



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3  
กันยายน 2568

ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท ซิตี้ แพลน  
โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์  
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



## ความเป็นมาของโครงการ

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



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





## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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



## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษและพื้นที่ใกล้เคียง



## พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้าน ของตำบลหนองครก 7 หมู่ชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพนข่า 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ



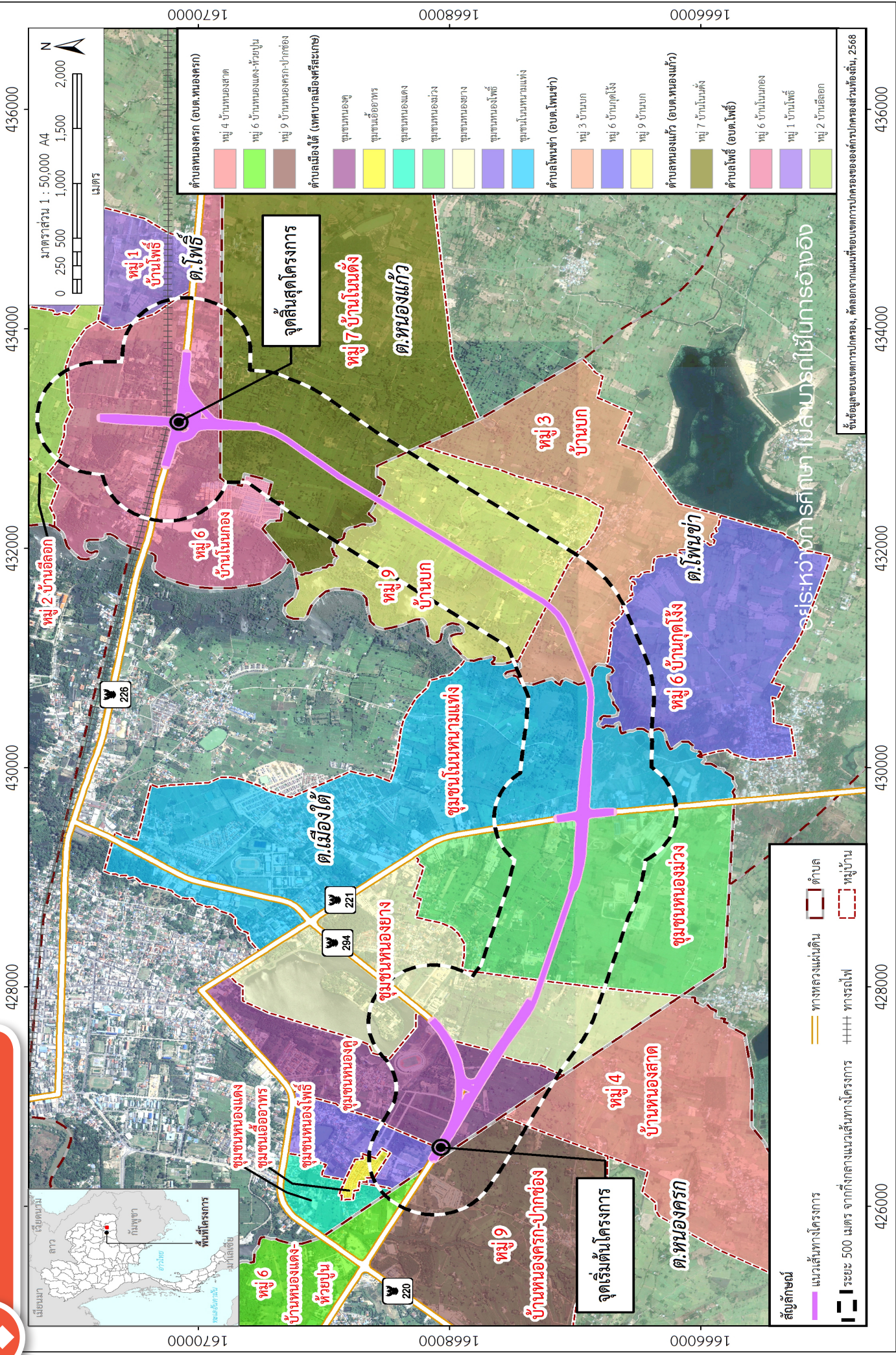
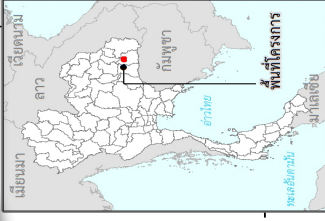
## จังหวัดศรีสะเกษ

