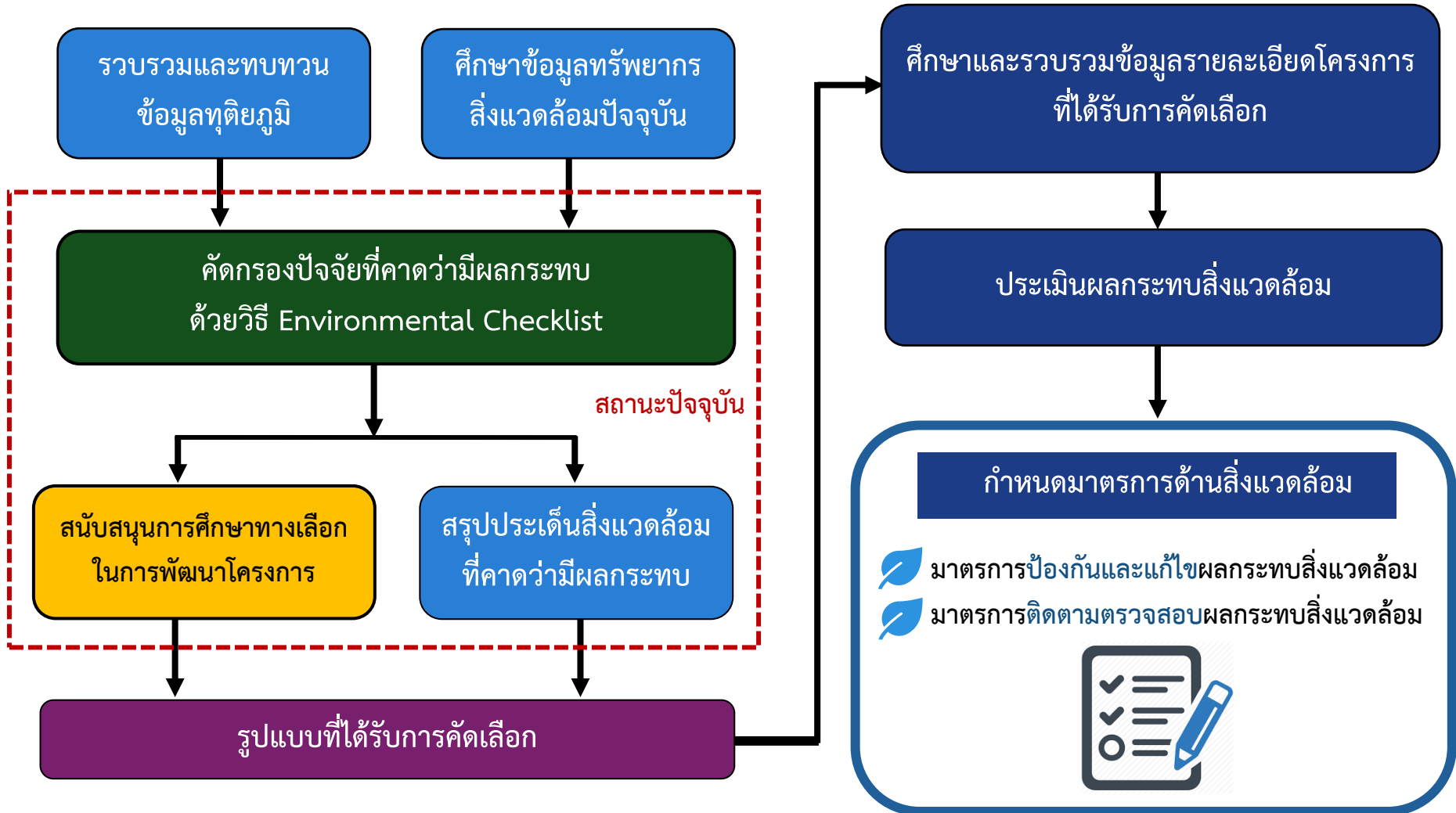
การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.294 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.221 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.226

- แนวทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1
- แนวทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางเลือกที่ 2
- แนวทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางเลือกที่ 3