### อำเภอเมืองศรีสะเกษ

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



# พื้นที่ศึกษาโครงการ



สี	ประเภทการใช้ที่ดิน
สีชมพู	ตำบลหนองกรก (อบต.หนองกรก)
สีส้ม	หมู่ 4 บ้านหนองเขตร
สีเหลือง	หมู่ 6 บ้านหนองแดงหัวขุ่น
สีน้ำตาล	หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากคอง
สีฟ้า	ตำบลเมืองใต้ (เทศบาลเมืองศรีสะเกษ)
สีม่วง	ชุมชนหนองขูด
สีส้มเข้ม	ชุมชนเอื้ออาทร
สีฟ้าเข้ม	ชุมชนหนองแดง
สีฟ้าอ่อน	ชุมชนหนองม่วง
สีฟ้า	ชุมชนหนองยาง
สีฟ้าเข้ม	ชุมชนหนองโพธิ์
สีฟ้า	ชุมชนโนนพนาวม่วง
สีฟ้า	ตำบลโพธิ์ข่า (อบต.โพธิ์ข่า)
สีส้ม	หมู่ 3 บ้านนบก
สีม่วง	หมู่ 6 บ้านกุดโง้ง
สีเหลือง	หมู่ 9 บ้านนบก
สีน้ำตาลเข้ม	ตำบลหนองแก้ว (อบต.หนองแก้ว)
สีน้ำตาล	หมู่ 7 บ้านโนนคั้ง
สีชมพูเข้ม	ตำบลโพธิ์ (อบต.โพธิ์)
สีชมพู	หมู่ 6 บ้านโนนคอง
สีม่วง	หมู่ 1 บ้านโพธิ์
สีเหลือง	หมู่ 2 บ้านอีตอก

สัญลักษณ์	คำอธิบาย
เส้นสีม่วง	แนวเส้นทางโครงการ
เส้นสีเหลือง	ทางหลวงแผ่นดิน
เส้นสีเทา	ทางหลวง
เส้นสีน้ำตาล	ตำบล
เส้นสีแดง	หมู่บ้าน
เส้นสีดำ	ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ข้อมูลจากแผนที่ของกรมการปกครองของจังหวัดศรีสะเกษ, 2568

โรงเรียนการศึกษานานาชาติ

จุดสิ้นสุดโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการ

มาตราส่วน 1 : 50,000 A4  
0 250 500 1,000 1,500 2,000  
เมตร

426000 428000 430000 432000 434000 436000

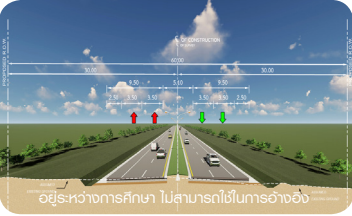
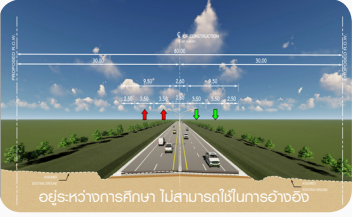
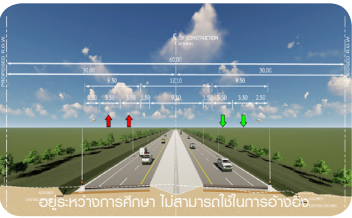
1666000 1668000 1670000

426000 428000 430000 432000 434000 436000



## 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>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความปลอดภัยในการใช้ทาง ในพื้นที่ชุมชนที่จำกัดความเร็วรถ</li> <li>- สะดวกต่อการเดินข้ามถนนช่วย และปลอดภัย เนื่องจากมีพื้นที่เกาะสำหรับยืนรอกลางถนน</li> <li>- กำหนดรูปแบบการกลับรถได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากมีช่องจราจรรอเลี้ยวกลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ทัศนียภาพสวยงาม สามารถตกแต่งเกาะกลางให้มีความสวยงาม</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- เกิดผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทาง อยู่ในระดับปานกลาง</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>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ รถชนกับกำแพงคอนกรีตและสามารถพลิกกลับมาอยู่ในช่องของตัวเองได้</li> <li>- เกิดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาต่ำที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เกาะกลางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีพื้นที่รอเดินข้ามที่เกาะกลางน้อย รวมทั้งการมองเห็นที่น้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- บดบังทัศนียภาพ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตมีความสูงมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ความกว้างช่องรอเลี้ยวกลับรถมีจำกัด อาจส่งผลกระทบต่อรถทางตรง</li> <li>- พื้นที่ติดตั้งป้ายจราจรน้อย</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>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางดีกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- มีพื้นที่สำหรับช่องจราจรรอเลี้ยวกลับรถมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาปานกลาง</li> <li>- เกาะกลางไม่สูงบดบังทัศนียภาพ แต่ตกแต่งให้สวยงามได้ยาก</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- ความสะดวกในการเดินข้ามถนนปานกลาง</li> <li>- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- ต้องมีการบำรุงรักษาสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน โดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของพื้นที่ขีรถทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอเลี้ยวกลับรถ
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย (คนเดินเท้า)

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสิ้นเปลือง
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



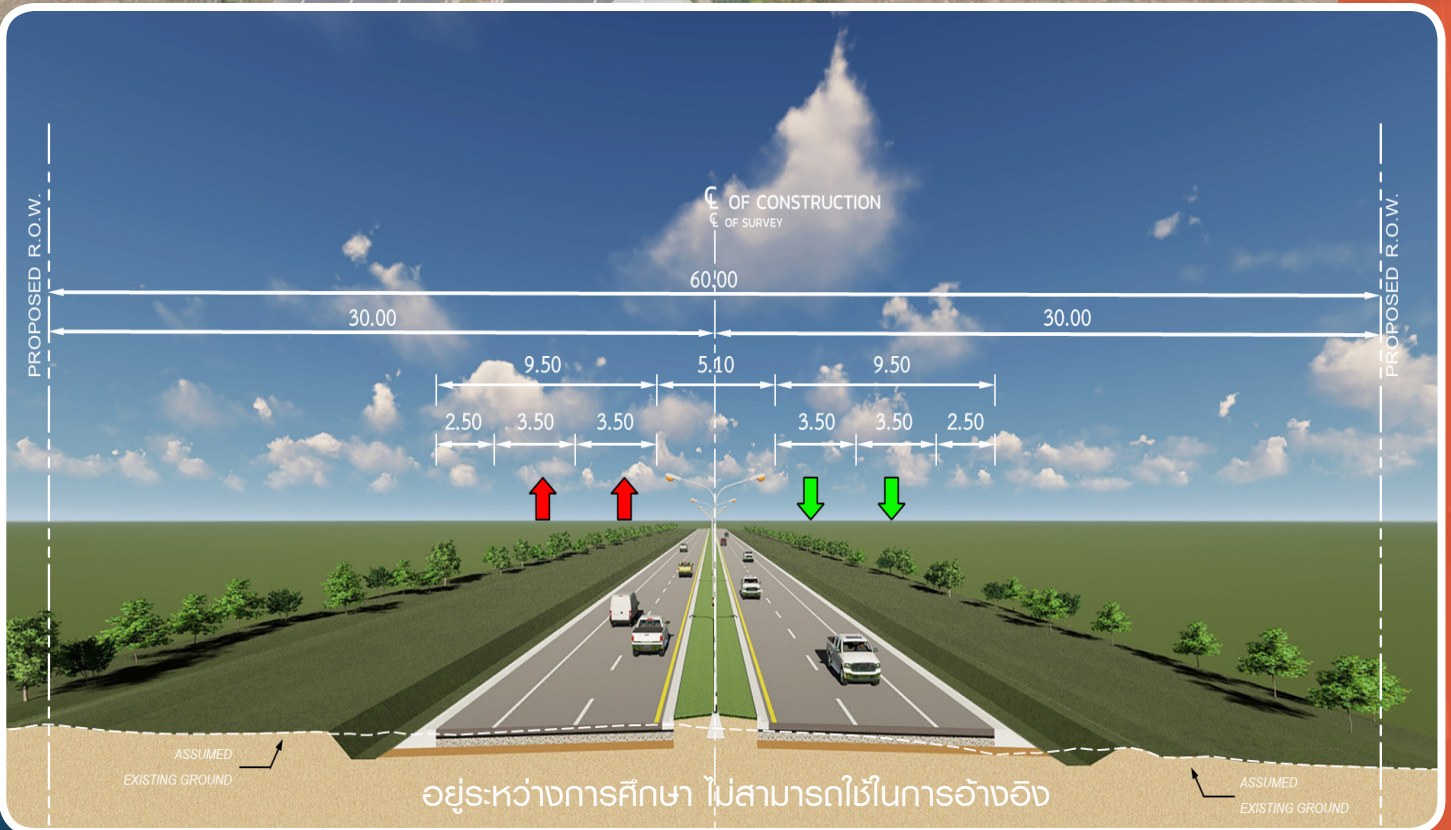
# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกหน้าตัดถนนของโครงการเบื้องต้น

### 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>



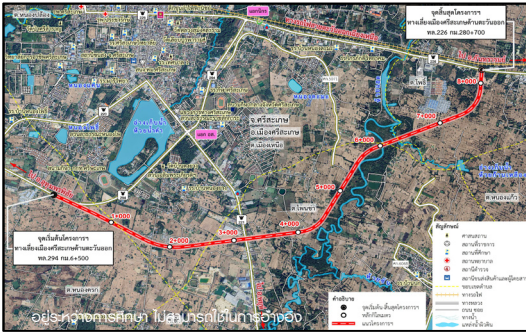
สรุปผลการคัดเลือกหน้าตัดถนนของโครงการ รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

### แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก



#### แนวเส้นทางเลือกที่ 1

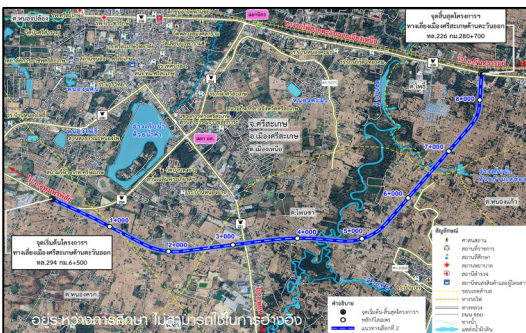
แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่บริเวณทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้างใกล้เคียง จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ชุมชนโนนหนามแท่ง ชุมชนโกรกแก้ว ตัดผ่านคลองชลประทานและห้วยแอด สภาพพื้นที่เป็นที่ลุ่ม หนองกระจัง ในช่วงฤดูฝนเป็นพื้นที่รับน้ำท่วมขัง ด้านซ้ายทางมีชุมชนเคหะและบริการชุมชน และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ตอนเหนือ ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร