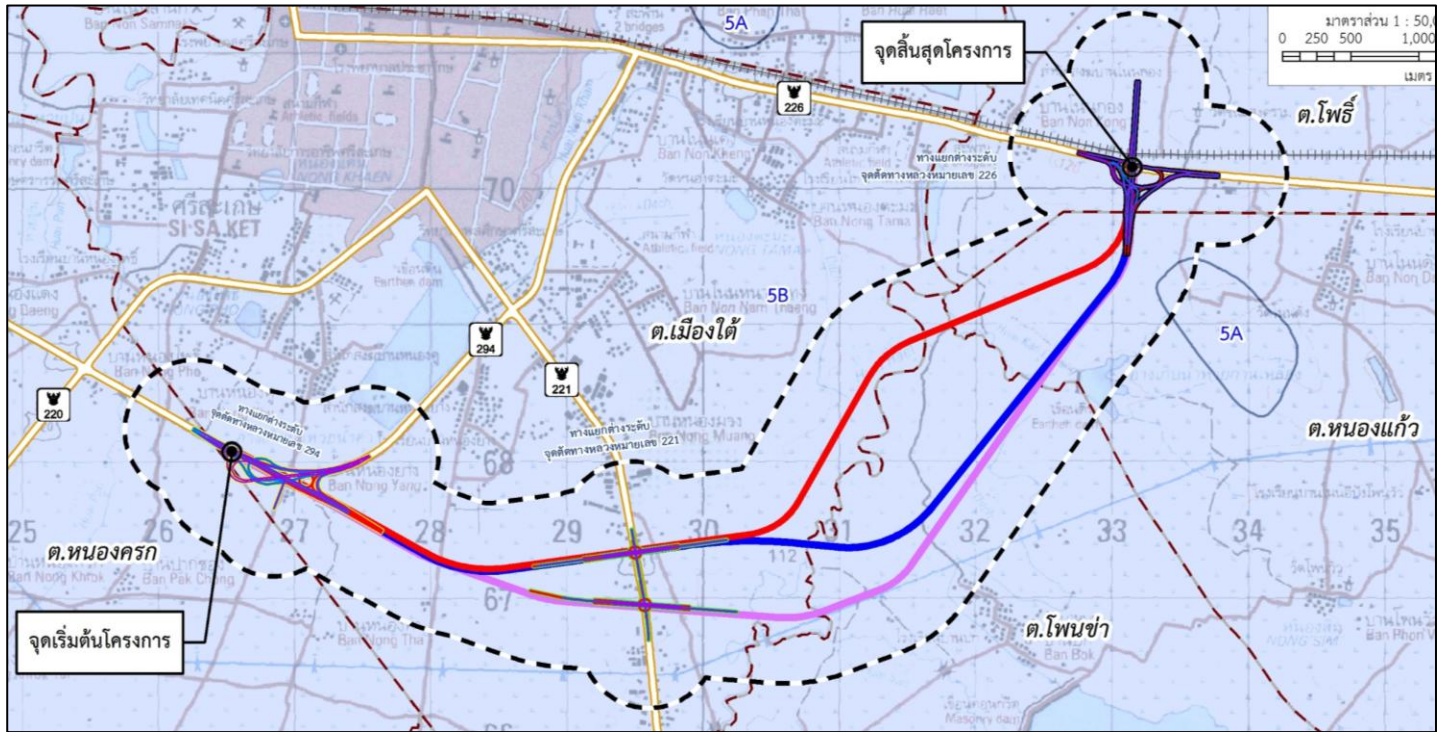


ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม



แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5

ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ



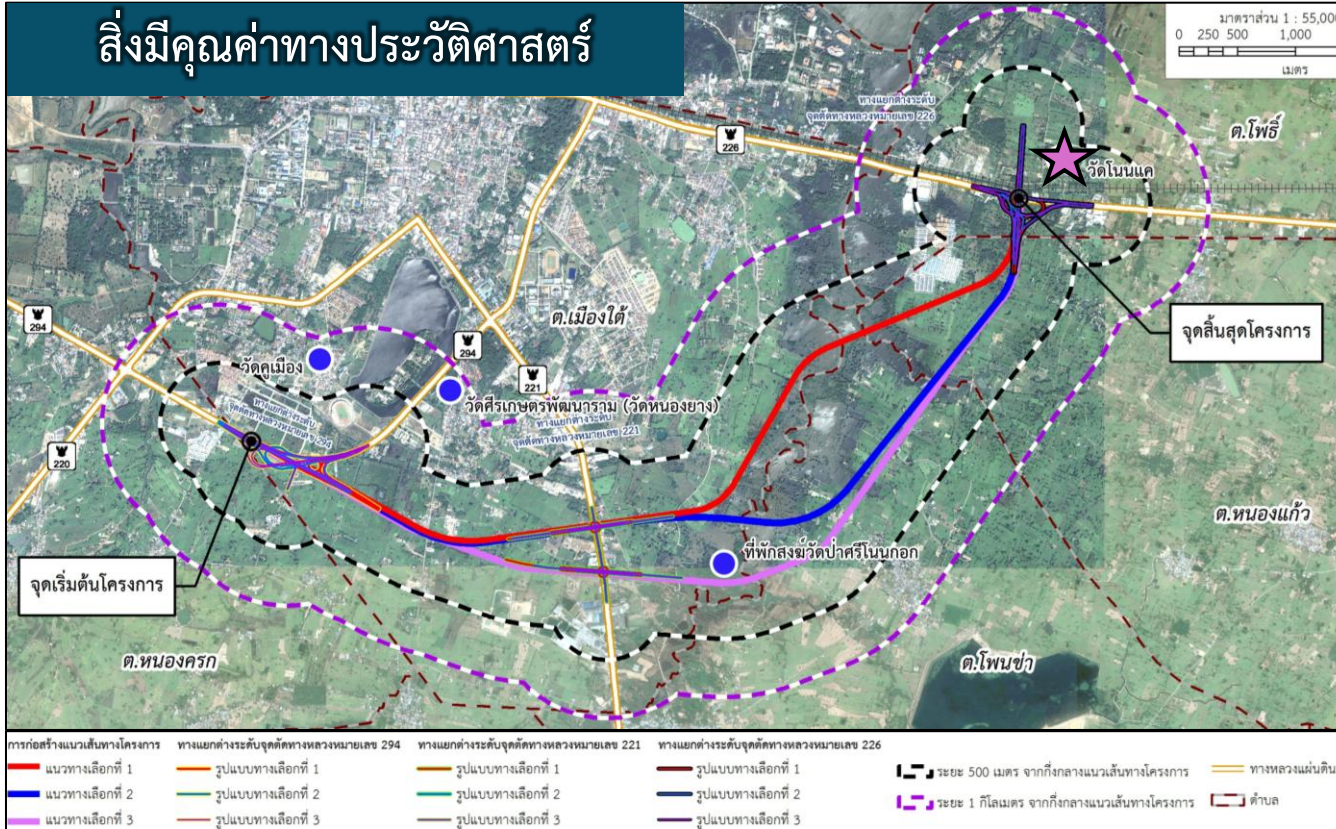
พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5

การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.294	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.221	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.226
แนวทางการเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 1
แนวทางการเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 2
แนวทางการเลือกที่ 3	รูปแบบทางเลือกที่ 3	รูปแบบทางเลือกที่ 3	รูปแบบทางเลือกที่ 3



สิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์



โบราณสถาน พบ 1 แห่ง



วัดโนนแค

ตำแหน่งโบราณสถาน มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 339 เมตร ทำให้เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาก่อนก่อสร้างโครงการ

แหล่งศิลปกรรม พบ 3 แห่ง



องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 29 ปัจจัย

9 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านกายภาพ

- ภูมิสังฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- น้ำใต้ดิน
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

2 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านชีวภาพ

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ



7 ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- นันทนาการ
- การใช้ที่ดิน

11 ปัจจัย



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

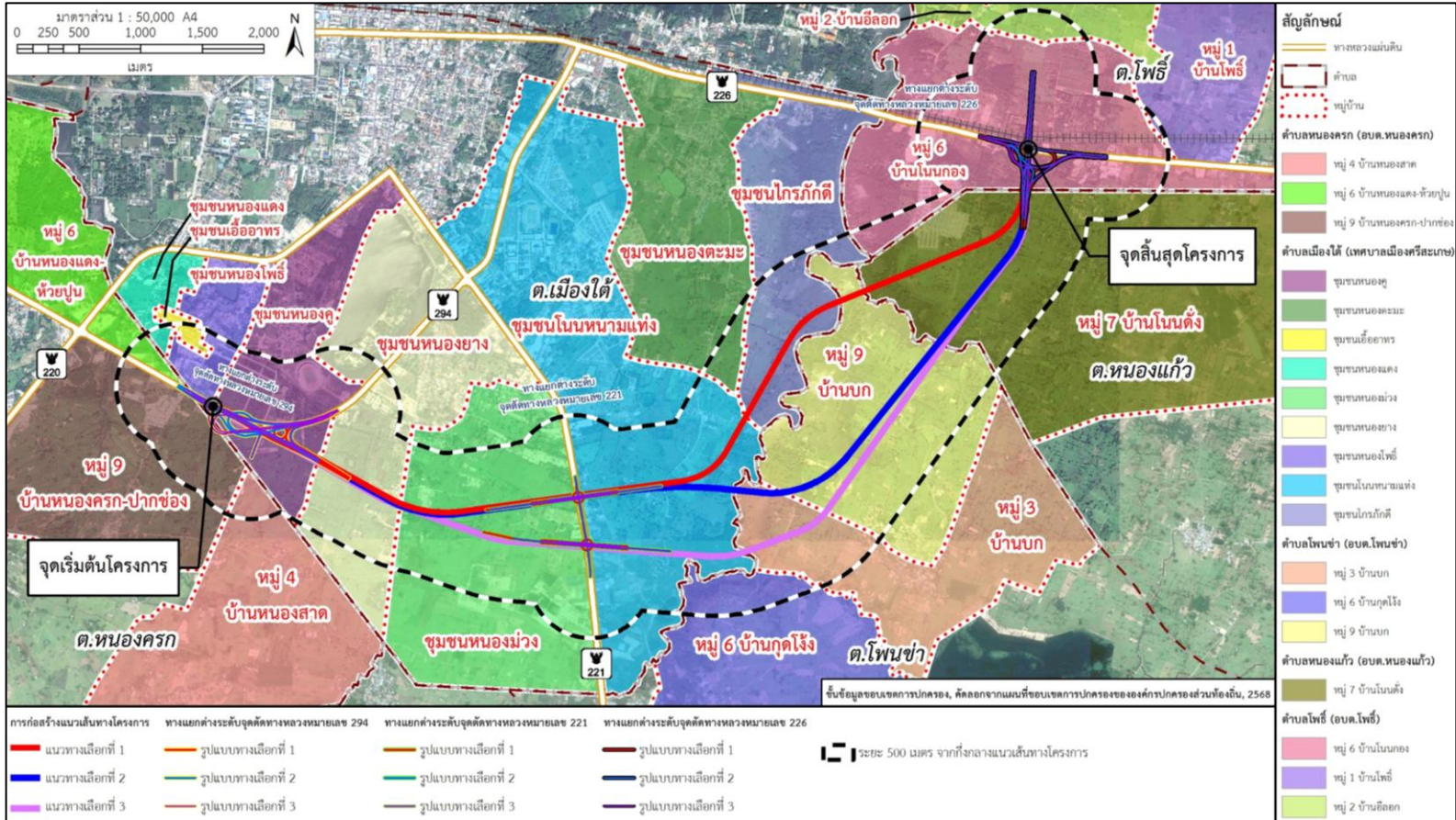
ที่มา :แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีผลกระทบ

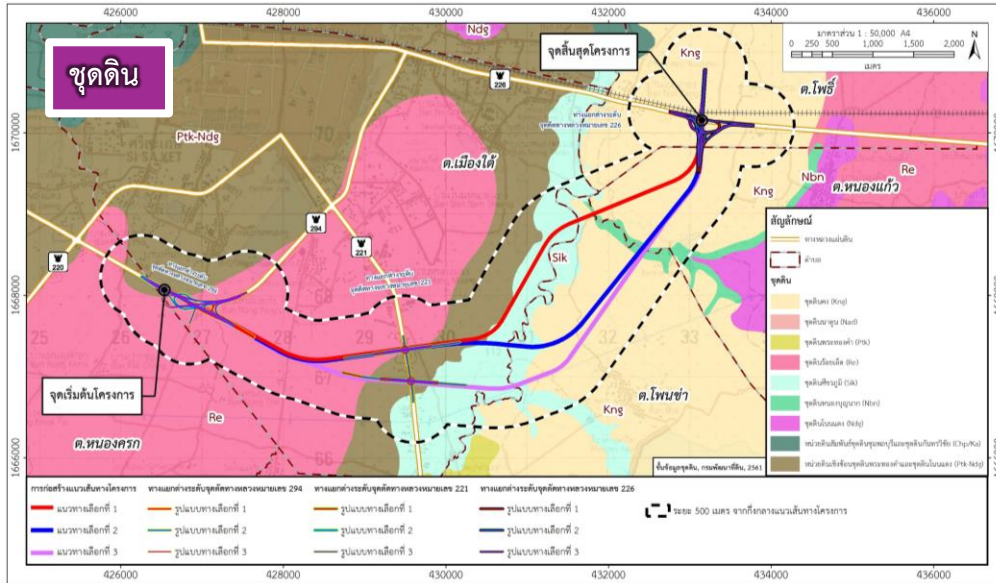
การพัฒนาโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อปัจจัยสิ่งแวดล้อม จำนวน 5 ปัจจัย

- ภูมิสัณฐาน
- น้ำใต้ดิน
- นันทนาการ
- น้ำทะเล
- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค



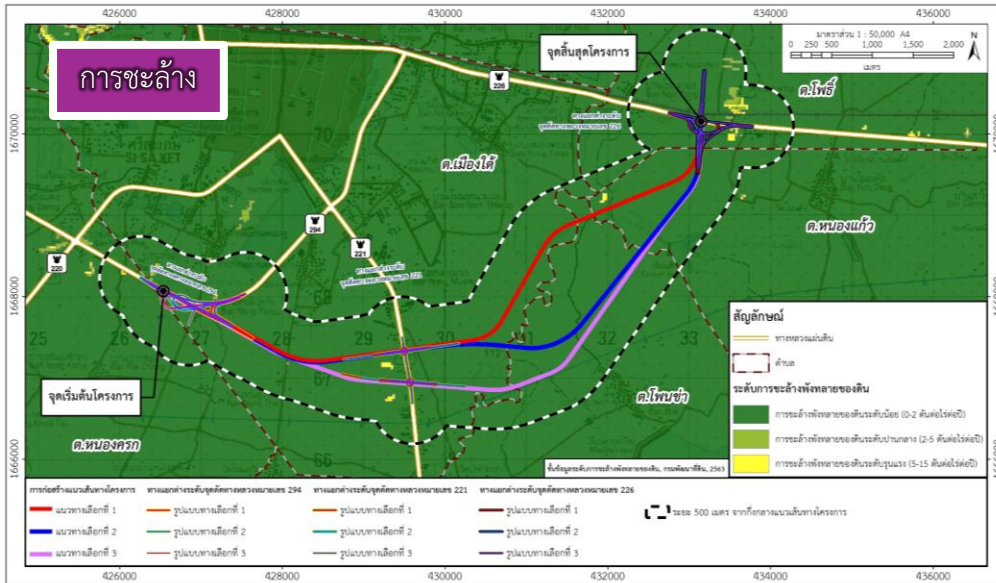


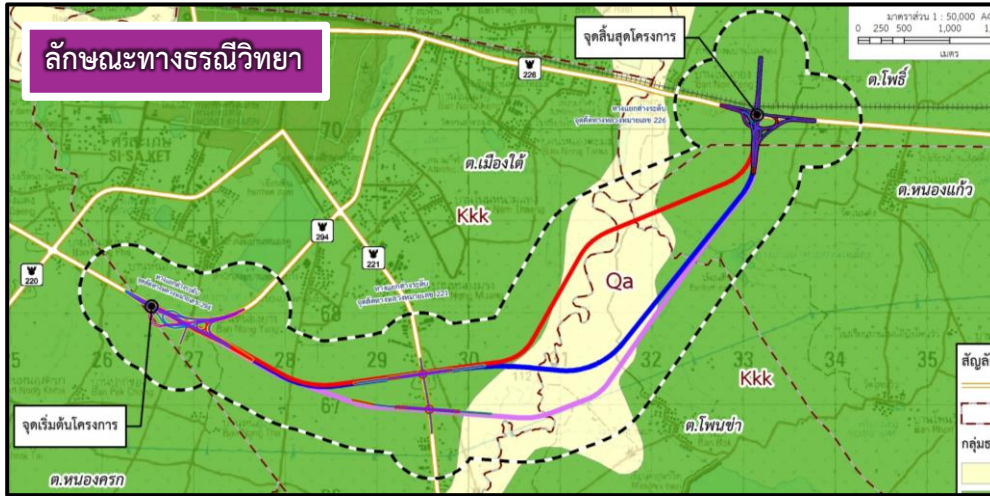
ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบ



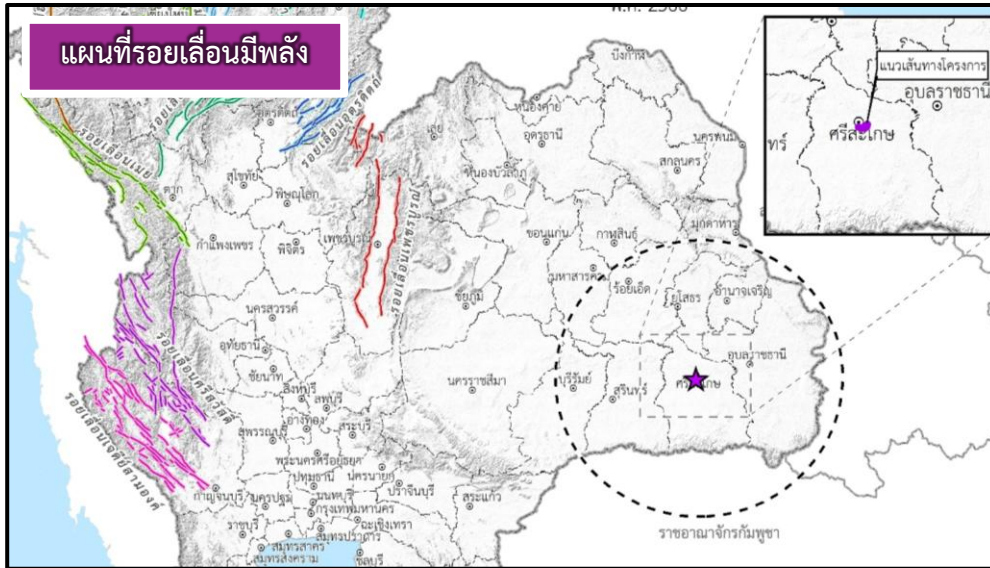
ทรัพยากรดิน

- ตะกอนดินถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่านและระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- กรณีที่เกิดการทรุดตัวบริเวณคอสะพานในระยะดำเนินการจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของผู้ใช้ทาง
- มีการสูญเสียดินจากการขุดดินเพื่อก่อสร้างฐานรากสะพาน