#### ข้อได้เปรียบ

- ระยะทางในการเดินทางน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3

#### ข้อเสียเปรียบ

- การรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตน้อย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ชุมชนมากกว่ารูปแบบอื่น
- ตัดผ่านแนวคลองชลประทาน ทำให้ต้องก่อสร้างสะพานข้าม
- มูลค่าการก่อสร้างสูงที่สุดเนื่องจากการก่อสร้างสะพานยาวข้ามลำน้ำ เพราะแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่รับน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่น
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และเขตเยอสังหาริมทรัพย์มากที่สุด



#### แนวเส้นทางเลือกที่ 2

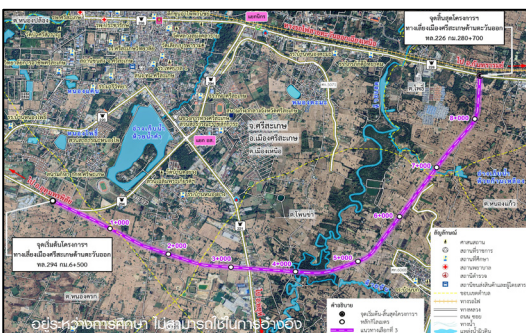
แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่บริเวณทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้างใกล้เคียง จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชุมชนโนนหนามแท่ง โดยแนวเส้นทางแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณประมาณ กม.4+000 ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ข่า มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ตัดผ่านห้วยแอด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านขวาทางมีชุมชนบ้านบก และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร

#### ข้อได้เปรียบ

- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดี เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากกว่าแนวเส้นทางที่ 1
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และเขตเยอสังหาริมทรัพย์น้อยกว่าที่สุด
- ตัดผ่านลำน้ำน้อยกว่าทางเลือกอื่น
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่าที่สุด

#### ข้อเสียเปรียบ

- ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1
- รองรับการพัฒนาขยายตัวของเมืองในอนาคตได้น้อยกว่าทางเลือกที่ 3 เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองน้อยกว่าแนวเส้นทางที่ 3



#### แนวเส้นทางเลือกที่ 3

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง หลังจากนั้นแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 บริเวณหมู่บ้านวนาธิ บริเวณประมาณ กม.2+000 ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+950 โดยรอบเป็นพื้นที่ที่มีอาคารพาณิชย์ ศูนย์รถมิตซูบิยกายยนต์ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกตัดผ่านห้วยแอดและห้วยขันธ์ โดยมีแนวเส้นทางไฟฟ้าแรงสูง และชุมชนบ้านบก อยู่บริเวณด้านขวาทาง และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร

#### ข้อได้เปรียบ

- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีที่สุด เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากที่สุด
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และเขตเยอสังหาริมทรัพย์น้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1
- การออกแบบทางระบายน้ำ (ทางราบ) ดีที่สุด

#### ข้อเสียเปรียบ

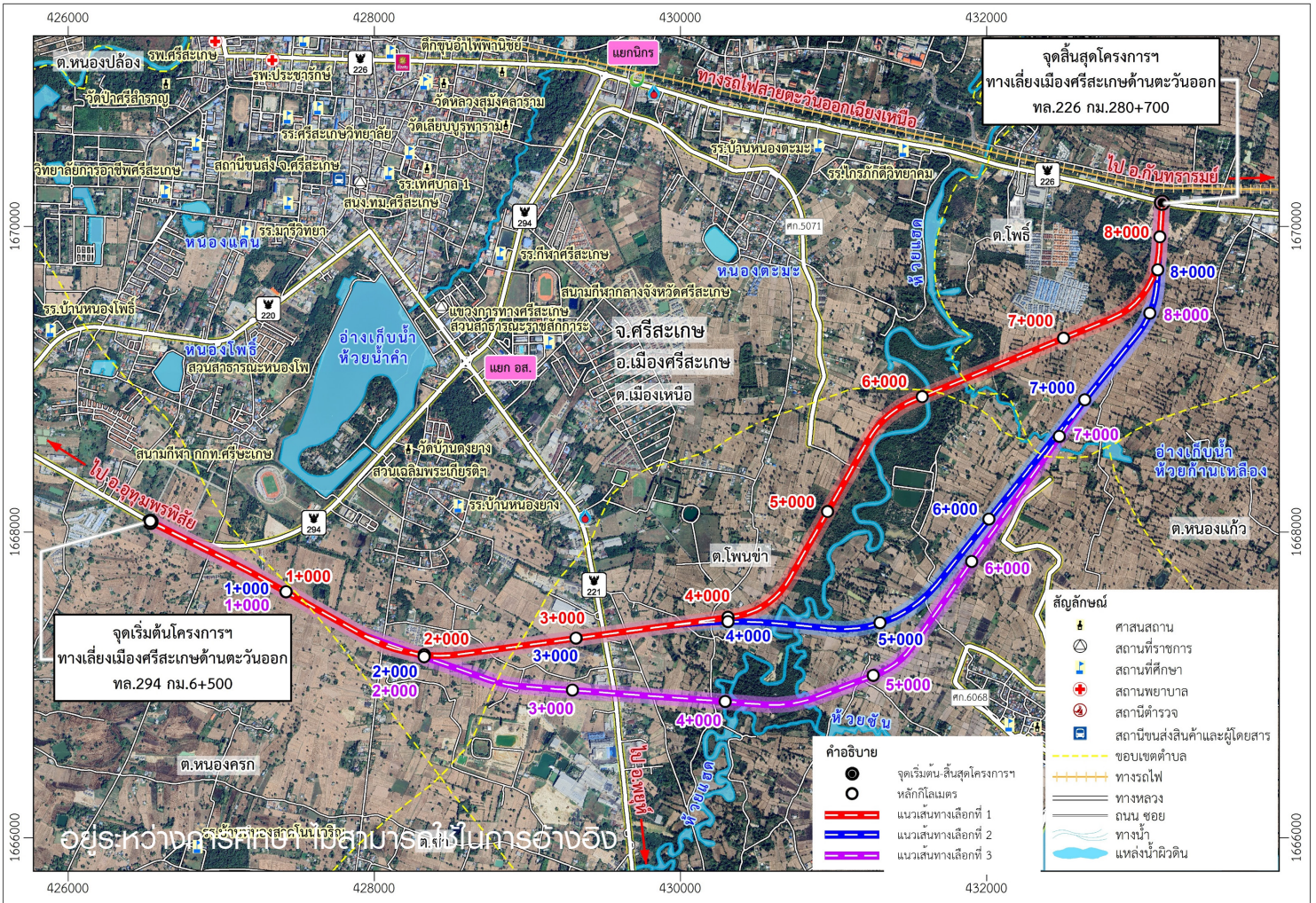
- การลงทุนก่อสร้างสูงกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และเขตเยอสังหาริมทรัพย์มากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

### แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละแนวเส้นทางเลือกโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน) เช่น

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

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชยของสังหาริมทรัพย์

### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณสุข
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