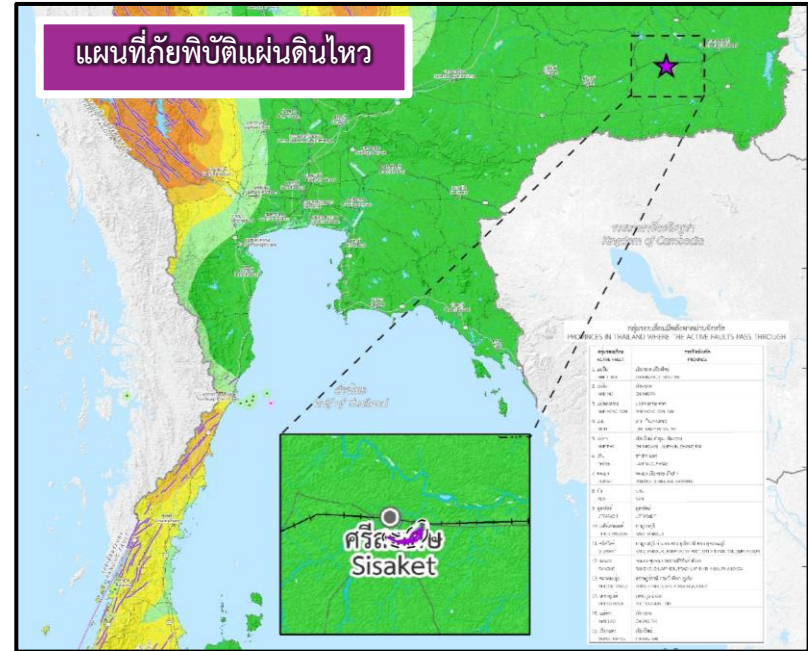
ส่วนใหญ่เป็นหมวดหินโคลกรวด รองลงมาเป็นตะกอนทางน้ำ



ห่างจากรอยเลื่อนเพชรบูรณ์ 343 กิโลเมตร

ธรณีวิทยา

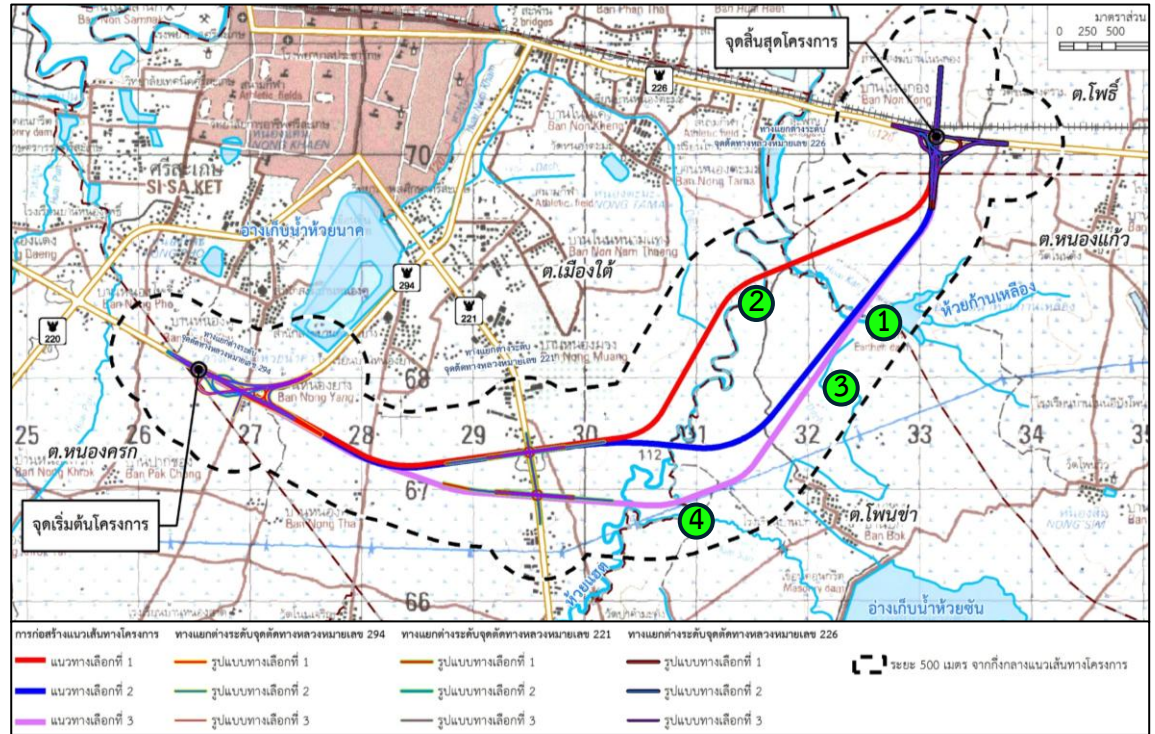
โครงสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ
และทางแยกต่างระดับ
อาจได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว



ความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับ 1-3
ตามมาตราเมอร์คัลลี (ระดับเบา)

น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน/
นิเวศวิทยาทางน้ำ/
การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และอุดตันระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- การรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างของงานสะพานข้ามแหล่งน้ำ
- คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นและส่งผลต่อระบบหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ



ห้วยก้านเหลือง



ห้วยแฮด



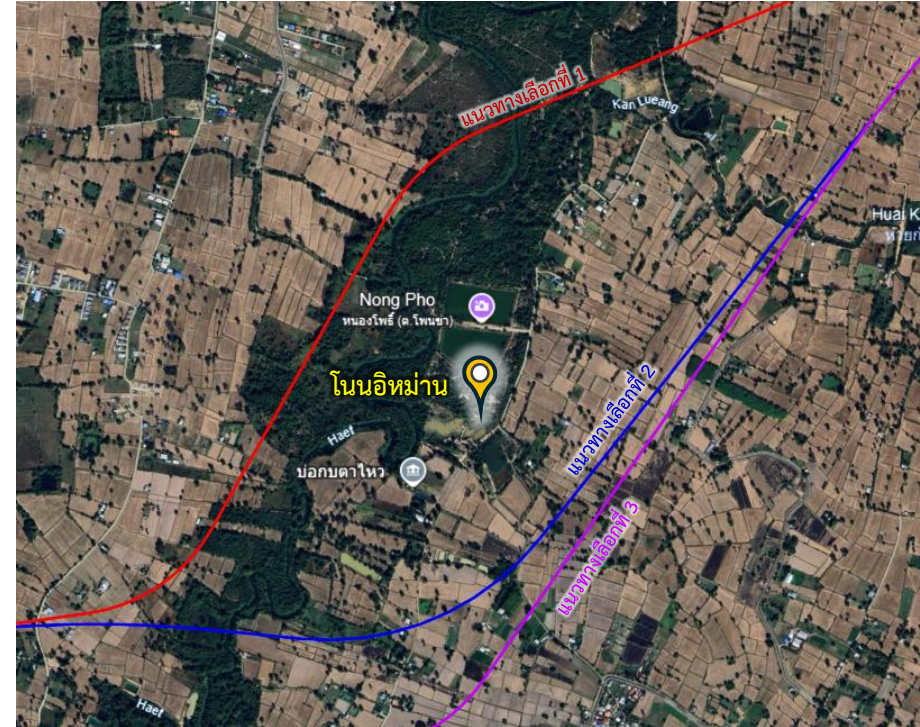
คลองชลประทาน



ห้วยชัน

นิเวศวิทยาทางบก

ระบบนิเวศในปัจจุบันมีลักษณะเป็นแบบเกษตรกรรมชนบท



หลีกเลี่ยงพื้นที่โนนอิหม่านซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกป่าของชุมชน