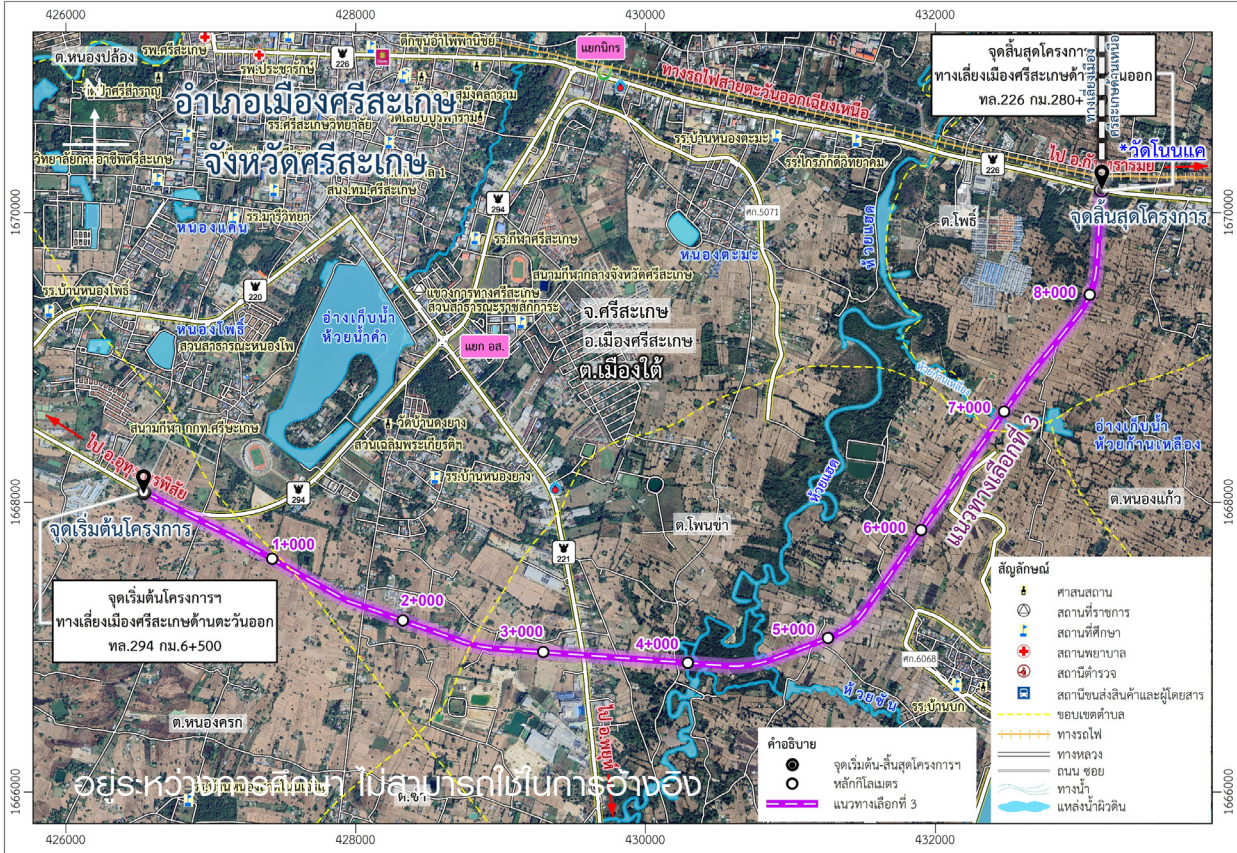


## การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

### แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก

### สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

เกณฑ์การคัดเลือก	แนวเส้นทางเลือก		
	แนวเส้นทางที่ 1	แนวเส้นทางที่ 2	แนวเส้นทางที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	28.80	28.98	33.68
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	27.30	30.00	29.40
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน			
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	29.34	32.10	33.22
<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>85.44</b>	<b>91.08</b>	<b>96.30</b>
<b>ลำดับ</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>



**สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ระยะทาง 8.732 กิโลเมตร (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)**



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

รูปแบบหน้าตัด	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b></p> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ในทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางสามแยก ถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินทางด้วยสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- พื้นทิวคินน้อยที่สุด</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควคอย</li> </ul>
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b></p> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ในทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินทางด้วยวงเวียน เพื่อเดินทางเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการ ได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง</li> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ</li> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควคอย</li> </ul>
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b></p> 	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 โครงสร้างสะพานคู่ (1 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามแนวเส้นทางถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางจากตัวเมืองศรีสะเกษที่จะเดินทางไปยังจังหวัดสุรินทร์ และจากจังหวัดอุบลราชธานีเข้าตัวเมืองศรีสะเกษ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานถนนระดับดินรถในเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ ไม่มีจุดตัดการจราจร และไม่มีสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- รองรับชุมชนด้านใต้เพื่อเดินทางเข้าเมือง</li> <li>- ไม่มีสัญญาณไฟจราจร</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลค่าก่อสร้างสูงที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด</li> </ul>



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้มาประเมินที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



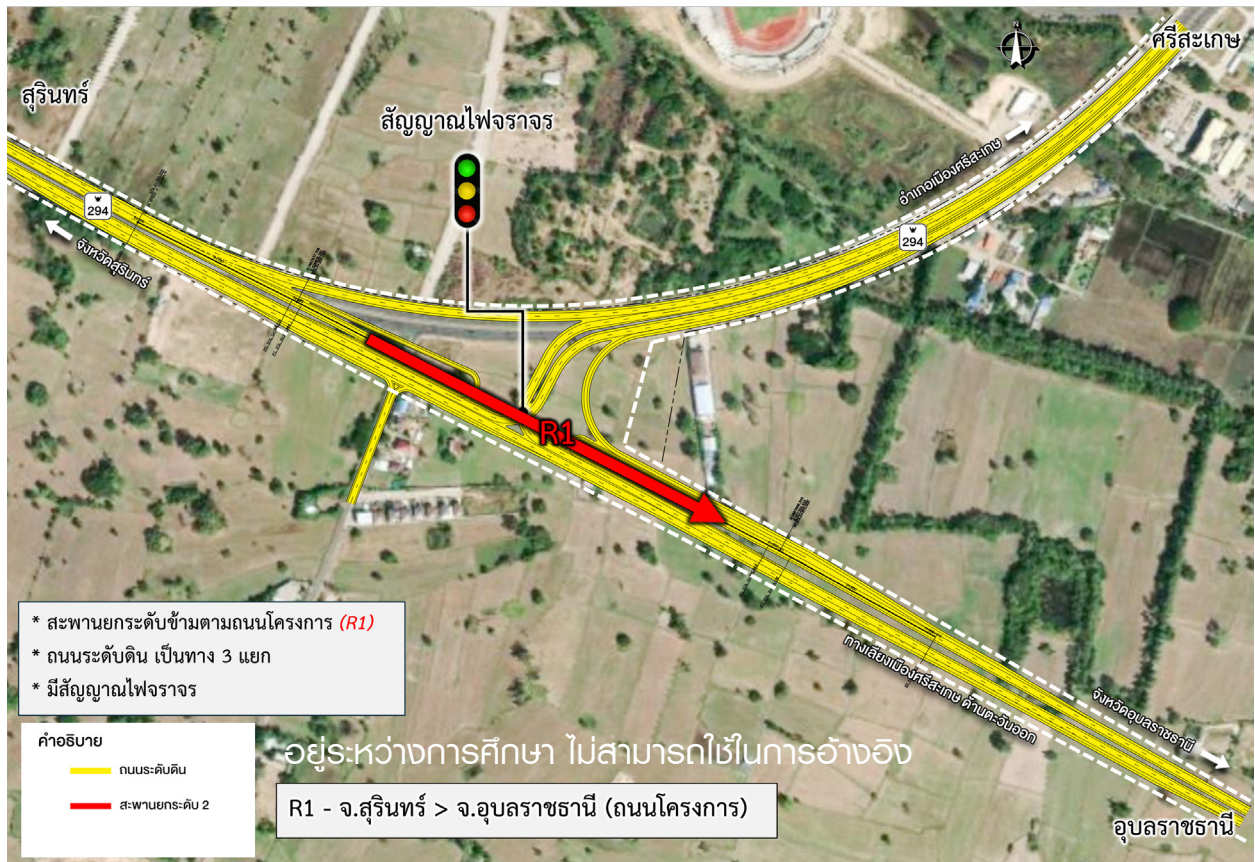
# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทล.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>