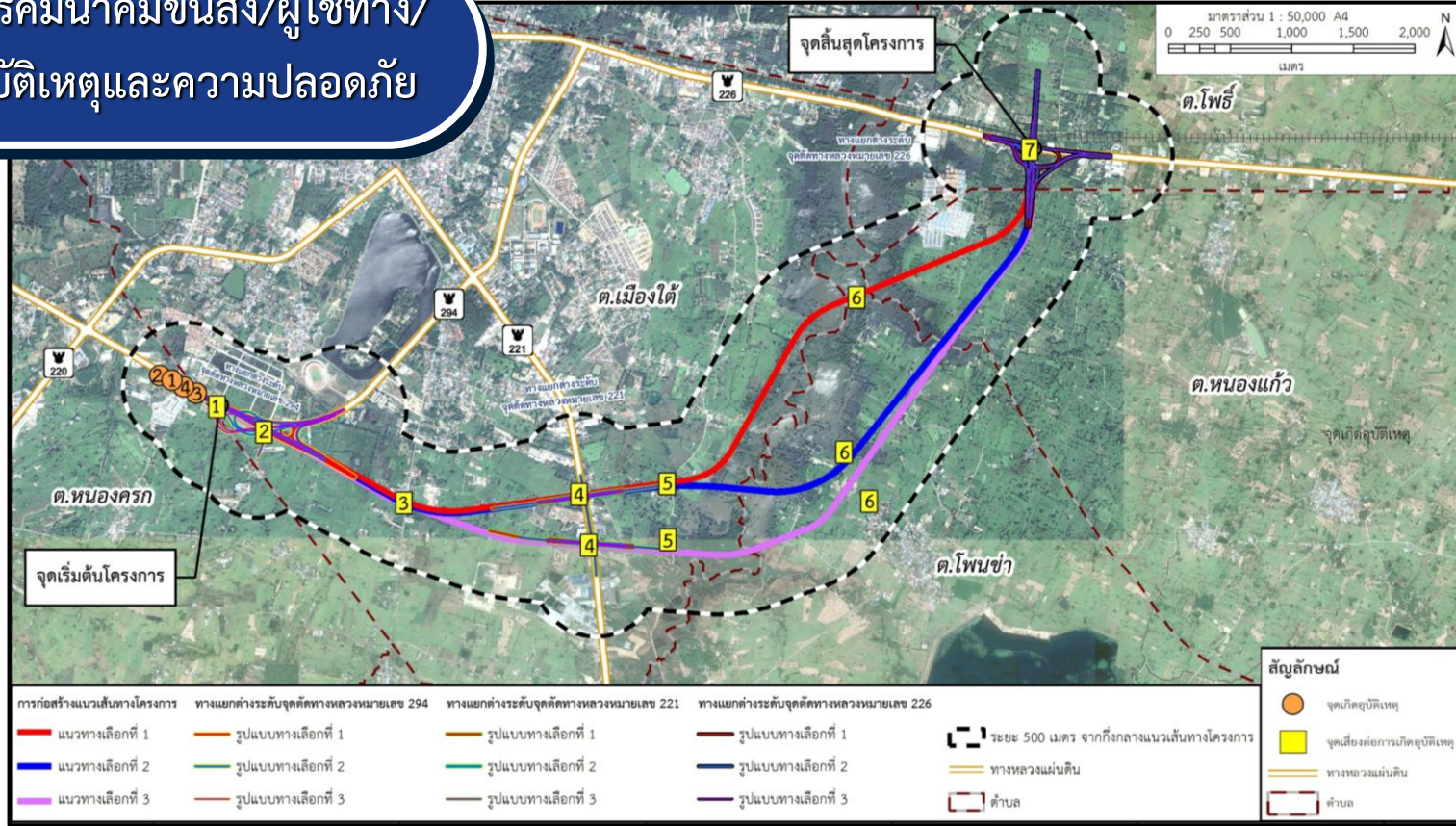
ผลกระทบจากการรื้อย้ายต้นไม้

- รบกวนการดำรงชีวิตโดยเฉพาะสัตว์เรือนยอด
- แหล่งเกาะพักของนกกลดลง

ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักร

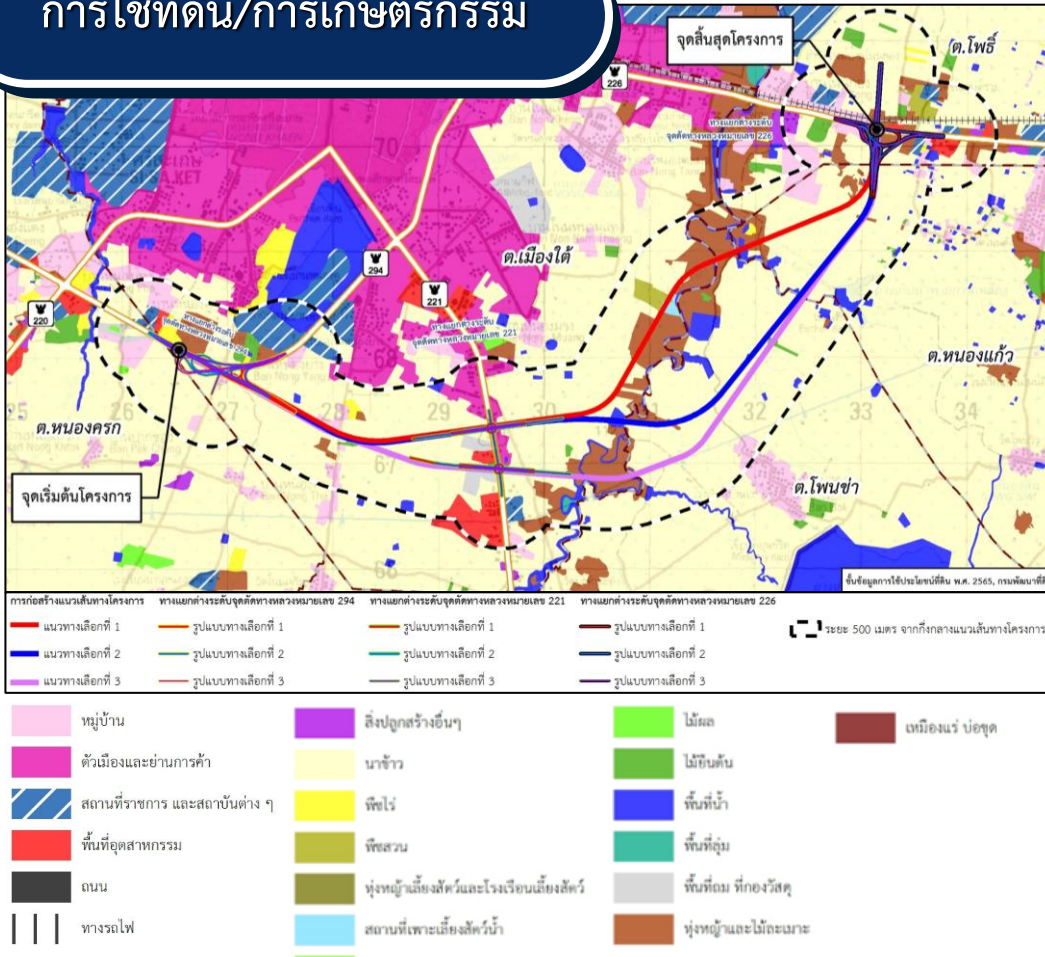
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเกิดความตื่นกลัว
- รบกวนการสื่อสารของนก

การคมนาคมขนส่ง/ผู้ใช้ทาง/
อุบัติเหตุและความปลอดภัย



- มีรถเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพิ่มความหนาแน่นบนเส้นทางขนส่งวัสดุ
- มีพื้นที่ก่อสร้างและวางอุปกรณ์บนทางหลวงหมายเลข 294 ทางหลวงหมายเลข 221 และทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

การใช้ที่ดิน/การเกษตรกรรม



สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

การรื้อย้ายเสาไฟฟ้าแสงสว่าง และเสาไฟฟ้า
ส่งผลให้มีการงดใช้บริการชั่วคราวไม่เกิน
6 ชั่วโมง/ครั้ง



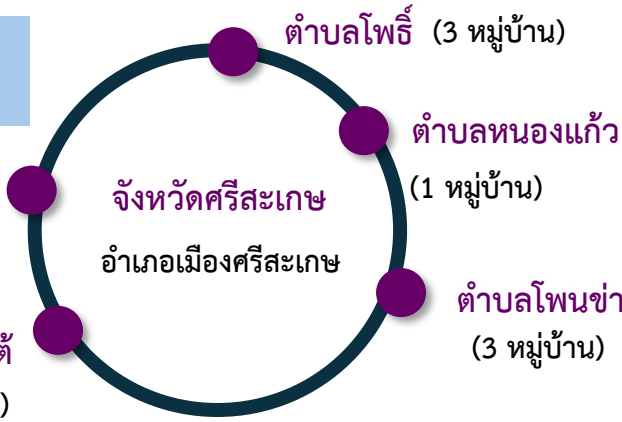
การก่อสร้างทำให้ที่ดินเดิมส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว
เปลี่ยนไปเป็นพื้นที่เขตทางของโครงการ