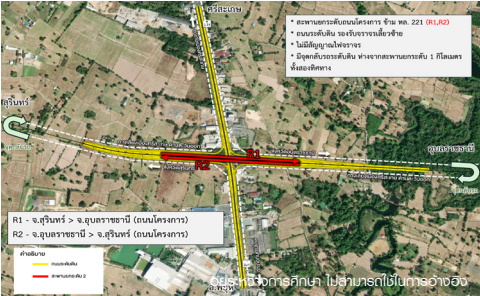
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294 รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

### ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางเลือก	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b></p>  <p>รูปแบบนี้พบยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินทางด้วยสัญญาณไฟจราจร จากถนนโครงการเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางจราจรเลี้ยวขวา</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควคอย</li> </ul>	
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b></p>  <p>รูปแบบนี้พบยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินทางด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทางไม่ติดสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง</li> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ</li> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแควคอย</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด</li> <li>- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>	
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b></p>  <p>รูปแบบนี้พบยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานสามารถวิ่งผ่านทางแยกโดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร และรถที่ต้องการเลี้ยวขวาแต่ละทิศทาง ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้จุดกลับรถระดับดินของโครงการ ห่างจากสะพานยกระดับประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อเดินทางแต่ละทิศทาง</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 221 ไม่มีการติดขัด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่รองรับการจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง</li> <li>- ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น</li> </ul>	



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการประเมินที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงจะนำถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณสุข
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

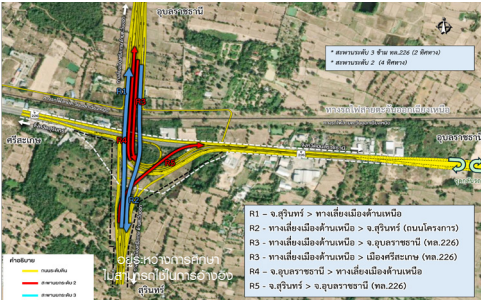
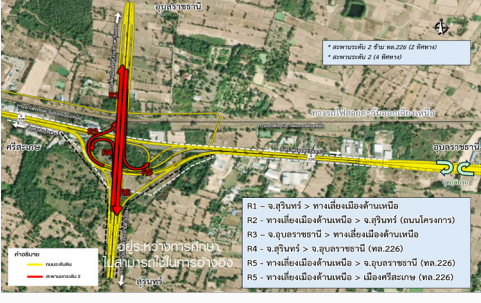
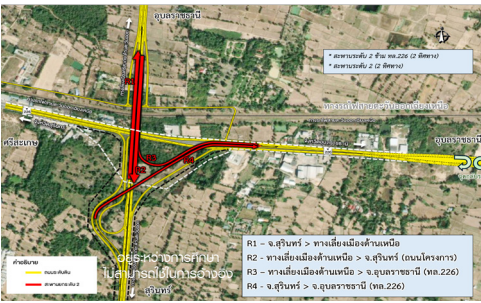




# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

### ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางเลือก	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 1</b></p>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษาในรายละเอียดการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R1 - จ.สุรินทร์ &gt; ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ</li> <li>R2 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)</li> <li>R3 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> <li>R4 - จ.สุราษฎร์ธานี &gt; ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ</li> <li>R5 - จ.สุรินทร์ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> </ul>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 3 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินทางใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเลี่ยงขวาไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี่ยงซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี่ยงซ้ายเพื่อวนเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ</li> </ul> <p>ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด</li> <li>- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงสร้างระดับ 3 บดบังทัศนียภาพ</li> <li>- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 2</b></p>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษาในรายละเอียดการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R1 - จ.สุรินทร์ &gt; ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ</li> <li>R2 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)</li> <li>R3 - จ.สุราษฎร์ธานี &gt; ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ</li> <li>R4 - จ.สุรินทร์ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> <li>R5 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> <li>R6 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; เมืองศรีสะเกษ (ทล.226)</li> </ul>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินทางใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเพื่อไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี่ยงซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเลี่ยงซ้ายเพื่อวนเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ</li> </ul> <p>ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 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>
<p><b>รูปแบบทางเลือกที่ 3</b></p>  <p>อยู่ระหว่างการศึกษาในรายละเอียดการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R1 - จ.สุรินทร์ &gt; ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ</li> <li>R2 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)</li> <li>R3 - ทางแยกสี่แยกด้านเหนือ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> <li>R4 - จ.สุรินทร์ &gt; จ.สุราษฎร์ธานี (ทล.226)</li> </ul>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินทางใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับจราจรใน 2 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเพื่อไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>- ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี่ยงซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> </ul> <p>ในส่วนทิศทางการเดินทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ จะใช้จุดกลับรถบนทางหลวง 226 เพื่อเดินทางเข้าเมืองศรีสะเกษ แล้วอีกทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานีใช้ถนนระดับดินเลี่ยงซ้ายเข้าทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกแล้วใช้สะพานยกระดับข้ามทางหลวง 226 เพื่อเดินทางไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</p> <p>ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 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 โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขและสาธารณสุข
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกของทางแยกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

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>

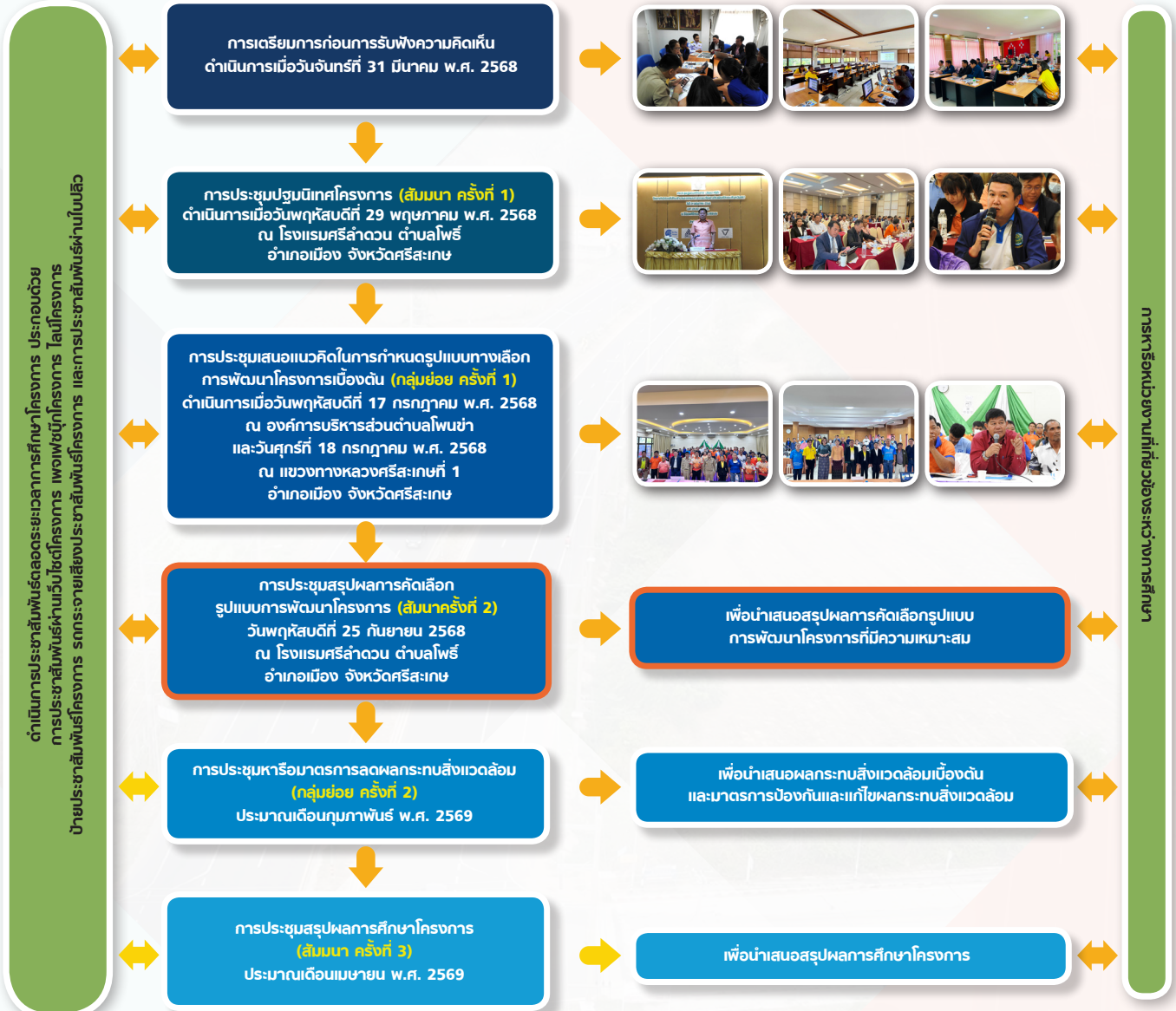


สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 รูปแบบที่ 2 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)



## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



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



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



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwwzw



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



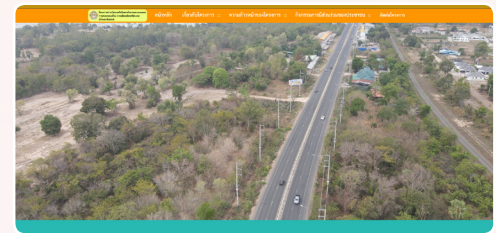
**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเชีย แพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด**  
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางพิภพ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160



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



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



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

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