พื้นที่ศึกษา

ตำบลหนองครก
(3 หมู่บ้าน)

ตำบลเมืองใต้
(9 หมู่บ้าน)



เศรษฐกิจ-สังคม

โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน (-)

ผลกระทบด้านการคมนาคมไม่สะดวก



ผลกระทบด้านสังคม

- โอกาสในการพบปะกันน้อยลง
- ความร่วมมือช่วยเหลือกันลดลง

เศรษฐกิจของชุมชน (+)

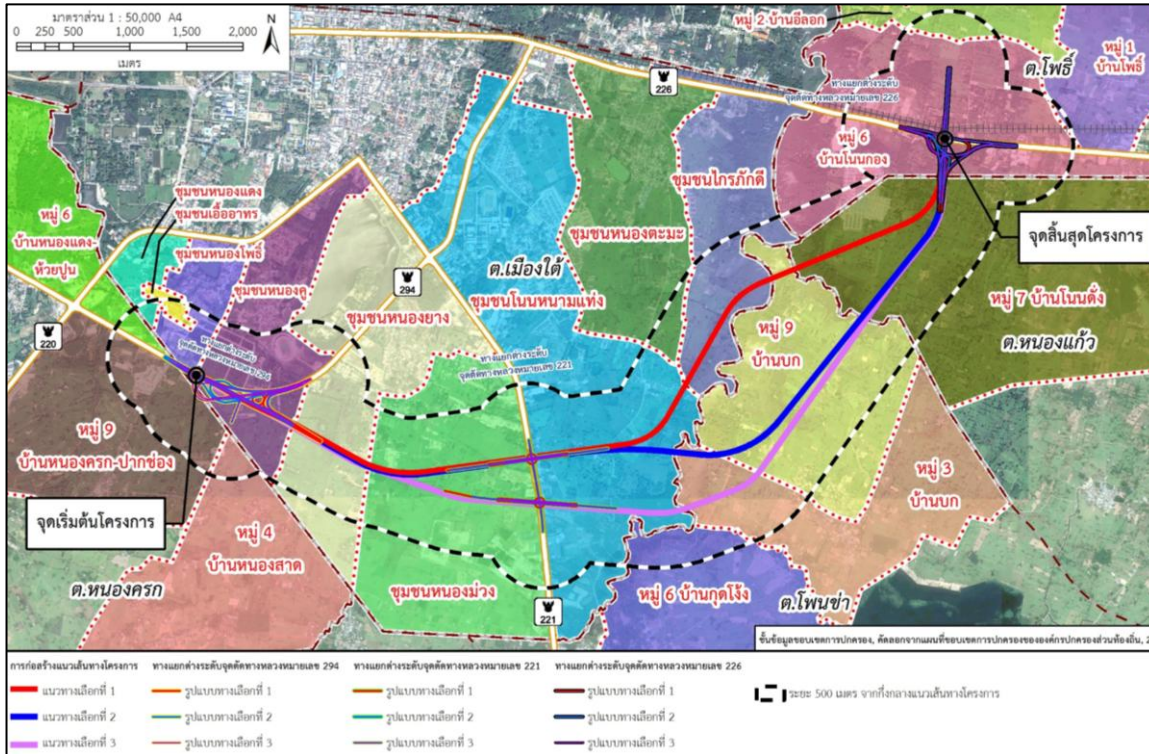
คนงานก่อสร้างซื้อสินค้าจากร้านค้าในชุมชน



ร้านค้าจำหน่ายสินค้า/บริการได้เพิ่มขึ้น

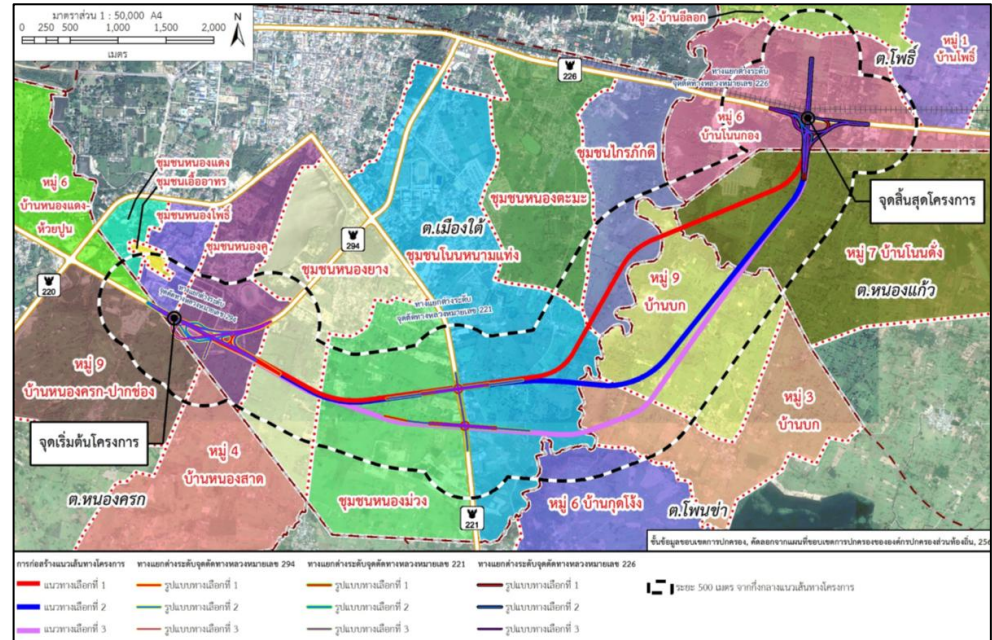


ผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน



การโยกย้ายและการเวนคืน/การแบ่งแยก

- การเวนคืนที่ดิน ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดิน รวมทั้งอาจต้องโยกย้ายถิ่นฐานไปยังพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นผลกระทบอย่างถาวรต่อประชาชน
- แปลงที่ดินที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง



- ดำเนินการจัดประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อชี้แจง สร้างความเข้าใจ และรับฟังความคิดเห็น
- ดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มา ซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

อาชีวอนามัย

- เสียงดัง ความสั่นสะเทือน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนงานก่อสร้าง
- อุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และใกล้แหล่งน้ำ

สาธารณสุข

- การใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่
 - สุขภาพกาย : เช่น ระคายเคืองตา/ระบบทางเดินหายใจ
 - สุขภาพจิต : เช่น ความรำคาญ หงุดหงิด ความเครียด
- การแพร่ระบาดของโรค

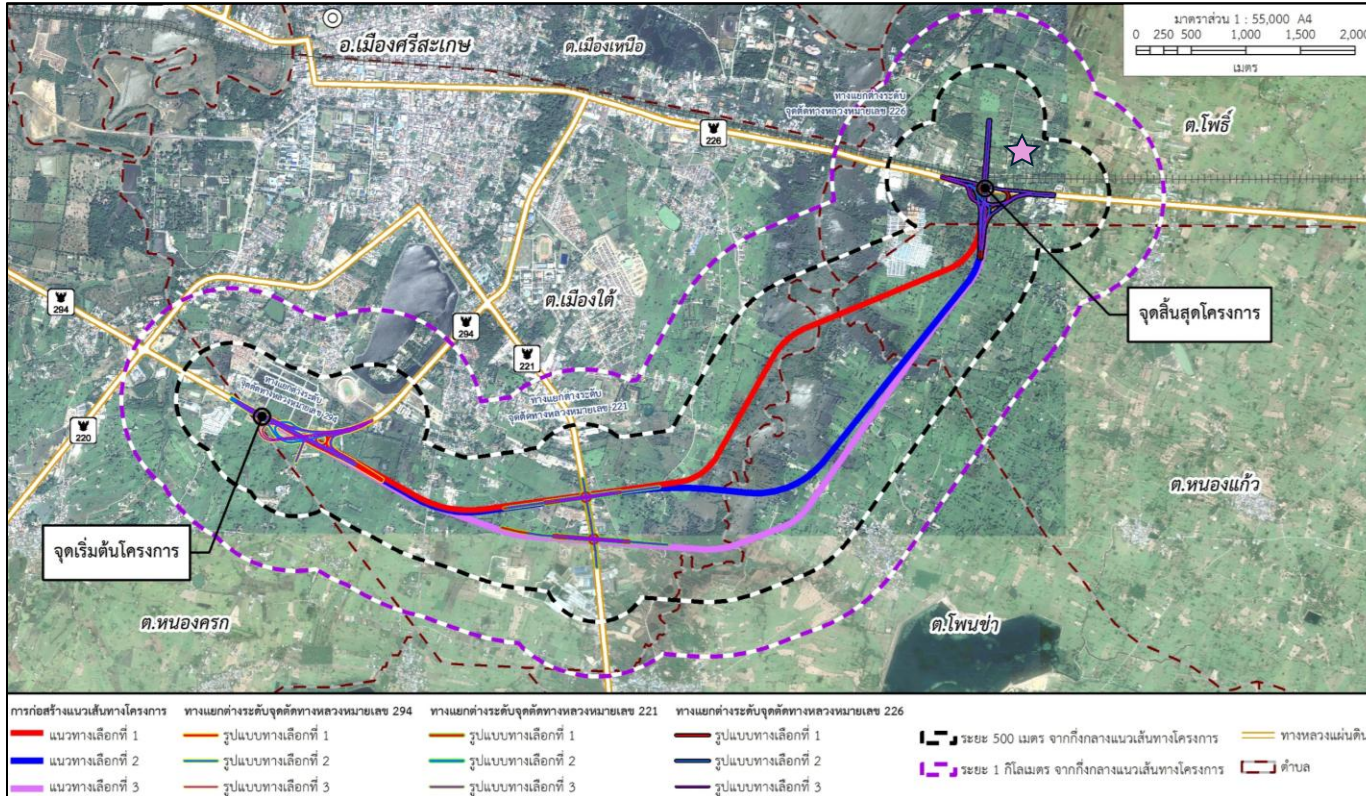
สุขาภิบาล

คนงานก่อสร้างประมาณ 150 คน

- ก่อให้เกิดขยะมูลฝอยประมาณ 0.45 ลบ.ม./วัน และน้ำเสีย 24 ลบ.ม./วัน
- ส่งผลให้หน่วยงานในพื้นที่รับภาระในการกำจัดขยะเพิ่มสูงขึ้น



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

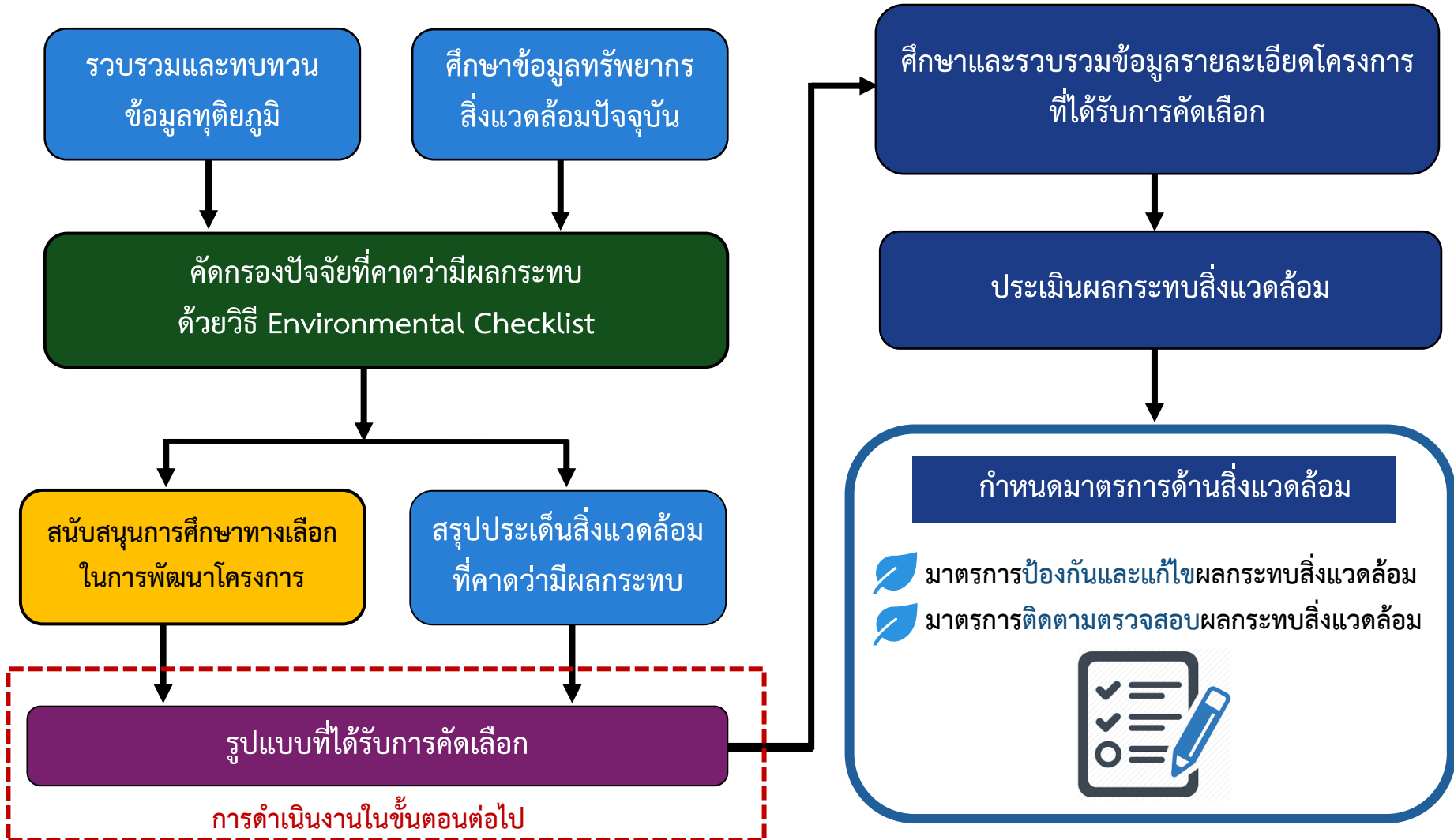


วัดโนนแค

- การใช้เครื่องจักรทำให้บริเวณวัดโนนแคมีฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนเพิ่มสูงขึ้น
- ความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่
- มองเห็นภาพไม่สวยงามในระหว่างการก่อสร้าง



การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

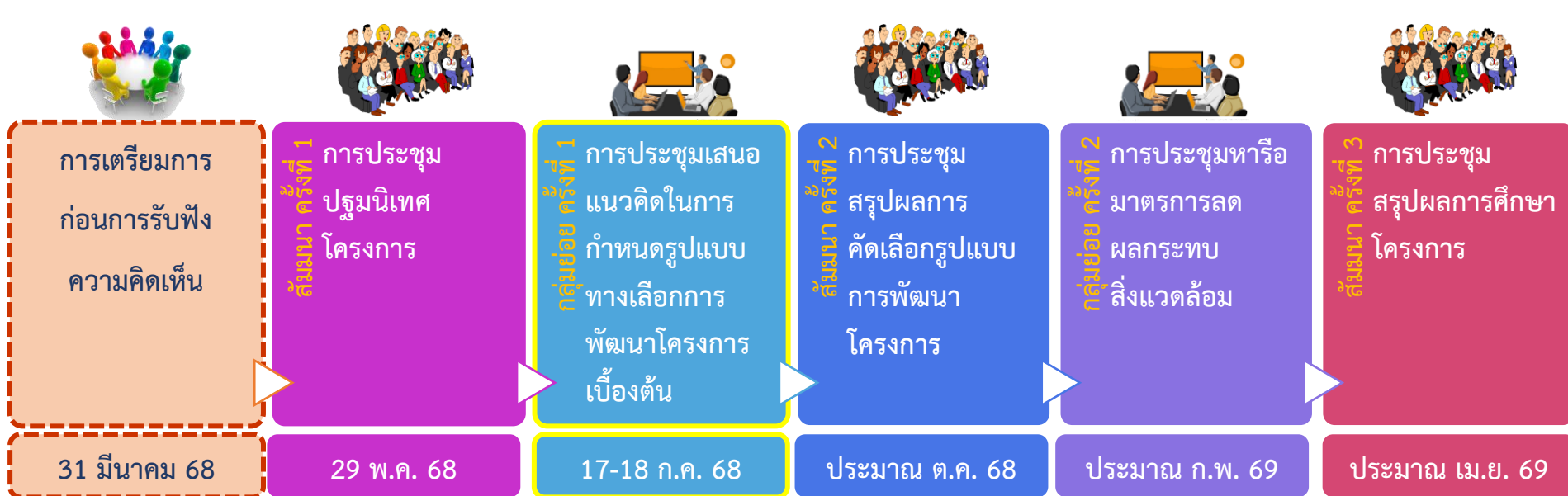




การดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



แผนการจัดประชุม



การประชาสัมพันธ์โครงการและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง





การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 4 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2
วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมควนอิน ออทোরับรางวัลด้านสถาปัตย์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมควนแก้ว ณ กองทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ดำเนินการทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันแนล จำกัด บริษัท เอเชีย แอสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินทเทคแลนด์ จำกัด และบริษัท ไซเบอร์เทคโนโลยี จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

LINE VOOM Explore | Following



BypassSisaket (East)
Posts 4
Follow

BypassSisaket (East)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

ผู้สนใจเข้าร่วม

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพุธที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2568	วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมควนอิน ออทোরับรางวัลด้านสถาปัตย์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมควนแก้ว ณ กองทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 4 : ขอเชิญเข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันแนล จำกัด บริษัท เอเชีย แอสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินทเทคแลนด์ จำกัด และบริษัท ไซเบอร์เทคโนโลยี จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก

เพจ : หน่วยงานราชการ
085 813 1107
อีเมล: info@pwzw.com

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 4 : ขอเชิญเข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันแนล จำกัด บริษัท เอเชีย แอสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินทเทคแลนด์ จำกัด และบริษัท ไซเบอร์เทคโนโลยี จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

กรมทางหลวงได้ตั้งเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษา

เชิญเข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพุธที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2568	วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมควนอิน ออทোরับรางวัลด้านสถาปัตย์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมควนแก้ว ณ กองทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 4 : ขอเชิญเข้าร่วมประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันแนล จำกัด บริษัท เอเชีย แอสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินทเทคแลนด์ จำกัด และบริษัท ไซเบอร์เทคโนโลยี จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-
ด้านตะวันออก.com

BypassSisaket (East)
หรือ @200pwzw

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก





การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



จุดเริ่มต้นโครงการ (ทล.294)



จุดสิ้นสุดโครงการ (ทล.226)



องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า



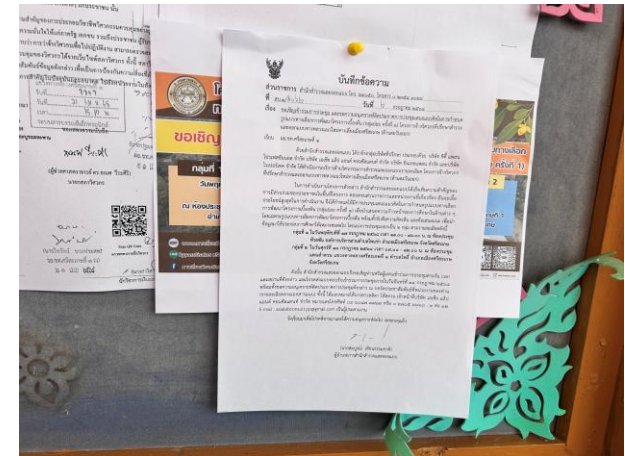
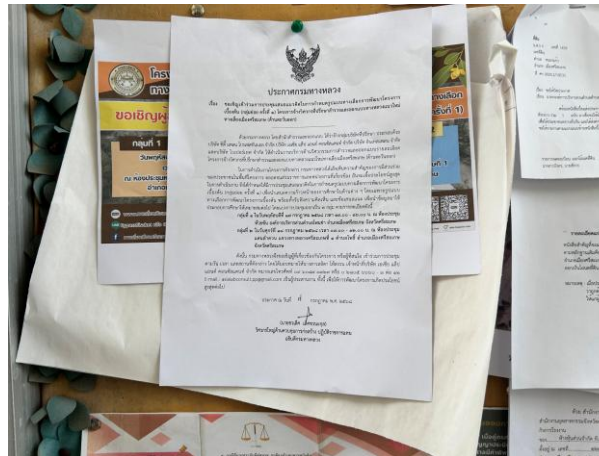
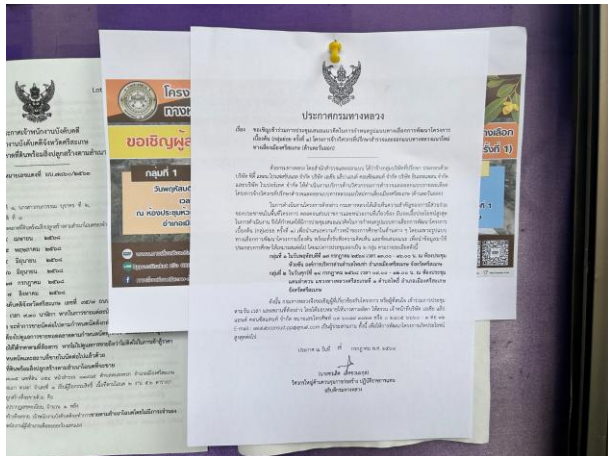
การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ

ที่ว่าการอำเภอเมืองศรีสะเกษ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก

องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว

แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1



การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2568



การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ



องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า



เทศบาลเมืองศรีสะเกษ



องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์



ชุมชนไกรภักดี



ชุมชนหนองม่วง



ตลาดยูเทิร์น

ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)





ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม



วันพฤหัสบดีที่ 29 พฤษภาคม
พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลำดวน
ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ
จังหวัดศรีสะเกษ



ผู้เข้าร่วมประชุม
145 ราย



ประธานเปิดการประชุม
นายชาติรี ลีรุ่งวานิช
รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ



ภาพการประชุม



นายธาดาทรี สิริรุ่งวานิช
รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ
ประธานเปิดการประชุม



นายปฐมพงศ์ เสนาใหญ่
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุม
ถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมวิดีโอโครงการ



วิทยากรบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



นางสาวเสาวภา มณีเย็น วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวปิดการประชุม

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุม

01

ให้ออกแบบจุดเริ่มต้น
โครงการทางเลี่ยงเมือง
ศรีสะเกษในตำแหน่งที่ใกล้
กับบริเวณวัดสระกำแพงน้อย

02

ให้ออกแบบแนวเส้นทาง
โครงการขนานไปกับ
คลองชลประทานเพื่อ
อำนวยความสะดวกต่อ
พื้นที่ทำการเกษตร

03

ให้ประสานงานกับ
หน่วยงานระบบ
สาธารณูปโภค
เพื่อวางแผนการรื้อย้าย
ร่วมกัน

04

กังวลเรื่องจุดกลับรถและ
การเกิดอุบัติเหตุบน
ทางหลวงหมายเลข 294
ประมาณ กม.5+100
บริเวณหมู่บ้านฉัตรไทย

05

ให้ออกแบบเป็นสี่แยก
ระดับดิน บริเวณจุดตัดกับ
ทางหลวงหมายเลข 221

06

ห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำ

07

ให้ออกแบบแนวเส้นทาง
โครงการเชื่อมกับอ่างเก็บน้ำ
ห้วยชัน เพื่อรองรับ
การพัฒนาเมืองในอนาคต

08

ห่วงกังวลผลกระทบต่อ
โบราณสถานและ
ศาสนสถาน และผลกระทบต่อ
บริเวณโนนอิหม่าน ซึ่งเป็น
พื้นที่ปลูกป่าของชุมชน



จบการนำเสนอ

ขอบคุณครับ/ค่ะ





การรับฟังความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